

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE
PRÁVNICKÁ FAKULTA

RIGORÓZNÍ PRÁCE

**UNIFIKACE PRÁVA V OBLASTI
MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVY**
**ZVLÁŠTNÍ ZAMĚŘENÍ NA MEZINÁRODNÍ
LETECKOU PŘEPRAVU**

Zpracovatel rigorózní práce: **Mgr. Martin Špička**

Leden 2006

Prohlášení o původnosti rigorózní práce

„Prohlašuji, že jsem tuto rigorózní práci zpracoval samostatně a že jsem vyznačil prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpal, způsobem ve vědecké práci obvyklým.“

Praha, 22. ledna 2006


Mgr. Martin Špička

Obsah

I. ÚVOD	5
II. ZÁKLADNÍ POJMY A VÝCHODISKA	8
1. POJETÍ MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVY	8
2. JEDNOTLIVÉ DOPRAVNÍ OBORY	9
3. UNIFIKACE PRÁVA A JEJÍ VÝZNAM PRO PRÁVNÍ ÚPRAVU MEZINÁRODNÍHO OBCHODU	13
3.1 Pojem unifikace práva	13
3.2 Účel unifikace práva	15
3.3 Historický vývoj unifikačního procesu	16
III. OBECNÁ CHARAKTERISTIKA PRÁVNÍ ÚPRAVY MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVY A JEJÍ PRAMENY	19
1. POSTAVENÍ PRÁVNÍ ÚPRAVY MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVY V SYSTÉMU PRÁVA, JEJÍ VYMEZENÍ A PŘEDMĚT	19
2. MATERIÁLNĚ PRÁVNÍ PŘÍMÁ ÚPRAVA A KOLIZNĚ PRÁVNÍ ÚPRAVA	20
3. PRAMENY PRÁVNÍ ÚPRAVY MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVY	23
3.1 Mezinárodní smlouvy	24
3.1.1 Vymezení mezinárodních smluv	24
3.1.2 Mezinárodní smlouvy platné v jednotlivých dopravních oborech	26
3.2 Vnitrostátní právní předpisy	33
3.3 Lex mercatoria – Světové právo mezinárodního obchodu	34
3.4 Akty mezinárodních organizací	41
IV. MEZINÁRODNÍ UNIFIKACE PŘEPRAVNÍ SMLOUVY A SMLOUVY ZASILATELSKÉ	44
1. PŘEPRAVNÍ SMLOUVA	44
1.1 Význam přepravních dokumentů	44
1.2 Odpovědnost a pojištění	46
1.2.1 Odpovědnost smluvního dopravce	49
1.2.2 Odpovědnost uživatele přepravy	50
1.3 Řešení sporů z mezinárodní přepravy	50
2. ZASILATELSKÁ SMLOUVA	52
2.1 Zvláštní postavení zasílatele jako subjektu mezinárodní přepravy	52
2.2 Snahy o vytvoření unifikované právní úpravy zasílatelské smlouvy	53
V. ROZBOR MEZINÁRODNÍCH UNIFIKAČNÍCH SMLUV V OBLASTI LETECKÉ PŘEPRAVY	57
1. VARŠAVSKÁ ÚMLUVA	57
1.1 Působnost Varšavské úmluvy	58
1.2 Přepravní dokumenty	59
1.3 Práva a povinnosti stran přepravní smlouvy	60
1.4 Odpovědnost dopravce	60
1.5 Uplatnění nároku poškozeného	64
1.6 Kombinovaná přeprava a smluvní doložky	65
2. HAAGSKÝ PROTOKOL	66
2.1 Změna působnosti Varšavské úmluvy	66
2.2 Změna úpravy přepravních dokumentů	66

2.3	Změna v úpravě odpovědnosti dopravce.....	67
3.	MONTREALSKÉ PROTOKOLY I, II.....	69
4.	GUDALAJARSKÁ ÚMLUVA.....	69
4.1	Pojem dopravce.....	69
4.2	Smluvní a faktický dopravce.....	70
5.	SOUKROMÉ INICIATIVY V RÁMCI VARŠAVSKÉHO ODPOVĚDNOSTNÍHO SYSTÉMU.....	71
6.	MONTREALSKÝ PROTOKOL IV.....	74
7.	MONTREALSKÁ ÚMLUVA.....	75
7.1	Působnost Montrealské úmluvy.....	76
7.2	Přepravní dokumenty.....	77
7.3	Práva a povinnosti stran přepravní smlouvy.....	79
7.4	Odpovědnost dopravce.....	80
7.4.1	Přeprava cestujících.....	82
7.4.2	Přeprava nákladu.....	85
7.5	Uplatnění nároku poškozeného.....	86
7.6	Závěrečné poznámky.....	89
VI.	LIMITY UNIFIKACE PRÁVA MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVY.....	91
VII.	ZÁVĚR.....	96
VIII.	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	102
1.	KNIŽNÍ LITERATURA.....	102
2.	ČLÁNKY Z ČASOPISŮ A SBORNÍKŮ.....	103
3.	POUŽITÉ INFORMAČNÍ ZDROJE Z INTERNETU.....	104
IX.	SEZNAM PŘÍLOH.....	105

I. ÚVOD

Ve své rigorózní práci se věnuji problematice právní úpravy soukromoprávních vztahů vznikajících při realizaci mezinárodní přepravy, zvláště se pak zaměřuji na unifikační snahy v této oblasti. Toto téma jsem si zvolil z několika důvodů. Již od počátku studia na Právnické fakultě jsem se intenzivněji zaměřoval na studium mezinárodního práva. Poté jsem v osmém semestru svého studia začal navštěvovat výběrový předmět věnovaný mezinárodní přepravě a začal se hlouběji zabývat také touto problematikou, zvláště pro svůj mimořádný význam v mezinárodním obchodě. Na konci 20. století jsou přepravní služby hnací silou rozvoje a kvality celosvětové obchodní výměny. Významná a relativně samostatná je v současnosti především oblast ekonomických a právních vztahů a norem vytvářejících se v tomto odvětví na nejrůznějších úrovních. Tento složitý a vzájemně mezioborově propojený komplex vztahů a vazeb dnes rozhoduje o funkčnosti a efektivnosti celého systému mezinárodních přeprav. Smlouvy o mezinárodní přepravě jsou ve svém významu pro mezinárodní obchod bezesporu druhým nejdůležitějším smluvním typem, hned po mezinárodní smlouvě kupní.

Pro mezinárodní přepravu je charakteristickým rysem unifikovaná právní úprava soukromoprávních vztahů vznikajících a realizujících se v jejím rámci, neboť tyto právní vztahy představují významnou materii, která má obecně pro unifikaci velmi dobré předpoklady. Unifikace (sjednocování) práva na mezinárodní úrovni usnadňuje realizaci světového obchodu a zvyšující se objem mezinárodního obchodu vede k vyššímu životnímu standardu po celém světě. Z těchto důvodů bych se rád ve své rigorózní práci zaměřil právě na tento okruh problémů.

Po předchozím důkladném uvážení jsem se rozhodl podrobněji se soustředit na právní režim v jednom vybraném dopravním oboru, a tím je přeprava letecká. Tento obor jsem si vybral vzhledem k charakteru této přepravy, která je odvětvím poměrně mladým, přesto však rapidně se rozvíjejícím, a tedy i její právní úprava podléhá ve podstatné míře změnám a doplněním. Kvůli v

převážné míře mezinárodnímu charakteru letecké přepravy je značná část leteckého práva obecně upravena normami mezinárodního práva veřejnoprávní povahy zavazujícími jednotlivé státy a mezinárodně unifikovanými normami upravujícími soukromoprávní vztahy mezi jednotlivými přepravci a dopravci.

V této oblasti tak bylo vytvořeno a přijato na mezinárodní úrovni relativně velké množství právních dokumentů, jejichž cílem je sjednotit právní úpravu základních vztahů vznikajících v mezinárodní letecké přepravě, tyto texty však současně vyvolávají mnoho sporných otázek týkajících se především jejich skutečného uplatnění, okruhu jejich smluvních států, kvality jejich obsahu a jejich další existence. Také ve světle nedávných událostí a trvající hrozby teroristických útoků se na tuto oblast přepravy soustředí značná pozornost nejen z řad odborníků, ale i laické veřejnosti, především pokud jde o otázky bezpečnosti a odpovědnosti dopravce.

Detailní charakteristika pouze jednoho dopravního oboru v rámci této matérie jistě přispěla k přehlednosti mé práce a umožnila mi bližší zkoumání dané problematiky. Podrobně se tak mohu zaměřit na jednotnou úpravu vybraných právních vztahů právě v oblasti mezinárodní letecké přepravy, jež je obsažena v mezinárodních unifikačních úmluvách. Komplex těchto úmluv je zároveň vhodným příkladem toho, že velké množství mezinárodních unifikačních instrumentů ne vždy přináší toužebný unifikační efekt. Pokud se jedná o ostatní obory mezinárodní přepravy, nevěnoval jsem se těmto tématům blíže, ale ve své práci jsem je zmínil na místech, kde to bylo podle mého názoru potřebné. Jde zejména o základní charakteristiku mezinárodní přepravy, výklad jednotlivých elementů unifikované přepravní smlouvy a také pojetí pramenů této právní úpravy, neboť ty jsou ve všech odvětvích mezinárodní přepravy položeny na společných základech.

Cílem mé práce je především obecně charakterizovat problematiku sjednocování právní úpravy soukromoprávních vztahů vznikajících v mezinárodní přepravě a podrobněji rozebrat tyto unifikační snahy a zhodnotit jejich dosavadní výsledky na příkladu jednoho dopravního oboru. Ve své práci jsem se však nevěnoval výhradně mezinárodním unifikačním úmluvám, které,

ačkoliv jsou právem hodnoceny jako nejvíce účinné v jednotné regulaci právních vztahů vznikajících v mezinárodní přepravě, nejsou jediným pramenem právní úpravy mezinárodní přepravy a upravují pouze některé otázky s ní spojené. Zmínil jsem i prameny ostatní, které doplňují úpravu mezinárodních smluv, a společně tak utvářejí ucelený komplex právní úpravy mezinárodní přepravy.

Do obsahové náplně této práce jsem rovněž zahrnul problematiku právní úpravy smluv upravujících postavení zasilatelů, neboť právě v oblasti stále více komplikovanějších vztahů vznikajících při realizaci mezinárodní přepravy sehrávají zasilatelé v dnešní době nezastupitelnou roli. Rovněž zde se zaměřuji především na snahy o sjednocování právních norem upravujících postavení zasilatele na mezinárodní úrovni.

V závěru pak podávám zamyšlení nad budoucím vývojem v celé oblasti právní úpravy mezinárodní přepravy a nastiňuji potenciální kroky, jež mohou být uskutečněny na mezinárodním poli s cílem maximálně zjednodušit právní úpravu vztahů z mezinárodní přepravy a ještě více tak podpořit další, perspektivní rozvoj mezinárodní přepravy v rámci všech přepravních oborů a jejich vzájemného provázání.

II. ZÁKLADNÍ POJMY A VÝCHODISKA

1. Pojetí mezinárodní přepravy

Bližší vymezení základních pojmů je nezbytným předpokladem pro úspěšné zkoumání jakékoli oblasti práva. Na jejich správném a přesném vymezení často závisí to, zda se použijí odpovídající právní normy upravující danou oblast. Zvláště důležité je správné definování významu pojmů v oblasti mezinárodního práva, ať už veřejného či soukromého, kde je nutno překonávat jazykové rozdíly mezi národy. Jestliže se mám v této rigorózní práci zabývat problematikou právní úpravy mezinárodní přepravy, zejména však její unifikací, musím začít od jejího samotného vymezení.

V praxi často dochází ke ztotožňování pojmů doprava a přeprava, běžně jsou tyto termíny používány jako synonyma. Z hlediska teoretického však nejde o totožné pojmy. Teorie tyto pojmy rozlišuje následujícím způsobem: doprava se chápe jako vlastní provoz, jako způsob provedení přemístění v technickém smyslu, tedy záměrné a organizované přemístění dopravními prostředky po dopravních cestách;¹ za přepravu se považuje právo přemístění osoby nebo věci pomocí dopravního prostředku a úkony s tím související.² Přeprava je činností, kterou se přímo uskutečňuje přemístění osob a věcí dopravními prostředky z hlediska účelu a výsledku.³

Z uvedeného vyplývá, že doprava je pojmem širším a vyjadřuje obecný způsob, jakým dojde k přemístění osob nebo zboží. Přeprava pak vyjadřuje určitý stupeň individualizace předmětu přemístění, kdy vzniká konkrétní právo na přemístění určitým způsobem do určitého místa. Samotná realizace přepravy se z právního hlediska provádí prostřednictvím přepravní smlouvy. Doprava se tak stává pojmem, který je používán především veřejnoprávní úpravou, a přeprava pojmem užívaným převážně soukromoprávní úpravou.⁴

¹ Všeobecná encyklopedie ve 4 svazcích, 1.díl. Praha: Diderot 1996, str. 584

² Všeobecná encyklopedie ve 4 svazcích, 3.díl. Praha: Diderot 1997, str. 596

³ Maďar, Z. a kol. Slovník českého práva, 2. vydání. Praha: Linde 1999, str. 642

⁴ Horník J. Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. EMP 6/1999, str. 41

V této rigorózní práci se budu snažit používat oba tyto pojmy ve smyslu výše uvedených charakteristik.

Mezinárodní přepravu, jejíž rozvoj je jedním z nejdůležitějších předpokladů pro rozšíření mimoregionálních a mezinárodních hospodářských a kulturních vztahů, můžeme vymezit jako přepravu, jejíž místo odeslání a místo určení se nacházejí v různých státech, tzn. že zboží nebo osoby se přemísťují přes hranice států, a to na základě jediné přepravní smlouvy.⁵ Toto obecné vymezení mezinárodní přepravy je dále upřesňováno v jednotlivých právních instrumentech, které podrobněji stanoví rozsah své aplikace. Mezinárodní přeprava pak může být v jednotlivostech vymezena odchylně.⁶ Mezinárodní přepravu můžeme obecně členit na základě zvolených kritérií do několika skupin. Podle přepravovaného objektu můžeme vymezit přepravu zboží (některé mezinárodní úmluvy používají termín náklad), osob, nebo zavazadel. Zvolíme-li jako kritérium použitý dopravní prostředek, potom můžeme klasifikovat mezinárodní přepravu železniční, silniční, leteckou, vnitrozemskou vodní a v neposlední řadě přepravu námořní. Na významu nabývá také kombinovaná (multimodální) přeprava. Toto naposledy uvedené kritérium členění rovněž použiji pro charakteristiku jednotlivých dopravních oborů v následující kapitole.

2. Jednotlivé dopravní obory

- Silniční přeprava

Mezinárodní silniční nákladní doprava, respektive ta, kterou provádí vozidla o užitné hmotnosti nad 3.5 tuny, je v praxi označována jako mezinárodní kamionová doprava (dále jen „MKD“). Toto označení však dosud není oficiálním odborným termínem. MKD celosvětově patří k velmi progresivně se rozvíjejícím dopravním oborům. Předností všech silničních přeprav je jejich relativní rychlost, dostupnost, operativnost, okamžitá přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav „z domu do

⁵ Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V. Úvod do studia českého práva mezinárodního obchodu. Plzeň: Západočeská univerzita Plzeň 1997, str. 201

⁶ Pauknerová, M. Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě. Praha: ACADEMIA 1985, str. 42

domu“.⁷ Je vhodná především pro přepravu časově termínovaných zásilek a hodnotného zboží. Její význam a podíl na světovém přepravním trhu stále velmi výrazným způsobem roste. Negativním hlediskem tohoto dopravního odvětví je však nepříznivý vliv na životní prostředí, relativně vysoká nehodovost a také přetíženost silničních sítí a negativní dopad na jejich technický stav.⁸

- Železniční přeprava

Železnice byla po více než století dominující formou pozemní přepravy ve většině zemí světa. Byla a i nadále zůstává významným dopravním oborem, pomocí kterého lze přepravit téměř cokoli, kamkoli vedou koleje, a to na základě nižších nákladů, než u jiných typů dopravy. Nelze však popírat, že jiné a novější přepravní obory mohou splnit lépe některé specifické dopravní úkoly a představují tak výraznou konkurenci pro železniční přepravu. Rozvoj těchto moderních přepravních oborů proto změnil roli železniční přepravy, původně plnící obecné přepravní úkoly, která nyní spočívá ve větší specializaci, tak jako se specializují i jiné přepravní obory. Její přednost spočívá především v efektivní přepravě velkého množství hromadných komodit, jako např. uhlí, rud, chemikálií a obilí. Železnice také může převážet velké množství konečných výrobků ekonomicky a relativně velkou rychlostí na středních a delších tratích. Velice produktivní je také přeprava kontejnerů ve velkém množství mezi hlavními obchodními centry.⁹

V přepravě pasažérů je velice efektivní přeprava pomocí vysokorychlostních tratí na střední a delší vzdálenosti mezi velkými centry a dopravní obsluha mezi okrajovými částmi a centrem velkých měst. Předností oproti jejím konkurentům je podstatně nižší negativní dopad na životní prostředí. Tato naposled uvedená vlastnost železniční přepravy je také hlavním důvodem stále významnější podpory tohoto dopravního odvětví ze strany vlád mnoha států, především pak průmyslově rozvinutých zemí, kde vlivem stále rostoucí hustoty

⁷ Novák, R. Mezinárodní kamionová doprava. Praha: Codex Bohemia 1998

⁸ Janatka, F., Hándl, J., Novák, R. a kolektiv. Obchodní operace ve vývozu a dovozu. Praha: Codex Bohemia 1999, str. 185-186

⁹ The New Encyclopedia Britannica. Volume 28, 15th Edition. Chicago: Encyclopedia Britannica, Inc. 1997, str. 886

automobilové dopravy došlo k zhoršení životního prostředí.

- Letecká přeprava

Mezinárodní letecká přeprava patří k nejmladším odvětvím mezinárodní přepravy. Její počátky se datují do prvních let 20. století. Již od svého počátku byla mezinárodní letecká přeprava nejrychlejší ze všech druhů přeprav a s vývojem techniky se tato její přednost ještě více zvýrazňovala. Význam rychlosti je v letecké dopravě úzce spjat se vzdáleností, čím je větší, tím významnější je tento faktor. Další výhodou je její obrovská flexibilita vyplývající z neomezenosti vzdušného prostoru. Kromě místa vzletu a přistání nemá žádné nároky na rozličný zemský povrch. Tyto dispozice předurčily leteckou dopravu především k překonávání velkých vzdáleností, a tím i hranic států a světadílů. Díky těmto kladům se letecká přeprava rozvíjí závratnou rychlostí.

Základním principem mezinárodního leteckého práva je to, že každý stát má úplnou a výlučnou suverenitu nad vzdušným prostorem nad svým územím, zahrnujícím rovněž jeho teritoriální vody. Tento princip byl nezpochybnitelně potvrzen v Pařížské úmluvě o regulaci letecké navigace z roku 1919 a následně pak dalšími vícestrannými smlouvami. Byl také znovu formulován a právně zakotven v Úmluvě o mezinárodním civilním letectví sjednané v Chicagu v roce 1944.¹⁰ Podle dnešního obecného pojetí vzdušný prostor náleží k území ležícímu pod ním a sdílí jeho právní status.¹¹

Ačkoli v posledních dvou letech zaznamenala mezinárodní letecká přeprava osob pokles počtu přepravených cestujících, má naproti tomu letecká přeprava nákladů rostoucí trend a neustále zvyšuje svůj podíl na celkové přepravě zboží, především pak zásilek vyšší hodnoty, rychle kazitelných a termínovaných zásilek. Pozornost se také zaměřuje na účelné zapojování letecké nákladní dopravy do efektivního provádění multimodální dopravy ve vazbě na pozemní dopravní prostředky.

¹⁰ Článek I Úmluvy o mezinárodním civilním letectví

¹¹ The New Encyclopedia Britannica. Volume 28, 15th Edition. Chicago: Encyclopedia Britannica, Inc. 1997, str. 898

- Vnitrozemská vodní přeprava

Mezinárodní vnitrozemská vodní přeprava je dopravním oborem, jehož přednostmi jsou velmi šetrný přístup k životnímu prostředí, nižší provozní náklady a tím i nižší přepravné, přesto však má v realizaci mezinárodních obchodních transakcí relativně omezený význam. Základním problémem nedostatečného využívání tohoto způsobu přepravy je nepřilíh hustá síť vnitrozemských vodních cest, tedy zejména absence splavných říčních toků. Ty také ne vždy odpovídají hlavním tokům zboží. Navíc je to sektor s mnoha malými dopravními podniky, což vede k menší schopnosti vytvářet logistické řetězce a sítě. Přitom právě tato přeprava zajišťuje naše přirozené spojení s evropskými námořními přístavy. Většího významu tak nabývá zejména v přepravě hromadných, především sypkých substrátů, některých nadrozměrných nebo nadměrně hmotných nákladů a částečně i v pravidelné kontejnerové přepravě.

- Námořní přeprava

Námořní přeprava je celosvětově nejdůležitějším a také nejrozšířenějším dopravním oborem. Námořní přeprava se jako samostatný obor přepravy dělí podle dvou základních hledisek. Podle způsobu provádění plavby ji můžeme dělit na pobřežní (tzv. kabotážní) a dálnou (oceánskou). Podle obchodně provozního nasazení plavidel se dělí na liniovou (pravidelnou) a trampovou (nepravidelnou). Úkolem námořní dopravy je mezikontinentální přeprava velkých zásilek a hromadných substrátů.

- Multimodální přeprava

Z hlediska objednatele přepravy je v dnešní době, především v souvislosti s rozvojem kontejnerizované přepravy, optimální zajišťovat přepravu zboží pomocí kombinace více dopravních prostředků na základě tzv. kombinované (multimodální) přepravy. Lze tak docílit příznivějších ekonomických výsledků než při použití pouze jednoho oboru přepravy. Kombinovanou přepravou je jakákoli kombinace nejméně dvou různých dopravních oborů při provádění celé přepravy, a to na základě jediné přepravní smlouvy, resp. jediného vystaveného přepravního dokumentu, jehož výstavce přejímá odpovědnost za

provedení celé kombinované přepravy.¹² Nejde v podstatě o nějaký nový druh dopravního odvětví, nýbrž o efektivní využívání těch vzájemně propojených konvenčních dopravních oborů, které pro své komparativní a systémové přednosti mohou spolehlivě a lépe zabezpečovat přepravní požadavky jejich uživatelů.

Základní výhodou kombinované přepravy je zvýšení bezpečnosti a ochrany přepravovaného zboží, zvýšení racionalizace, efektivnosti a rychlosti přepravních operací a snížení přepravních nákladů. Ve většině případů nezajišťují kombinovanou přepravu přímo dopravci, ale spíše zasilatelé jako tzv. operátoři kombinované přepravy, kteří působí zejména v kontejnerových přepravách. Ti mohou podstoupit výkon některých nebo všech fází přepravy jiným dopravcům. Kombinace více druhů přeprav pod jedinou přepravní smlouvou je však v souvislosti s nedostatečnou právní úpravou v tomto odvětví v současné době právně komplikovanější.

3. Unifikace práva a její význam pro právní úpravu mezinárodního obchodu

3.1 Pojem unifikace práva

Pojmem unifikace, neboli sjednocování práva můžeme označit záměrnou, společně podniknutou činnost unifikujících subjektů za účelem vytvoření jednotného textu právních norem, který bude uveden jako platné právo do právních řádů těchto subjektů na základě jejich mezinárodně právního závazku. Pojem unifikace může být rovněž chápán jako výsledek unifikační činnosti, tedy existence stejných, stejně formulovaných právních norem platných na území více než jednoho státu. Unifikace vychází z existence různých právních norem upravujících určité vztahy a instituty a vytyčením, abstrakcí jejich společných a podobných rysů a prvků dospěje, nejspíše na základě jednání předpokládajícího nutnost vzájemných ústupků, k vytvoření norem nových, jednotných a současně sjednocených.¹³ Tento postup však nevylučuje, aby

¹² Janatka, F., Hándl, J., Novák, R. a kolektiv. Obchodní operace ve vývozu a dovozu. Praha: Codex Bohemia 1999, str. 208-209

¹³ Kučera, Z. K pojmu a předmětu unifikace v mezinárodním právu soukromém. Právník 4/1987, str. 299

nově vzniklé sjednocené normy obsahovaly i nové prvky, které nejsou obsaženy ve všech vnitrostátních normách. Nebrání se tím tedy i jistému pokrokovému rozvíjení dosavadních právních norem. Unifikace práva v mezinárodním obchodě se týká právních norem, upravujících právní vztahy v mezinárodním obchodním styku soukromoprávní povahy. Z těchto vztahů vznikají účastníkům práva a povinnosti, o nichž se v případě sporu zásadně rozhoduje v občanském soudním řízení.

Pro unifikaci jako sjednocení právních úprav mezi různými státy jsou příznačné dva znaky:

- záměrné vytváření jednotných právních norem mezi unifikujícími subjekty,
- uvedení těchto jednotných norem do právních řádů unifikujících subjektů.

Tato záměrná činnost směřující k vytvoření jednotných norem může mít různé formy. Nejčastěji půjde o jednání mezi státy v rámci mezinárodní konference svolané za účelem uzavření mezinárodní smlouvy obsahující text unifikovaných právních norem. Může se tak dít a zpravidla se tak i děje v rámci činnosti mezinárodních organizací na základě jejich statutu. Možná je i kombinace činnosti mezinárodní organizace a společného jednání států o uzavření smlouvy.¹⁴ V rámci těchto organizací se na vytváření právních norem sjednocujících národní právní úpravy podílí řada významných odborníků a expertů zastupujících jednotlivé právní systémy a koncepce. Tato spolupráce by měla být zárukou kvality předkládaných dokumentů a zároveň také předpokladem snadnějšího dosažení konsensu na mezinárodním poli, což je pro mezinárodní unifikovanou úpravu nezbytné.

Pokud jde o samotný předmět unifikace, existují na tuto problematiku dva pohledy. V širším smyslu jsou za předmět unifikace označovány právní úpravy určitých právních vztahů či institutů. V odvozeném smyslu se předmětem unifikace rozumí samy společenské vztahy mající povahu vztahů právních. Mohou jimi být jakékoliv právní vztahy, jak vnitrostátní, tak vztahy vznikající v mezinárodním styku.¹⁵ V rámci mezinárodního obchodu dochází k unifikaci

¹⁴ tamtéž, str. 301-302

¹⁵ tamtéž, str. 304

jak norem hmotně právních, obsahujících přímo práva a povinnosti subjektů právních vztahů (ta má v mezinárodním právu soukromém největší význam), tak k unifikaci norem kolizních, provádějících výběr rozhodného práva pro tyto vztahy, a norem upravujících oblast procesního práva. Unifikace ve všech těchto oblastech nemají většinou za svůj předmět (v odvozeném smyslu) všechny vztahy daného druhu vznikající v mezinárodním obchodě, ale omezují se jen na určitou kategorii těchto vztahů.

3.2 Účel unifikace práva

Sjednocování práva je proces, který existuje v několika modifikacích, ale vždy má společný cíl. Tím je překlenutí rozdílů existujících mezi právními řády jednotlivých států v rámci úpravy konkrétních právních vztahů. Pokud se tyto právní vztahy uskutečňují zcela uvnitř jednotlivých států, pak se rozdíly mezi jednotlivými úpravami neprojeví. Zcela odlišná je situace ve vztazích, jejichž realizace přesahuje hranice států a tyto vztahy obsahují tzv. mezinárodní (zahraniční, cizí) prvek. Ten je dán tehdy, existuje-li vztah k zahraničí u subjektu či předmětu právního vztahu, skutečnosti právně významné pro vznik a existenci právního vztahu nebo u právního vztahu, který právně souvisí nebo je závislý na právním vztahu základním, řídí-li se tento cizím právem.¹⁶ Účelem unifikace práva jako záměrné a účelné aktivity států v oblasti úpravy právních vztahů je sjednocovat právní úpravy v jednotlivých státech a zvyšovat tak právní jistotu subjektů právních vztahů, jež přesahují hranice jednoho státu. K zvláštní právní úpravě určitých soukromoprávních vztahů s mezinárodním prvkem prostřednictvím sjednávání mezinárodních smluv přistupují státy, když hospodářské poměry v mezinárodním měřítku vyžadují zvláštní právní úpravu a vynucují si zájem států na této úpravě. Jde o takovou úpravu, která by překlenutím rozdílů mezi jednotlivými právními řády usnadnila plynulý rozvoj mezinárodních hospodářských vztahů. Pro současný právní vývoj je charakteristické, že se unifikace hmotně právní úpravy omezuje na vztahy vznikající v mezinárodním obchodním styku. Přítomnost mezinárodního prvku v těchto vztazích je natolik významná a specifická, že odůvodňuje zvláštní

¹⁶ Honcová, R. Procesy sblížení práva - některé aspekty. Právník 8/1998, str. 673

materiálně právní úpravu těchto poměrů, na rozdíl od poměrů vnitrostátních.¹⁷

3.3 Historický vývoj unifikačního procesu

Unifikace práva s cílem vytvoření „světového práva“ byla propagována již od druhé poloviny 19. století. Unifikační tendence vznikly jako důsledek rozvoje mezinárodního obchodu a mezinárodní spolupráce, s rozvojem dopravy, komunikací a mezinárodní dělby práce. Po druhé světové válce bylo výrazným rysem politického a hospodářského vývoje vytváření politických, ekonomických a vojenských integrací. Zejména v integracích ekonomických se záhy projevovala tendence ke sblížení, a tím zároveň k harmonizaci právních řádů jednotlivých států, popř. k unifikaci právní úpravy některých otázek, především soukromoprávních.¹⁸ Zejména po vzniku Evropských společenství (dále jen „ES“) dochází k rozsáhlejšímu sblížení práva v Evropě. I po vzniku ES však nadále pokračovalo úsilí o unifikaci práva i mimo rámec ES. Zásahu na tom má především Organizace spojených národů (dále jen „OSN“).

V OSN měly argumenty pro unifikaci zpočátku tendenci zaměřovat se na ekonomické ukazatele a zdůrazňovaly ekonomické výhody, které mohly být dosaženy unifikací obchodního práva, zvláště v rozvojových zemích. Ústřední myšlenkou těchto argumentů bylo odstranění překážek v mezinárodním obchodě, včetně překážek právních.

Unifikací mezinárodního obchodního práva se zabývá celá řada institucí, jak mezivládních, tak i nevládních. Mezi nejvýznamnější je nutno v první řadě uvést Komisi OSN pro mezinárodní obchodní právo (dále jen „UNCITRAL“)¹⁹ zřízenou v roce 1966 za účelem, aby OSN hrála aktivnější roli při odstraňování právních překážek v mezinárodním obchodním styku, napomohla urychlení procesu unifikace práva v této oblasti a zajistila širší účast států na tomto procesu. V ustavující rezoluci se jako hlavní náplň činnosti této komise objevuje povzbuzování harmonizace a postupné unifikace práva

¹⁷ Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé, 4. vydání. Brno: Doplněk 1999, str. 193 a násled.

¹⁸ Občanské právo hmotné, Svazek I., Druhé vydání. Praha: Codex 1997, str. 69

¹⁹ Zkratka z anglického United Nations Commission of International Trade Law

mezinárodního obchodu.²⁰ Činnost UNCITRAL je zaměřena zejména na unifikaci hmotně právních norem v oblasti mezinárodního obchodu. Mezi formy používané UNCITRAL patří mezinárodní úmluvy, vzorové smlouvy, vzorové zákony, právní příručky či doporučení pro vlády a jiné organizace, které se zabývají přípravou právních textů. V rámci UNCITRAL vznikla především Úmluva o mezinárodní koupi zboží, která zaznamenala ve světě značný ohlas. Další unifikační oblastí UNCITRAL je námořní přeprava, kde výsledkem činnosti je Úmluva OSN o přepravě zboží po moři z roku 1978.

Také Mezinárodní ústav pro sjednocení soukromého práva (dále jen „UNIDROIT“) jako nezávislá mezivládní organizace se sídlem v Římě má v pracovním programu zařazen projekt unifikace mezinárodního obchodního práva. Činnost UNIDROIT je zaměřena především na sjednocování úpravy soukromoprávních vztahů prostřednictvím unifikace kolizních norem. Výsledkem práce z poslední doby jsou např. UNIDROIT zásady mezinárodních obchodních smluv. Tyto zásady mají představovat reflexi právních koncepcí, které jsou společné většině právních systémů a právních řádů. Mají nezávazný (doporučující) charakter.

Unifikaci obchodního práva se od svého vzniku po první světové válce zabývá taktéž Mezinárodní obchodní komora se sídlem v Paříži (dále jen „ICC“)²¹ jako nevládní instituce. Aktivity ICC pokrývají široké spektrum oblastí souvisejících s mezinárodním obchodem. Zásadním produktem činnosti této komory je především unifikovaný soubor vykládacích pravidel pro dodací podmínky INCOTERMS, dále Jednotné obyčeje pro dokumentární akreditivy, Jednotná pravidla pro inkasa a Jednotná pravidla pro dokumentární záruky. Komora se zabývá i dalšími oblastmi, příkladem jsou Jednotná pravidla pro dokumenty v kombinované přepravě.

Nesmíme rovněž zapomenout na působení Haagské konference mezinárodního práva soukromého. Tato mezivládní organizace, jejímž posláním je pracovat na

²⁰ Kanda, A. Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží jako součást našeho právního řádu. Právník 1/1997, str. 1

²¹ Zkratka z anglického International Chamber of Commerce

progresivní unifikaci pravidel mezinárodního práva soukromého, je činná zvláště na poli sjednocování kolizního práva a mezinárodního práva procesního. Základní metoda použitá k dosažení záměru konference spočívá v projednávání a vypracovávání mnohostranných smluv a konvencí v rozličných oblastech mezinárodního práva soukromého. V jejím rámci byl vypracován text mnoha mezinárodních úmluv.

III. OBECNÁ CHARAKTERISTIKA PRÁVNÍ ÚPRAVY MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVY A JEJÍ PRAMENY

1. Postavení právní úpravy mezinárodní přepravy v systému práva, její vymezení a předmět

V souvislosti s mezinárodní přepravou přirozeně vzniká rozmanitá skupina společenských vztahů, jež jsou upraveny právem a stávají se tak vztahy právními. Rozsah těchto právních vztahů, které vznikají při mezinárodní přepravě, je však natolik široký, že z hlediska právní teorie vzniká celá řada otázek vztahujících se k právní úpravě těchto vztahů. Základním problémem je, zda lze právo mezinárodní přepravy považovat za autonomní právní odvětví, či ne. Názory v literatuře se různí. Právní normy regulující vztahy z mezinárodní přepravy jsou různé povahy, patří do různých právních odvětví. Objevují se zde normy jak z oblasti práva veřejného, zejména správního práva, tak normy soukromoprávní, a to normy obchodního a občanského práva a normy mezinárodního práva soukromého a procesního. Vedle norem vnitrostátních se v této oblasti rovněž uplatňují ve značné míře právní normy obsažené v mezinárodních smlouvách, které mají také různou povahu. Vedle mezinárodních smluv obsahujících normy veřejnoprávní, jež vytvářejí určitý právní, organizační a technický rámec pro samotné uskutečňování mezinárodní přepravy, jsou to i mezinárodní smlouvy obsahující soukromoprávní hmotně právní normy a normy procesní, kterých se užije pro úpravu konkrétních právních vztahů.²²

Z výše uvedeného posouzení právních norem upravujících mezinárodní přepravu lze vyložit, že právo mezinárodní přepravy nelze pokládat za jedno z odvětví právního řádu. Pro potřeby praxe je však potřebné, aby se přihlíželo k celkovému souboru uvedených norem a k jejich vzájemnému spolupůsobení. Je proto účelné a užitečné spojovat tyto různorodé právní normy, které plní

²² Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V. Úvod do studia českého práva mezinárodního obchodu. Plzeň: Západočeská univerzita Plzeň 1997, str. 9

společnou funkci upravovat právní vztahy z mezinárodní přepravy, do jednoho celku. Na základě těchto skutečností je tedy možné vymezit právo mezinárodní přepravy jako účelově uspořádaný soubor právních norem z různých právních odvětví a různého původu, které spojuje jejich společný účel upravovat právní vztahy vznikající při uskutečňování mezinárodní přepravy. Tyto právní vztahy jsou tak předmětem úpravy práva mezinárodní přepravy.

2. Materiálně právní přímá úprava a kolizně právní úprava

Podíváme-li se na mezinárodní přepravu z pohledu pouze vnitrostátního práva (pomineme-li tedy mezinárodní unifikační úmluvy), budeme při hledání právní úpravy vztahu dopravce a přepravce řešit základní otázku, jež se týká práva, kterým se tento vztah bude řídit. Mezinárodní přeprava je totiž velmi bohatým zdrojem právních vztahů, ve kterých se objevují mezinárodní prvky. V důsledku toho zde dochází k tzv. kolizi práva, tedy ke střetu právních řádů několika států, a tím k nutnosti řešit otázku, právní úpravy kterého státu se pro daný vztah má použít. Řešení kolizní otázky však nemusí vycházet pouze z rozhodování mezi dvěma právními řády. Nabízejících se právních řádů může být i více, neboť vztah dopravce a přepravce se může týkat území více států. Pro lepší názornost můžeme uvést praktický příklad:

Rakouská společnost uzavře se zástupcem ČSA ve Spolkové republice Německo smlouvu o přepravě nákladu z Paříže do New Yorku. ČSA kvůli poruše nevypraví svůj stroj, ale najme letadlo British Airways. Pokud si strany ne zvolily rozhodné právo, kterým se jejich právní vztah bude řídit, již při uzavření smlouvy (*lex voluntatis*), naskýtá se nám tu několik možností řešení. Pro úpravu právního vztahu mezi stranami se tak může použít:

- a) právní řád sídla přepravce,
- b) právní řád místa uzavření smlouvy (*lex loci contractus*),
- c) právní řád místa, kde má dopravce své hlavní sídlo,
- d) právní řád místa naložení nákladu,
- e) právní řád místa určení (*lex loci solutionis*),
- f) právní řád místa registrace letadla (*lex bandarae*),
- g) právní řád místa soudu (*lex fori*).

Řešení tohoto problému můžeme hledat v určení tzv. hraničních určovatelů,²³ což jsou kritéria, podle kterých nalezneme právní řád, kterým se bude vztah mezi stranami řídit. Hraničním určovatelem je určitá skutečnost významná pro daný druh právních vztahů nebo otázek označených v rozsahu kolizní normy, která rozhoduje o výběru práva. V českém právu se kolizní problematice věnuje zákon č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním, v plateném znění (dále jen „ZMPS“). Ten obsahuje kolizní normy, jejichž součástí jsou hraniční určovatelé. Podle nich pak kolizní norma navazuje na určitý právní řád, který tímto určuje. ZMPS však bude možné použít pouze v případě, že místem soudu v případě vzniklého sporu bude Česká republika (*lex fori*). Z tohoto pohledu by byla úprava právních vztahů z mezinárodní přepravy značně složitá a nedostatečná a panovala by v těchto vztazích značná právní nejistota. Rozličnost možných kolizně právních navázání jen ilustruje nezbytnost mezistátně sjednocené úpravy.

Zde nám na pomoc přichází mezinárodně unifikovaná přímá právní úprava, která získává v moderním mezinárodním právu soukromém stále větší význam. Ta se objevuje v podobě mezinárodních úmluv, které jednotlivé státy uzavírají, nebo k nim později přistupují, a přebírají tak závazek uvést sjednané normy do svého právního řádu, zajistit jejich odpovídající používání a jednostranně je neměnit. Porušení této povinnosti by vedlo ke vzniku jeho mezinárodněprávní odpovědnosti. Smlouvy se tak stávají na základě ústavních principů vnitrostátního práva integrální součástí právního řádu státu a mají aplikační přednost před vnitrostátní právní úpravou. Tyto smlouvy obsahují hmotně právní úpravu soukromoprávních vztahů. To znamená, že přímo stanovují práva a povinnosti jednotlivých subjektů těchto vztahů, nikoliv odkaz na jinou hmotně právní úpravu. Také k použití těchto mezinárodně sjednaných hmotně právních norem na právní vztahy, které jsou zahrnuty do jejich předmětu úpravy, dochází bezprostředně, přímo, aniž by na ně odkazovala kolizní norma²⁴. Mezinárodně sjednaný soubor přímých hmotně právních norem jasně vymezuje svůj předmět úpravy, tedy právní vztahy řídicí se jeho normami.

²³ Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé, 4. vydání. Brno: Doplněk 1999, str. 111 a násl.

²⁴ Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V. Úvod do studia českého práva mezinárodního obchodu. Plzeň: Západočeská univerzita Plzeň 1997, str. 14

Stanoví tak meze své úpravy navenek. Předmět úpravy musí být vymezen po stránce věcné (druhy právních vztahů, jež jsou předmětem úpravy) a určena musí být rovněž mezinárodní povaha předmětu úpravy použitím prvků prostorových nebo osobních. Materiálně právní unifikace zakotvená ve výše uvedených mezinárodních úmluvách pokrývá značnou část vztahů vznikajících z mezinárodní přepravní smlouvy, zejména pokud jde o odpovědnost dopravce, jejíž jednotná úprava je z hlediska právní jistoty velmi důležitá. Zde je možnost zásahů vnitrostátního práva na základě kolizních norem celkově minimální.

Mezinárodní unifikace pravidel v mezinárodní přepravě však není všelék na řešení vztahů mezi dopravcem a přepravcem. Oblasti, které mezinárodní unifikační úmluvy z různých důvodů neupravují, se budou i nadále řídit národními právními řády. Tady pak do popředí vystupuje význam kolizních norem, které určují právní řád rozhodný pro posouzení daného právního vztahu. Tento právní řád se označuje jako doplňující právo neboli subsidiární statut.²⁵ Složitost právních vztahů z mezinárodní přepravy se tu přitom projeví nejen rozmanitostí materiálně právních řešení v právních řádech jednotlivých států, ale i různorodostí hraničních určovatelů, podle nichž je rozhodné právo určováno. Pokud nebyl účastníky daného právního vztahu zvolen rozhodný právní řád, nabízí se pro jeho určení několik možností. Z praxe se jako nejvýhodnější jeví odkázat na právní řád místa, kde má hlavní sídlo dopravce. K tomu se přiklání například Všeobecné přepravní podmínky IATA pro přepravu cestujících, zavazadel a zboží, jež stanoví, že spory z odpovědnosti se upravují podle *lex fori*, zároveň však uvádí, že pro všechny spory z přepravních smluv, které nespádají pod ustanovení Varšavské úmluvy, je příslušný soud, v jehož obvodu má hlavní sídlo letecký dopravce.²⁶ Ke stejnému závěru se přiklání i ZMPS, jenž pro smlouvy o dopravě (smlouvy o přepravě, smlouvy zasílatelské apod.) stanoví pro úpravu vztahů smluvních stran právní řád místa, kde má dopravce nebo zasílatel sídlo nebo bydliště v době uzavření smlouvy.²⁷ To však platí pouze v tom případě, kdy si strany nezvolily jiné rozhodné právo.

²⁵ Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé, 4. vydání. Brno: Doplněk 1999, str. 204

²⁶ Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva 8. Praha: Nakl. ČSAV 1964, str. 229

²⁷ § 10 odst. 2 písm. c) ZMPS

Obtíže v tomto směru tak poukazují na nezbytnost mezinárodně sjednocené úpravy, a to podle podmínek a vhodnosti buď přímo prostřednictvím unifikované úpravy materiálně právní, nebo zprostředkovaně pomocí úpravy kolizní. Právě metoda unifikace použitím kolizních norem v oblasti právní úpravy mezinárodní přepravy může sloužit také jako určité východisko z problémů, do nichž se může dostat materiálně právní unifikace, proto nelze význam kolizně právní metody unifikace v žádném případě podceňovat. Přijetí jednotných kolizních norem může garantovat aplikaci stejných právních norem na analogické soukromoprávní vztahy se stejným mezinárodním prvkem. Tím by byla poskytnuta tak důležitá předvídatelnost v právních vztazích v takových otázkách, kde není doposud žádná, nebo přinejmenším adekvátní unifikace materiálně právní a zároveň to může být důležitý krok právě k budoucí unifikaci hmotně právní, která i nadále zůstává ideálním konečným cílem.

3. Prameny právní úpravy mezinárodní přepravy

Výrazem „prameny práva“ rozumíme zdroje poznání obsahu právních pravidel. Pramenem práva obecně jsou právní normy, které upravují společenské vztahy tvořící předmět práva. Aby mohly regulovat chování subjektů práva, musí jim být sděleny, přičemž formy tohoto sdělení jsou velmi různé. Pramenem práva se pak zpravidla rozumí i způsob jejich vyjádření. Vnější formou jejich vyjádření jsou v oblasti psaného práva především právní předpisy, v oblasti práva nepsaného též zvyklosti či určitá rozhodnutí soudů (tzv. Precedenty). Každý pramen práva, aby byla připuštěna jeho existence, musí mít oporu v ústavě nebo alespoň v zákoně. Jde tu především o právní jistotu.

Jak jsem již uvedl výše, samotné právo mezinárodní přepravy zasahuje jak do vztahů soukromoprávních, tak do vztahů veřejnoprávních. V této rigorózní práci se však věnuji zásadně úpravě vztahů soukromoprávních, a tak se budu nadále zabývat především prameny, jež jsou pro soukromoprávní úpravu v této oblasti charakteristické.

Za základní prameny soukromoprávní regulace vztahů v mezinárodní přepravě můžeme považovat mezinárodní smlouvy (převážně unifikačního charakteru) a

vnitrostátní právní akty. V této oblasti se uplatňují také další instrumenty, které usnadňují realizaci mezinárodní přepravy. Těmi jsou především tzv. Lex mercatoria, neboli světové právo mezinárodního obchodu a jeho nástroje, a právní akty mezinárodních organizací.

3.1 Mezinárodní smlouvy

3.1.1 Vymezení mezinárodních smluv

V rámci mezinárodní přepravy, jež je nedílnou součástí mezinárodního obchodu jako celku, mají mezinárodní smlouvy jakožto instrument pro unifikaci právní úpravy primární význam. Tato obecně uznávaná forma unifikace má v oblasti mezinárodní přepravy již bohatou tradici a také dosažené výsledky naznačují, že má i velké možnosti dalšího rozvoje do budoucna. Právě zásluhou jejich vázanosti smluvními státy dochází v širokém rozsahu k sjednocování právní úpravy vztahů smlouvou regulovaných. Účelu unifikace nejlépe odpovídají mezinárodní smlouvy mnohostranné (multilaterální), uzavírané mezi více státy. Z hlediska počtu států vázaných danou smlouvou můžeme rozlišovat smlouvy:

- univerzální, jimiž je vázána většina států světa; tyto mají pro naplnění cílů unifikace největší význam,
- regionální, jejichž smluvními stranami jsou státy určité zeměpisné oblasti, zpravidla světadílu,
- partikulární, jež jsou uzavírány mezi státy v rámci určitých integračních seskupení, např. ES, či bývalé Rady vzájemné hospodářské pomoci; dnes už se však s nimi v mezinárodní přepravě prakticky neseťkáváme.

Mezinárodní smlouvy dvoustranné (bilaterální), převážně veřejnoprávního charakteru, upravují v oblasti mezinárodní dopravy vzájemné vztahy mezi smluvními státy, aniž by přímo stanovily práva a povinnosti vnitrostátním subjektům. Význam mají především pro organizaci mezinárodní dopravy a vzájemnou spolupráci států v této oblasti. Jejich účelem je zpravidla umožnění pravidelné dopravy mezi smluvními stranami, tzn. poskytnutí práva provozovat pravidelnou dopravu ze státu jedné smluvní strany do státu druhé smluvní

strany. Ve většině případů se poskytuje toto právo recipročně, tedy na základě zásady vzájemnosti. Tento druh smluv nemá z hlediska této práce větší význam a proto jej pouze zmiňuji, aniž bych se jím dále podrobněji zabýval.

Pro unifikaci práva mají význam především mezinárodní smlouvy, které obsahují hmotně právní normy přímo upravující vzájemná práva a povinnosti fyzických a právnických osob. Tyto normy v rámci své časové, místní a věcné působnosti zatlačují do pozadí národní kolizně právní a věcně právní normy,²⁸ neboť mezinárodní smlouvy mají při své aplikaci přednost před vnitrostátními předpisy. Pro právní úpravu prováděnou mezinárodně unifikovanými přímými normami je charakteristické, že pro právní poměry téhož druhu (např. z přepravní smlouvy) platí vedle úpravy obsažené v přímých normách i úprava v normách vnitrostátního původu, jež platí pro vztahy čistě vnitrostátní a pro ty vztahy s mezinárodním prvkem, na které se úprava přímými normami nevztahuje, to vše za předpokladu, že na ně v konkrétním případě odkazuje kolizní norma.²⁹ Pokud jde o Českou republiku, je problematika postavení mezinárodních smluv v rámci právního řádu upravena v čl. 10 Ústavy ČR.³⁰ Zde se stanoví, že „vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci vyslovil parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví-li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva.“ Takto se tedy automaticky přímo z Ústavy stávají součástí právního řádu všechny mezinárodní smlouvy za podmínek, že:

- je jimi Česká republika vázána z pohledu mezinárodního práva,
- byly vyhlášeny zákonem stanoveným způsobem (čl.52 odst.2 Ústavy),
- parlament dal souhlas k jejich ratifikaci.

Všechny mezinárodní smlouvy splňující tato kritéria mají automaticky aplikační přednost před zákonem. Není jim tedy přiznána nějaká vyšší právní síla než zákonům. Zákon, který je se smlouvou v rozporu, i nadále zůstává platnou součástí právního řádu, pouze jej (resp. dané ustanovení) nelze

²⁸ Herdeggen, M. Internationales Wirtschaftsrecht: ein Studienbuch, 2.vydání. Mnichov: Beck 1995, str.14

²⁹ Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé, 4. vydání. Brno: Doplněk 1999, str. 196

³⁰ Ústavní zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších změn

v konkrétním případě aplikovat.³¹ Závazky z těchto smluv jsou inkorporovány přímo do vnitrostátního práva a nepotřebují ke své závaznosti zvláštního zákona. Tyto smlouvy vystupují jednak jako pramen mezinárodního práva, jednak jako pramen práva vnitrostátního. Pro úplnost je třeba uvést, že Česká republika je podle čl. 5 odst. 2 Recepčního zákona³² vázána mezinárodními smlouvami, kterými byla vázána ČSFR ke dni svého zániku a které byly uveřejněny ve Sbírce zákonů.³³

3.1.2 Mezinárodní smlouvy platné v jednotlivých dopravních oborech

Mezistátně unifikovaná právní úprava některých přepravních vztahů prostřednictvím mezinárodních smluv existuje v současné době téměř již ve všech dopravních oborech.

- Železniční přeprava

V mezinárodní železniční přepravě sjednocuje právní úpravu Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (dále jen „COTIF“)³⁴ uzavřená v Bernu 9. května 1980. Účinnosti nabyla k 1. květnu 1985 a tímto dnem se stala závaznou i pro ČSSR.³⁵ Úmluva COTIF se skládá ze tří částí. První část tvoří vlastní text Úmluvy, který je především statutem nově vzniklé Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF), k němuž je připojen Protokol o výsadách a imunitách této organizace. Druhá část obsahuje přípojek A – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě cestujících a zavazadel (CIV) a část třetí obsahuje přípojek B – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží (CIM), které mají čtyři přílohy obsahující řady pro příslušný typ přepravy (nebezpečné zboží – RID, vozy přepravní – RIP, kontejnery – RICO, spěšniny – RIEEx). Jednotné právní předpisy platí pro přepravu procházející po území nejméně dvou států, a

³¹ Bartoň, M. Novela Ústavy ČR č. 395/2001 Sb. (tzv. Euronovela Ústavy) a mezinárodní právo. EMP 1-2/2002, str. 32

³² Ústavní zákon č. 4/1993 Sb., o opatřeních souvisejících se zánikem České a Slovenské federativní republiky

³³ Kanda, A. Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží jako součást našeho právního řádu. Právník 1/1997, str. 15

³⁴ Zkratka z francouzského Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

³⁵ Plné znění úmluvy COTIF bylo u nás publikováno vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 8/1985 Sb.

to výhradně po tratích zapsaných do seznamů tratí CIV a CIM vedených Ústředním úřadem pro mezinárodní železniční přepravu.

- Silniční přeprava

Za účelem sjednocení právní úpravy podmínek přepravní smlouvy v mezinárodní silniční přepravě zboží byla sjednána v roce 1956 v Ženevě Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (dále jen „CMR“)³⁶. V platnost vstoupila v roce 1961 a pro ČSSR se stala závaznou v prosinci 1974.³⁷ Předmětem úpravy Úmluvy CMR jsou podmínky přepravní smlouvy, zejména přepravní dokumenty, práva a povinnosti stran, včetně odpovědnosti dopravce. Ustanovení Úmluvy mají kogentní charakter a strany se od nich mohou odchýlit pouze v případech v Úmluvě uvedených. Úmluva CMR se vztahuje na smlouvy o přepravě zásilek silničním vozidlem za předpokladu, že se jedná o smlouvu, v níž jako místo převzetí zásilky a místo jejího dodání jsou uvedena místa, která leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je členským státem Úmluvy a že se jedná o smlouvu úplatnou.³⁸ V roce 1968 vstoupila v platnost Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR), která je od roku 1986 závazná rovněž pro ČSSR, resp. ČR.

- Letecká přeprava

Základním stavebním kamenem úpravy právních vztahů v mezinárodní letecké přepravě je Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě (dále jen „Varšavská úmluva“) sjednaná 12. října 1929 ve Varšavě. Tato úmluva je v současné době závazná pro 151 smluvních států, a představuje tak, co se počtu ratifikací týče, jednu z nejúspěšnějších unifikací soukromého práva ve světě. Pro ČSR vstoupila v platnost 15. února 1935.³⁹ I přes svoje velmi dobré zpracování a nadčasovost úpravy nepřežila Varšavská úmluva do současné doby beze změn. V průběhu doby byla několikrát změněna, či doplněna další mezinárodní úpravou. O první přímou změnu

³⁶ Zkratka z francouzského Convention relative au contract de transport international de marchandises par route

³⁷ Plné znění úmluvy CMR bylo u nás publikováno vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 11/1975 Sb.

³⁸ Švarc, Z. Vybrané otázky práva mezinárodního obchodu. Praha: VŠE 1998, str. 164

³⁹ Varšavská úmluva byla vyhlášena pod č. 15/1935 Sb.

Varšavské úmluvy se postaral Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, sjednaný 28. září 1955 v Haagu (dále jen „Haagský protokol“). Tento protokol vstoupil v platnost 1. srpna 1963 a tímto dnem nabyl účinnosti i pro ČSSR.⁴⁰ Haagský protokol nebyl některými státy ratifikován, což narušilo unifikační charakter Varšavského systému.⁴¹

Další změnu, respektive doplnění, neboť nešlo o přímou změnu Varšavské úmluvy, ale o její doplnění jinou mezinárodní úmluvou, prodělala v roce 1964. Doplnující úmluva, jež upravovala především vztahy ve Varšavské úmluvě neupravené nebo nejasné, vstoupila v platnost 1. května 1964 jako Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, sjednaná v Guadalajaře 18. září 1961 (dále jen „Guadalajarská úmluva“). Pro ČSSR vstoupila v platnost dne 25. října 1967.⁴² Z hlediska počtu smluvních stran však již nezaznamenala Guadalajarská úmluva takový úspěch jako předchozí úmluvy.⁴³ Další přijatá mezinárodní úmluva, která měla pozměnit Varšavskou úmluvu, dodnes nevstoupila v platnost. Jde o protokol o změně Varšavské úmluvy sjednaný 8. března 1971 v Guatemala City (dále jen „Guatemalský protokol“). Protokol byl sjednán a podepsán 21 státy a k 1. lednu 2006 ho ratifikovalo celkem 12 států,⁴⁴ ke vstupu v platnost však bylo potřeba ratifikace 30 států.

Po dlouhou dobu od svého sjednání nevstoupily v platnost ani Dodatkové protokoly k Varšavské úmluvě č. I, II, III a IV sjednané 25. září 1975 v Montrealu (dále jen „Montrealské protokoly“). Změna však nastala v roce 1996, kdy byla překonána potřebná hranice 30 ratifikací, a platnými se tak stal Montrealský protokol I a Montrealský protokol II.⁴⁵ Tyto dva protokoly jsou

⁴⁰ Plné znění Haagského protokolu bylo u nás publikováno vyhláškou Ministerstva zahraničních věcí č. 15/1966 Sb.

⁴¹ K 1. lednu 2006 měl Haagský protokol 136 smluvních stran (zdroj www.icao.int/icao/en/leb)

⁴² Plné znění Guadalajarské úmluvy bylo publikováno vyhláškou Ministerstva zahraničních věcí č. 27/1968 Sb.

⁴³ K 1. lednu 2006 měla Guadalajarská úmluva 84 smluvních stran (zdroj www.jurisint.org)

⁴⁴ Zdroj www.icao.int/icao/en/leb

⁴⁵ K 1. lednu 2006 měl Montrealský protokol I 48 smluvních stran a Montrealský protokol II 49 smluvních stran (zdroj www.icao.int/icao/en/leb).

platné mezi státy, které je ratifikovaly, od 15. února 1996. Potřebná hranice třiceti ratifikací byla překonána rovněž u Montrealského protokolu IV, který vstoupil v platnost 14. června 1998.⁴⁶ Pouze Montrealský protokol III dosud nevstoupil v platnost, protože nedosáhl potřebného počtu třiceti ratifikací.⁴⁷

Ve světě však stále převládala nespokojenost nejen s úpravou letecké přepravy provedenou Varšavskou úmluvou a Haagským protokolem, ale kritizovány byly i Montrealské protokoly. Doplnění již tak roztržitého systému dalšími dodatkovými protokoly se ukázalo jako neefektivní a celá úprava tak ztrácela svůj unifikační charakter. Všeobecně stále více převládal názor, že existence jedné multilaterální úmluvy, která by řešila komplexním způsobem všechny související otázky, by byla nejjednodušším a zároveň nejúčinnějším řešením. Jeden z hlavních důvodů, jenž tento názor jednoznačně potvrzoval, byl fakt, že všechny dosavadní pokusy modernizovat a aktualizovat Varšavskou úmluvu dodatkovými nebo doplňkovými dohodami skončily menším či větším neúspěchem. Navíc bylo více než jasné, že naději na úspěch má pouze taková dohoda, která je uzavřena na mezistátní úrovni a těší se široké podpoře nejen států vyspělých, ale i států rozvojových.⁴⁸

Globální nespokojenost s roztržitou úpravou Varšavského systému tedy vedla k návrhu zcela nové úmluvy. Cílem návrhu bylo vytvořit unifikační úmluvu, která by nahradila stávající Varšavský systém. Po složitých jednáních a za cenu mnoha kompromisů byla na závěr Mezinárodní konference o leteckém právu pořádané Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) v kanadském Montrealu schválena a podepsána dne 28. května 1999 Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě (dále jen „Montrealská úmluva“). Úmluva vstoupila v platnost na základě ustanovení čl. 53 odst. 6 dne 4. listopadu 2003, tedy v šedesátý den po uložení třicáté

⁴⁶ K 1. lednu 2006 měl Montrealský protokol IV 53 smluvních stran (zdroj www.icao.int/icao/en/leb).

⁴⁷ K 1. lednu 2006 měl Montrealský protokol III 21 smluvních stran (zdroj www.icao.int/icao/en/leb).

⁴⁸ Záruba, P. Nová Montrealská úmluva (1999) o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě. Pojistné rozpravy 7/1999, str. 28

ratifikační listiny. V tento den také vstoupila v platnost pro Českou republiku.⁴⁹ Bližšímu rozboru výše uvedených smluv v oblasti mezinárodní letecké přepravy se věnuji podrobněji v kapitole V. této práce.

- Vnitrozemská vodní přeprava

Soukromoprávní vztahy ve vnitrozemské vodní přepravě byly až do nedávné doby upravovány prakticky pouze regionálně ve standardních přepravních podmínkách dopravců některých říčních systémů. Např. v přepravě na Dunaji jsou některé vztahy regulovány tzv. Bratislavskými dohodami mezi dunajskými plavebními podniky z roku 1955.⁵⁰ Vnitrozemská vodní doprava tak měla vůči ostatním dopravním oborům určitou nevýhodu, neboť se dlouho nedařilo v jejím případě stanovit pravidla odpovědnosti platící jednotně na celém evropském kontinentu. I v tomto dopravním oboru však došlo v nedávné době k významnému posunu v otázce jednotného právního rámce pro úpravu určitých soukromoprávních vztahů. Na závěr Diplomatické konference byl dne 3. října 2000 v Budapešti přijat text celoevropské Úmluvy o smlouvě pro přepravu zboží po vnitrozemských vodních cestách (dále jen „Úmluva CMNI“).⁵¹ Úmluva byla podepsána 16 evropskými státy. V platnost Úmluva CMNI vstoupila souladu s článkem 34 dne 1. dubna 2005. Dosud Úmluvu ratifikovalo 6 států, a to včetně České republiky.⁵²

Budapešťská úmluva byla uzavřena v rámci posílení harmonizace jednotlivých právních režimů na evropské úrovni. Účelem Úmluvy je stanovit jednotná pravidla pro smlouvu o přepravě zboží na vnitrozemských vodních cestách. Úmluva je použitelná pro všechny smlouvy o přepravě po vnitrozemských vodních cestách, jestliže se smlouvou předpokládáný přístav nakládky nebo místo převzetí a smlouvou předpokládáný přístav vykládky nebo místo dodání nacházejí ve dvou různých státech, z nichž nejméně jeden je smluvním státem této Úmluvy. Podobně jako mezinárodní úmluvy v jiných dopravních oborech

⁴⁹ Plné znění Montrealské úmluvy bylo publikováno sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 123/2003 Sb.

⁵⁰ Pauknerová, M. Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě. Praha: ACADEMIA 1985, str. 43

⁵¹ Zkratka francouzského názvu Convention de Budapest Relative au Contract de Transport de Marchandises en Navigation Intérieure

⁵² Zdroj www.unece.org

upravuje především práva a povinnosti smluvních stran, obsahuje také úpravu přepravních listin, dispozičního práva ke zboží, vymezuje podrobně odpovědnost dopravce a lhůty pro uplatnění nároků.

- Námořní přeprava

Zásadní význam pro úpravu právních vztahů v námořní přepravě zboží má Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů (tzv. Haagská pravidla o konosamentech) z roku 1924, která byla revidována Bruselským protokolem v roce 1968 (tzv. Haagsko – Visbyská pravidla). ČR sice není smluvním státem, zásady úpravy Haagských pravidel však recipovala vyhláškou o podmínkách přepravy nákladu po moři z roku 1956 (dnes však již neplatí). V současnosti jsou Haagská pravidla nahrazována Úmluvou OSN o námořní přepravě zboží podepsanou v Hamburku v roce 1978 (tzv. Hamburská pravidla o konosamentech). Ta vstoupila v platnost v roce 1992, pro ČR je závaznou od 1. července 1996.⁵³

Právní vztahy v námořní přepravě osob upravuje Úmluva o přepravě cestujících a jejich zavazadel po moři, přijatá v roce 1974 v Athénách. Navržena byla s cílem konsolidovat a harmonizovat dvě dřívější Bruselské úmluvy z roku 1961 a 1967. Tato úmluva vstoupila v platnost v dubnu roku 1987, dosud však byla ratifikována pouze šesti evropskými státy a její význam je tak značně limitován.⁵⁴

- Kombinovaná přeprava

Oblast mezinárodní kombinované přepravy není prozatím kryta platným obecně závazným právním instrumentem na mezistátní úrovni, který by komplexně upravoval základní právní vztahy v této oblasti. Mezinárodní právní úprava pro každý druh přepravy je v dnešní době rozdílná a při přepravě jednoho nákladu pod více přepravními smlouvami s odlišným právním režimem je nutné řešit mnoho otázek, zejména kolem odpovědnosti dopravce, resp. dopravců. Z tohoto důvodu již řadu let vyvíjejí různé mezinárodní

⁵³ Plné znění Úmluvy bylo u nás publikováno sdělením Ministerstva zahraničních věcí č. 193/1996 Sb.

⁵⁴ Koppenol – Laforce, M. *International Contracts*. London: Sweet & Maxwell 1996, str. 233

organizace iniciativu zaměřenou na mezinárodní právní úpravu kombinované přepravy, a to jak pokud jde o vypracování mezinárodní úmluvy o kombinované přepravě, tak i pokud jde o vypracování dopravního dokladu pro kombinovanou přepravu, který by jako jediný doklad pokrýval celou přepravu od výchozího místa až do místa konečného určení s tím, že za provedení celé této přepravy by odpovídal jediný subjekt – provozovatel (operátor) kombinované přepravy.

Multimodální přeprava, pro kterou se také běžně používá označení „přepravní služba z domu do domu“, vzbuzuje otázku, jaká právní úprava mezinárodní přepravy se bude na přepravní smlouvu v kombinované přepravě aplikovat. Přestože je značné množství mezinárodní přepravy zboží uskutečňováno právě na základě operací „z domu do domu“ pod jednou přepravní smlouvou, kde smluvní odpovědnost nese jediná smluvní strana, současný právní rámec regulující multimodální přepravu neodráží náležitě tento vývoj. Právní úpravu multimodální přepravy tvoří spleť uskupení mezinárodních úmluv určených k regulaci jednotlivých dopravních oborů, různých regionálních dohod, národních právních úprav a standardních vzorových smluv. Následkem tohoto stavu se příslušná odpovědnostní pravidla a tím i stupeň a rozsah dopravcovy odpovědnosti značně liší případ od případu a jsou dopředu nepředvídatelná. Roztříštěný a spleť právní rámec vytváří nejistotu, která následně zvyšuje transakční náklady a je příčinou následných nákladných soudních sporů a rostoucích nákladů na pojištění.

Ani základní prvky úpravy kombinované přepravy obsažené v jednotlivých unimodálních úmluvách nejsou účinným řešením právních otázek v oblasti multimodální přepravy, a to kvůli potížím se zjišťováním vzájemných vztahů mezi různými právními režimy a jejich následnou interpretací. Úprava odpovědnosti dopravce v rámci současných unimodálních konvencí neodpovídá modernímu pojetí mezinárodní přepravy a neposkytuje účinné řešení právních problémů multimodální přepravy. Vytvoření jednotné právní regulace v oblasti multimodální přepravy by mohlo být účinnější. Jednotný režim odpovědnosti by garantoval právní jistotu a snížil by přepravní náklady týkající se pojištění zboží a soudních řízení.

V rámci orgánů OSN byla v roce 1980 přijata Úmluva OSN o mezinárodní kombinované přepravě zboží, která podrobně upravuje celou problematiku kombinovaných přeprav, včetně odpovědnosti stran zúčastněných na kombinované přepravě, hlavně pak pokud jde o provozovatele kombinované přepravy. Ačkoliv od přijetí Úmluvy OSN o mezinárodní kombinované přepravě zboží uplynulo již více než 20 let, nevstoupila tato dosud v platnost. Důvodem jsou četné pochybnosti, zejména pokud jde o vztah její kogentní právní úpravy k dosavadním unimodálním úmluvám, především pak k Varšavské úmluvě upravující leteckou přepravu.

Při neexistenci jednotných pravidel upravujících smlouvy o přepravě „z domu do domu“ si tak obchodní praxe vytvořila vlastní pravidla. Mezinárodní obchodní komora v Paříži vypracovala a společně s Konferencí OSN o obchodě a rozvoji (UNCTAD)⁵⁵ v roce 1992 přijala Jednotná pravidla pro dokumenty o kombinované přepravě, na jejichž základě vydalo Mezinárodní sdružení zasílatelů FIATA⁵⁶ přepravní dokument nazvaný FIATA konosament pro kombinovanou přepravu.⁵⁷

3.2 Vnitrostátní právní předpisy

Každý suverénní stát má pro různé společenské vztahy vytvořen soubor právních norem, který tyto vztahy určitým způsobem reguluje. Stejně tak tomu je i v případě právní úpravy mezinárodní přepravy. Ta však nemá úpravu výslovnou, ale použije se na ni obecná úprava vnitrostátní přepravy osob a zboží. Vnitrostátní právní předpisy se však na úpravu mezinárodní přepravy neuplatňují primárně, nýbrž až sekundárně, a to tehdy, neupravuje-li příslušný okruh právních vztahů mezinárodní smlouva, která je pro daný stát právně závazná. Mezinárodní smlouva se tedy aplikuje přednostně před vnitrostátní právní úpravou.

Pro právní úpravu soukromoprávních vztahů vznikajících v rámci mezinárodní

⁵⁵ Zkratka z anglického názvu United Nations Conference on Trade and Development

⁵⁶ Zkratka francouzského názvu Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés

⁵⁷ Pavera, V. INCOTERMS 1990 – Komentář. ČSOPK 1991, str. 255 a násl.

přepravy, resp. přepravy jako takové, a v jejím rámci pro právní úpravu přepravní smlouvy jsou v České republice významné především tyto vnitrostátní právní předpisy:

- zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, v platném znění (dále jen „OZ“), zejména §§ 760 – 773 (Smlouvy o přepravě),
- zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, v platném znění (dále jen „ObchZ“), zejména §§ 601 – 609 (Smlouva zasílatelská), §§ 610 – 629 (Smlouva o přepravě věci), §§ 630 – 637 (Smlouva o nájmu dopravního prostředku) a §§ 638 – 641 (Smlouva o provozu dopravního prostředku),
- zákon č. 97/1963 Sb., o mezinárodním právu soukromém a procesním, v platném znění (dále jen „ZMPS“), který obsahuje kolizní úpravu právních vztahů s mezinárodním prvkem, kam vztahy vznikající při realizaci mezinárodní přepravy patří,
- Přepravní řády pro jednotlivé dopravní obory ve formě nařízení vlády nebo vyhlášek Ministerstva dopravy a spojů.⁵⁸

Základním problémem vnitrostátních právních úprav v oblasti, která prochází vzhledem ke své závislosti na ekonomice, rozvoji průmyslu a techniky stálým vývojem, je postupné zastarávání obsahu právních norem a jejich menší schopnost regulovat měnící se společenské vztahy. V oblasti mezinárodní přepravy je tento systém současně zatížen problémy spojenými s aplikací a zjišťováním obsahu norem cizího státu a i skutečností, že zpravidla jsou příslušné normy vytvářeny pro regulaci vztahů vnitrostátních a nereagují na problémy mezinárodní.

3.3 Lex mercatoria – Světové právo mezinárodního obchodu

Vedle mezinárodně unifikovaných právních norem odstraňujících rozdíly v právních řádech jednotlivých států si mezinárodní obchodní praxe vytvořila a používá určité prostředky, které sice neodstraňují rozdíly jednotlivých právních úprav, ale v konkrétních právních vztazích tyto rozdíly překlenují a snižují tak

⁵⁸ Podle § 771 ObchZ mají být přepravní řády vydávány ve formě nařízení vlády České republiky.

právní nejistotu účastníků těchto vztahů. Především nízká úroveň důležitosti, kterou vlády přikládají přijímání unifikačních úmluv, vedla k zvyšující se popularitě těchto alternativních forem sjednocování práva, a to v oblastech, kde není bezprostředně nutná existence kogentně závazného instrumentu typu mezinárodní úmluvy.

Tyto právní prostředky sehrávají významnou roli také v procesu unifikace mezinárodního přepravního práva. Značný význam těchto prostředků a jejich široké používání v mezinárodní obchodní praxi vedlo ke vzniku úvah, že ve svém souhrnu vytvářejí tyto prostředky zvláštní právní systém běžně označovaný jako „Lex mercatoria“, neboli světové právo mezinárodního obchodu. Vznik doktríny Lex mercatoria po druhé světové válce je reakcí na masivní rozvoj mezinárodního obchodu, obtíže při jeho právní regulaci a z toho vyplývající potřebu jeho adekvátní, pružné a pro účastníky vyhovující právní úpravy.

Lex mercatoria je chápán jako relativně autonomní systém právní regulace obchodních vztahů s cizím prvkem, jenž svůj původ neodvozuje od normotvorby státu, nýbrž od samotných obchodnických subjektů, kteří vytvářejí dostatečnou základnu pro efektivní normotvorbu. Je souborem mimolegislativních prostředků právní regulace vztahů vznikajících a realizujících se v rámci mezinárodního obchodu.⁵⁹ Jedná se o prostředky, které svým obsahem výrazným způsobem ovlivňují práva a povinnosti subjektů v těchto vztazích. Vytvořily se v praxi k přiblížení a sjednocení právních úprav existujících v jednotlivých státech a tím překonávají rozdíly mezi nimi. Jejich závaznost a aplikovatelnost v právních vztazích v mezinárodním obchodě je však především podmíněna projevy vůle stran konkrétní smlouvy tím, že je v rámci všeobecně uznávaného principu smluvní volnosti používají, resp. se na ně ve smlouvě odvolávají. Závaznost některých z nich může podpůrně stanovit i příslušný právní předpis.⁶⁰ Tyto prostředky obsahující pravidla chování vzniklá mimo normotvornou činnost států se jevově chovají jako právní normy, neboť i tu jde o obecně formulované pravidlo chování dopadající na neurčitý

⁵⁹ Střelec, K. Lex Mercatoria a právní regulace mezinárodního obchodu. EMP 1-2/2002, str.60

⁶⁰ Švarc, Z. Vybrané otázky práva mezinárodního obchodu. Praha: VŠE 1998, str. 15-16

počet možných subjektů, které má regulativní funkci. Lze tu vyzorovat i vnutitelnost těchto pravidel systémem sankcí uplatňovaných komunitou obchodníků a známých této komunitě.⁶¹ Mezi tyto prostředky můžeme řadit mezinárodní obchodní zvyklosti, vzorové (formulářové) smlouvy a obchodní podmínky formulované nikoli jen stranami smlouvy, nýbrž organizacemi a svazy obchodníků, obchodní termíny, právní návody, kodexy chování apod.

Názorové postoje na doktrínu *Lex mercatoria* rozdělily zainteresované do dvou skupin. V jedné se nacházejí její zásadní odpůrci, kteří kritizují vše, co souvisí s touto koncepcí, ať už se jedná o působnost omezující se na normy regulující jen smluvní vztahy stran, nebo obsahovou vágnost a neucelenost. V druhé skupině jsou pak její příznivci, jež se snaží o teoretické zdůvodnění možnosti existence právního systému norem existujících mimo stát a hledají v rozhodovací praxi rozhodčích soudů či stanovisku státních soudů potvrzení existence tohoto právního systému.⁶² Uvádějí, že *Lex mercatoria* existuje pouze jako přímý nebo nepřímý výtvar státu, kdy stát výslovně nebo mlčky její vznik schvaluje. Může se vyvíjet nezávisle na právním řádu státu jen pokud, pokud to právní řád připouští. Povahu právní normy však lze přiznat jen normám vytvořeným státem, nelze přijmout stanovisko, že právní normy mohou být vytvářeny mimo stát či státy. Nicméně *Lex mercatoria* může představovat unikátní právní systém, který se zrodil samovolně a neorganizovaně a funguje na principu samoregulace.⁶³

V oblasti mezinárodního obchodu jsou tyto soubory právních pravidel vzhledem k relativně malému množství přijatých mezinárodních úmluv, rozdílům mezi národními právními řády a zastaralostí národních úprav, které neodpovídají požadavkům mezinárodního obchodního styku, nezastupitelné, neboť výrazně přispívají k unifikaci právní úpravy daných vztahů cestou faktického sjednocování konkrétních právních pravidel. Ovšem vzhledem k nevýhodám nepsaných zvyklostí dochází k narůstání požadavků na jejich kodifikaci, či alespoň písemné zachycení obsahu a jednotný výklad.

⁶¹ Rozehnalová, N. *Lex mercatoria – fikce či realita?* Právník 10-11/1998, str. 946

⁶² *tamtéž*, str. 932

⁶³ Salač, J. *Lex mercatoria – nástin vývoje a význam.* Právník 5/1998, str. 424

I když je otázka pramenů Lex mercatoria značně problematická, došlo postupem času do určité míry k relativní shodě v okruhu nástrojů, které lze považovat za její prameny. Podle převažujícího mínění sem můžeme řadit:

- mezinárodní obchodní zvyklosti,
- formulářové (vzorové) smlouvy a obchodní podmínky,
- unifikovaná vykládací pravidla,
- obecně uznávané právní zásady a kodifikace smluvních principů vytvořené mezinárodními organizacemi,
- nálezy rozhodčích soudů.

- Mezinárodní obchodní zvyklosti

Mezinárodní obchodní zvyklosti jsou zvláštní prostředky k překlenutí rozdílů mezi právními řády jednotlivých států, pokud není daný problém upraven mezinárodní smlouvou, kterou jsou státy vázány. Vyvíjejí se zpravidla podle právních odvětví nebo podle právních vztahů, které mají společné znaky. Obchodní zvyklosti používané v mezinárodním obchodě jsou značně rozmanité, mezi nimi a jednotlivými dalšími prostředky nemusí být vždy přesná hranice. Mezinárodní obchodní zvyklost je obecně vymezována jako jeden z regulátorů chování subjektů působících v oblasti mezinárodního obchodního styku, jehož znaky jsou: obecnost úpravy, ustálenost jednání v rámci určitého typu činnosti či určitého typu zboží, určitý stupeň známosti a tím rozšířenosti, uvědomění si nezbytnosti anebo vhodnosti zachování určitých pravidel, prostorový prvek určující, zda jde o zvyklost místní, národní anebo mezinárodní.⁶⁴ Vztah českého práva k obchodním zvykostem je vyjádřen v Obchodním zákoníku v § 730, který stanoví, že při určení práv a povinností ze závazkového vztahu „se přihlédne též k obchodním zvykostem obecně zachovávaným v mezinárodním obchodě v příslušném obchodním odvětví.

⁶⁴ Faldyna F. a kol. Obchodní zákoník s komentářem, II. Díl. Praha: CODEX 2000, str. 629 a násl.

- Vzorové (formulářové) smlouvy a obchodní podmínky

Vzorové smlouvy se vytvářejí pro soubor právních vztahů, jenž se ve většině případů bez velkých změn opakuje u různých smluvních partnerů. Obsahují standardní smluvní ustanovení a před uzavřením obchodu se pouze doplní dílčí údaje do příslušných ustanovení smlouvy. Mají rozhodující význam pro obsah přepravních smluv, musí se však pohybovat v rámci kogentních ustanovení mezinárodních úmluv, či rozhodného vnitrostátního práva. Závaznost těchto smluv samozřejmě vzniká až jejich přijetím smluvními stranami. Zpravidla jsou tyto smlouvy vytvářeny velkými společnostmi, které se zabývají mezinárodní přepravou. Vznikají také v rámci organizací a svazů podnikatelů v daném oboru. Obchodní podmínky představují soubor ustanovení, která obvykle dosti podrobně upravují práva a povinnosti účastníků smluv o určitém druhu obchodních transakcí, a doplňují tak konkrétní smlouvu. Mezi vzorovými smlouvami a obchodními podmínkami není právní rozdíl. Liší se jen v zevní formě a v technice uzavírání smlouvy. Možnost použití také těchto právních prostředků v obchodním závazkovém vztahu Obchodní zákoník výslovně dovoluje, a to v ustanovení § 273, jenž v 1. odstavci umožňuje určit část obsahu smlouvy také odkazem na všeobecné obchodní podmínky vypracované odbornými nebo zájmovými organizacemi nebo odkazem na jiné obchodní podmínky, jež jsou stranám uzavírajícím smlouvu známé nebo k návrhu přiložené. Ve třetím odstavci pak stanovuje možnost k uzavření smlouvy použít smluvních formulářů užívaných v obchodním styku.

- Unifikovaná vykládací pravidla

Velký význam v mezinárodním obchodním styku mají unifikovaná vykládací pravidla, definující řadu doložek, které používají účastníci mezinárodního obchodu ve smlouvách a jež vymezují řadu práv a povinností, aniž by bylo potřebné tyto otázky zvlášť složitě upravovat. Tato pravidla nejsou objektivním právem, tj. pro strany smlouvy jsou závazná pouze jejich přijetím ve smlouvě.⁶⁵ Nejdůležitějšími a světově nejužívanějšími vykládacími pravidly jsou bezpochyby tzv. INCOTERMS,⁶⁶ které vydala Mezinárodní obchodní

⁶⁵ Štenglová, I., Plíva, S., Tomsa, M. a kolektiv. Obchodní zákoník: komentář, 7. vydání. Praha: C.H.Beck 2002, str. 1222

⁶⁶ Zkratka z anglického názvu International Commercial Terms

komora v Paříži. Poslední revize těchto pravidel byla provedena v roce 2000. Účelem INCOTERMS je poskytnout soubor mezinárodních pravidel pro výklad nejvíce běžně používaných obchodních doložek v mezinárodním obchodě. Tímto se lze vyhnout nejasnostem způsobeným rozličnými výklady prováděnými v různých zemích, nebo je alespoň omezit.⁶⁷ Tyto doložky vzniklé z praxe mezinárodního obchodu se vtělují do vlastních smluv. Doložky se týkají zásadně práv a povinností kupujícího a prodávajícího z kupní smlouvy nebo jiné podobné smlouvy se zřetelem na dodávku předmětného zboží, a to jen v některých přesně vymezených směrech. Pro samotného dopravce jsou důležité pouze z toho pohledu, kdo bude přepravcem a komu bude dopravce podle přepravní smlouvy odpovídat. Vznikly v souvislosti s námořní dopravou a jsou tedy určeny zejména pro tento druh přepravy. Jejich použití pro jiný druh přepravy však není vyloučeno, pokud to dovozuje charakter doložky.

V praxi se běžně vyskytují dvě nesprávná chápání INCOTERMS. První se týká mylného uplatňování INCOTERMS ve vztahu k přepravní smlouvě namísto k smlouvě kupní. Druhé se týká někdy mylné představy, že doložky řeší veškeré povinnosti stran, které tyto chtějí, aby byly obsahem kupní smlouvy. INCOTERMS se však věnují pouze úpravě vymezení místa plnění, přechodu rizik ztráty či poškození přepravovaného zboží, okamžiku splnění, hrazení přepravného, pojištění a rovněž rozdělení některých dalších povinností spojených s přepravou zboží. Upravují rovněž předávání průvodních dokumentů ke zboží. INCOTERMS však neřeší otázky týkající se vlastnického práva ke zboží a jeho přechodu, stejně tak jako problematiku dodacích lhůt, cen nebo platebních podmínek. Rovněž se nezabývají následky porušení smlouvy ani okolnostmi zprošťující strany této odpovědnosti. INCOTERMS představují soubor 13 doložek seskupených do čtyř zásadně odlišných skupin. Jednotlivé dodací doložky jsou postupně řazeny tak, že vyjadřují postupné zvyšování míry povinnosti prodávajícího ve vztahu ke kupujícímu.⁶⁸

Použití dodacích doložek stranami ve smlouvě upravuje rovněž český

⁶⁷ INCOTERMS 2000. International Chamber of Commerce. Paris 2000, str. 14

⁶⁸ Štenglová, I., Plíva, S., Tomsa, M. a kolektiv. Obchodní zákoník: komentář, 7. vydání. Praha: C.H.Beck 2002, str. 1222

Obchodní zákoník v § 274, který uvádí, že použijí-li strany ve smlouvě některé z doložek upravených v užívaných vykládacích pravidlech, má se za to, že strany zamýšlely dosáhnout touto doložkou právních účinků stanovených vykládacími pravidly, na něž se strany ve smlouvě odvolaly, jinak vykládacími pravidly, která s přihlédnutím k povaze smlouvy se obvykle používají.

- Obecně uznávané právní zásady

Unifikované nezávazné soubory právních principů a pravidel smluvního práva vytvořené komisemi kvalifikovaných znalců práva mají být podle jejich tvůrců řešením nedostatečně efektivní regulace právních vztahů v mezinárodním obchodě. Mezi nejvýznamnější patří bezpochyby Zásady mezinárodních obchodních smluv UNIDROIT (dále jen „Zásady UNIDROIT“) publikované v roce 1994.⁶⁹ Podle preambule vyjadřují zásady obecná pravidla, jimiž by se měli řídit mezinárodní obchodní smlouvy. Mohou se používat tehdy, jakmile se strany dohodly na tom, že se jejich smlouva bude řídit obecnými právními zásadami (případně Lex mercatoria). Mohou nabídnout řešení tehdy, ukáže-li se jako nemožné stanovit příslušné pravidlo rozhodného práva, či mohou sloužit jako interpretace nebo doplnění dalších instrumentů unifikovaného mezinárodního práva. Podle svého obsahu jsou Zásady UNIDROIT určeny především k tomu, aby poskytly souhrn pravidel speciálně upravených pro potřeby mezinárodně obchodních transakcí. Obsahují však i obecná řešení, která jsou považována za nejlepší. Tvoří vyvážený souhrn norem určených k celosvětovému použití a to bez ohledu na to, jaké jsou právní tradice, ekonomické a politické podmínky země, v níž mají být aplikovány.⁷⁰ Působnost Zásad UNIDROIT se neomezuje pouze na kupní smlouvy v mezinárodním obchodě, ale zahrnuje i jiné druhy mezinárodních obchodů, zejména smlouvy o poskytování služeb. Zásady jsou nesporně významným krokem na cestě unifikace práva mezinárodních obchodních smluv.

V souvislosti s vydáním Zásad UNIDROIT je třeba se zmínit o snahách harmonizovat soukromoprávní smluvní právo v rámci Evropského

⁶⁹ Střelec, K. Lex mercatoria a právní regulace mezinárodního obchodu. EMP 1-2/2002, str. 61

⁷⁰ Kanda, A. Zásady mezinárodních obchodních smluv, nový trend ve vývoji závazkového práva. Právník 2/1999, str. 108-109

společenství. V roce 1980 byla zřízena Komise pro evropské smluvní právo za účelem vypracování návrhu obecných principů evropského smluvního práva pro členské státy a tím i přípravy systematické harmonizace smluvního práva v členských státech. Zásady reagují na skutečnost, že evropská společenství vydávají množství právních aktů, které upravují specifické oblasti smluvního práva, avšak chybí principiální unifikáční úprava základů smluvního práva. Zásady mají podle jejich tvůrců konkretizovat, co se má rozumět pod pojmem *Lex mercatoria*, a činí si nárok stát se moderní evropskou *Lex mercatoria*.⁷¹

- Nálezy rozhodčích soudů

Podpůrnou funkcí při úpravě vztahů z mezinárodního obchodu plní rozhodčí nálezy. Zásadně nemohou sloužit jako právně závazné precedenty, které by ovlivňovaly výsledek řízení. Přesto je třeba zdůraznit jejich význam jako materiálu, jehož srovnávací analýzou je možno dospět k přesnému obsahu transnacionálních norem, a tak co nejdříve sjednotit rozhodovací praxi rozhodčích soudů.⁷² Významně působí zejména rozhodovací praxe, která se vytvořila u významných institucionálních rozhodčích soudů zabývajících se rozhodováním sporů z mezinárodního obchodu.

3.4 Akty mezinárodních organizací

Na sjednocení právní úpravy se také vedle států podílí řada mezinárodních organizací vládní (mezivládní) i nevládní povahy a jejich orgánů. Oba tyto typy mezinárodních organizací plní v oblasti mezinárodní přepravy svou důležitou roli. Výsledkem jejich činnosti je řada aktů rozdílného charakteru, které lze z hlediska jejich právní závaznosti rozdělit do několika základních skupin:

- akty, které jsou závazné pro členské státy v plném rozsahu,
- akty, které jsou závazné pro členské státy, pokud jde o jejich cíl, zatímco opatření k dosažení těchto cílů si určí jednotlivé státy samy,
- akty doporučující povahy, u nichž záleží jen na vůli států, zda jejich obsah učiní součástí vnitrostátního právního řádu.

⁷¹ Salač, J. *Lex mercatoria – nástin vývoje a význam*. Právník 5/1998, str. 422

⁷² Sřelec, K. *Lex mercatoria a právní regulace mezinárodního obchodu*. EMP 1-2/2002, str. 61

Jako příklad můžeme uvést v oblasti mezinárodní letecké přepravy Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (dále jen „ICAO“)⁷³ se sídlem v Montrealu. ICAO jako mezivládní organizace je od roku 1947 specializovanou agenturou při Organizaci spojených národů. Svůj právní podklad nalezla v Úmluvě o mezinárodním civilním letectví (dále jen „ÚMCL“), kde je jí věnována část II. (čl. 43-66). Rada (Council) jakožto výkonný orgán ICAO má kromě jiných oprávnění též možnost vydávat mezinárodní normy a doporučované předpisy v souladu s Hlavou VI. ÚMCL.⁷⁴ Tyto normy se však samotné mezinárodní přepravy z pohledu mezinárodní přepravní smlouvy netýkají, neboť jsou zaměřeny především na věci mající vztah k bezpečnosti, pravidelnosti a výkonnosti létání.⁷⁵

K mezinárodním nevládním organizacím v oblasti letecké přepravy se řadí jako nejdůležitější z nich Mezinárodní asociace letecké dopravy (dále jen „IATA“).⁷⁶ Ta byla založena již v roce 1923 v Paříži šesti leteckými společnostmi. Během druhé světové války však přestala fungovat a její činnost byla obnovena až na konci války, přesněji v roce 1945 v Havaně za účasti padesáti leteckých společností. V současné době je členy IATA již 268 leteckých společností.⁷⁷ Členem IATA jsou též České aerolinie. Z hlediska pramenů práva je pro nás důležitá zejména činnost IATA při vydávání rezolucí, jež představují závazná pravidla, jimiž se členové IATA musí řídit. Příkladem je rezoluce nazvaná Spediční firmy, jež obsahuje koncept tzv. zásilky řádně připravené k přepravě.⁷⁸ Dalším významným počinem IATA je vydání Všeobecných přepravních podmínek IATA pro přepravu cestujících, zavazadel a zboží. Cílem těchto podmínek je zejména vytvořit unifikovanou úpravu vztahů souvisejících s leteckou přepravou. Členové IATA rovněž na základě mnohostranného ujednání mezi sebou uzavírají dohody o vzájemném uznávání přepravních dokladů.⁷⁹

⁷³ Zkratka z anglického názvu International Civil Aviation Organisation

⁷⁴ čl. 54 písm. l) ÚMCL

⁷⁵ čl. 37 ÚMCL

⁷⁶ Zkratka z anglického názvu International Air Transport Association

⁷⁷ Zdroj internetová stránka IATA

(<http://www.iata.org/membership/airlines/airlinemembership.htm?area=all>)

⁷⁸ tamtéž, str. 51

⁷⁹ Šturma P. Mezinárodní právo v oblasti letecké dopravy. EMP 4/1999, str. 14

Jestliže činnost IATA se týká i přepravy osob, pak činnost další nevládní organizace se týká pouze přepravy zboží. Je jí Světová organizace leteckého zboží (dále jen „WACO“),⁸⁰ založená v roce 1972 ve Švýcarsku jako nezávislá asociace speditérů leteckého zboží⁸¹. Členové WACO spolupracují na základě standardizovaných postupů. WACO vydává rezoluce, jež jsou závazné pro všechny její členy.

⁸⁰ Zkratka z anglického názvu World Air Cargo Organisation

⁸¹ Novák, R. Mezinárodní přeprava a zasilatelství I. Praha: VŠE 1994, str. 53

IV. MEZINÁRODNÍ UNIFIKACE PŘEPRAVNÍ SMLOUVY A SMLOUVY ZASILATELSKÉ

1. Přepavní smlouva

Oblastí, na niž se dosud nejvýrazněji soustřeďovaly snahy o unifikaci práva mezinárodní přepravy, jsou právní vztahy realizované na základě přepravní smlouvy, tzn. vztahy mezi dopravci a uživateli přepravy. Mezinárodními úmluvami jsou podrobně upraveny zejména otázky přepravních dokumentů a odpovědnosti dopravce, což jsou klíčové body celé úpravy. Kogentní ustanovení mezinárodních smluv jsou zaměřena často také na ochranu uživatele přepravy, který je v těchto vztazích slabší smluvní stranou. Velký zájem o unifikaci v této oblasti je dán tím, že tyto vztahy jsou v mezinárodním obchodním styku svým charakterem značně obdobné a tedy vhodné k obdobné právní regulaci, směřující ke společným řešením pro srovnatelné právní situace.⁸² Hlavním cílem je především to, aby unifikovanou podobu měla úprava vztahů základních, jako je úprava přepravních dokumentů, práv a povinností stran či odpovědnost dopravce. Ostatní vztahy vzniklé při mezinárodní přepravě je třeba upravit prozatím pomocí právních řádů jednotlivých států, i zde však konečným cílem nadále zůstává postupné sjednocení právní úpravy v rámci pozdějších unifikačních aktivit.

Přestože bych se rád věnoval rozboru právní úpravy jednotlivých právních vztahů existujících v rámci přepravní smlouvy, upravených mezinárodními unifikačními úmluvami pro jednotlivé dopravní obory, a vzájemnému srovnání těchto úprav, tak vzhledem k velkému rozsahu a složitosti dané problematiky a omezeným možnostem této rigorózní práce podám jen obecnou charakteristiku daných právních vztahů a jejich bližšímu vymezení se budu věnovat pouze v rámci mezinárodní letecké přepravy v následující kapitole.

1.1 Význam přepravních dokumentů

Významnou úlohou mezinárodních úmluv upravujících mezinárodní přepravu

⁸² Pauknerová, M. Unification and Codification of the International Transport Laws. Studie z mezinárodního práva 19/1985, str. 114

je také vymezení role přepravních dokumentů v přepravním procesu a určení vzájemných práv, povinností a následků spojených s užitím požadovaných dokumentů. V mnoha případech má dodržování, stejně jako odchylky od přísných pravidel stanovených mezinárodními úmluvami, pokud jde o vyhotovení, potvrzení a doručení přepravních dokumentů, zásadní právní následky.⁸³

Přepravní dokumenty mají z hlediska přepravní smlouvy značný význam, neboť slouží jako standardizované formy uzavírání smluv v mezinárodní přepravě. Přepravním dokumentem je listina, ve které je obsažena charakteristika prováděné přepravy a charakteristika přepravovaného zboží. Přepravní dokumenty také představují důkaz o uzavření přepravní smlouvy a určitým způsobem vymezují i její obsah. Přepravními dokumenty pro přepravu osob jsou jízdenka a v případě letecké přepravy osob letenka. Jejich náležitosti jsou upraveny v příslušných mezinárodních úmluvách. Jako přepravní dokument pro přepravu zboží bývá v mezinárodních úmluvách v oblasti mezinárodní přepravy upraven nákladní list a náložný list (v námořní přepravě označován jako konosament).

Nákladní list jakožto přepravní dokument je dokladem o uzavření přepravní smlouvy a potvrzením o převzetí zboží. Pokud však neexistuje, byl ztracen nebo má nedostatky, nemá to vliv na platnost uzavřené přepravní smlouvy. Nákladní list není, narozdíl od náložného listu, cenným papírem. Jeho náležitosti jsou upraveny přímo v mezinárodních úmluvách, konkrétně v Úmluvě CIM pro železniční přepravu zboží, pro silniční nákladní přepravu v Úmluvě CMR a pro leteckou přepravu ve Varšavské úmluvě.

Konosament⁸⁴ je námořní náložný list, který je, byl-li podepsán dopravcem nebo jeho zástupcem, dokladem o převzetí nebo nalodění uvedeného zboží, důkazem o uzavřené přepravní smlouvě a jejích podmínkách a také cenným

⁸³ Gliniecki, J. Y., Ogada, C. G. The Legal Acceptance of Electronic Documents, Writings, Signatures, and Notices in International Transportation Conventions: A Challenge in the Age of Global Electronic Commerce. *Northwestern Journal of International Law & Business*. Spring/Summer 1992, str. 118

⁸⁴ Známý též pod zkratkou B/L (z anglického Bill of Lading)

papírem ztělesňujícím právo na vydání nákladu v něm uvedeného oprávněné osobě. Podle určení oprávněné osoby a z hlediska převoditelnosti může být vystaven konosament na jméno, na řad nebo na doručitele. K převodu konosamentu na jméno dochází postoupením pohledávky, konosament na řad může být převeden rubopisem a konosament na doručitele se převádí pouhým odevzdáním. Z hlediska okamžiku vydání se rozlišuje konosament přijímací, vydaný po převzetí nákladu, a konosament palubní, který je vydán až po naložení nákladu na loď.⁸⁵ Podle stavu zásilky a obalu se také rozeznává konosament čistý, ve kterém dopravce potvrzuje převzetí zboží ve zjevně dobrém stavu a pořádku, a konosament nečistý, který obsahuje poznámku o vadném stavu zboží nebo obalu nebo o naložení menšího množství.

V říční přepravě je základním přepravním dokumentem jak nákladní list, tak i náložný list. Nákladní list je obdobou nákladního listu používaného v jiných dopravních oborech, náložný list je obdobou konosamentu používaného v námořní přepravě. V kombinované přepravě se používá jako zvláštní druh přepravního dokumentu FIATA konosament (FBL). Ten může být vystaven jako převoditelný dokument nebo jako neprevoditelný dokument. FIATA konosament může vystavit pouze zasílatel, který je členem národního sdružení, či svazu zasílatelů, jenž je řádným členem Mezinárodního sdružení zasílatelů FIATA.⁸⁶

1.2 Odpovědnost a pojištění

Vymezení odpovědnosti jednotlivých subjektů přepravní smlouvy patří k nejsložitějším a zároveň nejspornějším problémům této oblasti, přitom řešení této otázky má pro praxi zásadní význam. Z každé přepravní smlouvy vyplývají pro smluvní strany určité povinnosti, jimž na druhé straně korespondují práva na plnění těchto povinností. Nedojde-li ke splnění určité tzv. primární povinnosti jednou ze smluvních stran, nastupuje následně sankce v podobě sekundární povinnosti. Jedná se tu o sankci odpovědnostní, která vznikla porušením primární povinnosti. Smluvní odpovědností se tedy rozumí

⁸⁵ Švarc, Z. Vybrané otázky práva mezinárodního obchodu. Praha: VŠE 1998, str. 175

⁸⁶ Janatka, F., Hándl, J., Novák, R. a kolektiv. Obchodní operace ve vývozu a dovozu. Praha: Codex Bohemia 1999, str.208-209

následný (sekundární) nepříznivý právní následek postihující rušitele primární povinnosti, který vznikl porušením původní smluvní povinnosti a který je předvídan v sankční složce příslušné normy.⁸⁷ Předpokladem pro vznik smluvní odpovědnosti je:

- existence smluvní povinnosti (závazku),
- porušení smluvní povinnosti (protiprávní úkon),
- vznik újmy,
- příčinná souvislost (kauzální nexus) mezi porušením povinnosti a vznikem újmy,
- zavinění, je-li vyžadováno.⁸⁸

Z hlediska vzájemného vztahu smluvní odpovědnosti a zavinění odpovědného subjektu se rozlišují tři základní odpovědnostní principy:

1. odpovědnost za zavinění, pro kterou je charakteristickým a nezbytným předpokladem zavinění odpovědného subjektu; tento subjekt se může odpovědnosti zprostit vyviněním (exkulpací),
2. odpovědnost objektivní, jež vzniká bez ohledu na zavinění, jehož existence se nezkoumá, a která je realizována přímo v návaznosti na určitou objektivní situaci předvídanou v právní normě; tato odpovědnost je ohraničena taxativně stanovenými liberačními důvody,
3. odpovědnost absolutní, jež je rovněž vázána na objektivní situaci, avšak v žádném případě neumožňuje zproštění odpovědného subjektu pomocí liberačních důvodů.⁸⁹

V čisté podobě působí uvedené principy v právních úpravách přepravní smlouvy pouze výjimečně. Vývoj úpravy důvodů vyloučení odpovědnosti v mezinárodních úmluvách směřuje ke stírání rozdílu mezi odpovědností za presumované zavinění a odpovědností objektivní a často je velice obtížné určit,

⁸⁷ Občanské právo hmotné, Svazek II., Druhé vydání. Praha: Codex Bohemia 1998, str. 53

⁸⁸ tamtéž, str. 334

⁸⁹ Pauknerová, M. Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží. Právník 2/1981, str. 191

z kterého principu daná právní úprava odpovědnosti vychází.⁹⁰ Posouzení přísnosti celkového režimu smluvní odpovědnosti dopravce v jednotlivých mezinárodních úmluvách je také ve velké míře podmíněno výší a podmínkami uplatnění finančních limitů náhrady škody. Finanční omezení náhrady škody je pro mezinárodní přepravu charakteristické a vyskytuje se téměř ve všech unifikovaných právních úpravách v této oblasti. K omezení rozsahu náhrady škody maximálními částkami dochází v zájmu dalšího rozdělení rizik spojených s přepravou mezi oba smluvní partnery. Konkrétní úprava těchto finančních limitů v určitém smyslu souvisí se stanovenou koncepcí odpovědnostního režimu, jehož působení se zpravidla snaží určitým způsobem vyvážit.⁹¹ Stanovené limity mohou přísnost právní konstrukce smluvní odpovědnosti značně modifikovat. Pro úplnost je nutno uvést, že česká právní úprava v oblasti odpovědnosti z přepravní smlouvy institut maximálních limitů náhrady škody nezná. V případě vnitrostátní přepravy se tak vždy nahrazuje skutečná škoda v plné výši.

Otázky odpovědnostního principu a stanovení případů vyloučení odpovědnosti jsou mezinárodními úmluvami upraveny kogentně a v plném rozsahu, takže nemůže dojít k subsidiární aplikaci vnitrostátních předpisů, které by mohly rozsah odpovědnosti dopravce modifikovat. Je také výslovně zakázána smluvní změna podmínek ve prospěch dopravce. V opačném směru, tedy ku prospěchu druhé smluvní strany, je modifikace odpovědnostních ustanovení zásadně přípustná.

Celkový režim odpovědnosti také úzce souvisí s institutem pojištění, které se může na utváření i hodnocení celkové smluvní odpovědnosti významně podílet. Pojištění v mezinárodní přepravě je motivováno různými pojistnými zájmy. Uživatelé přepravy zpravidla nesou tzv. dopravní pojištění (pojištění jednotlivých zásilek), které je určeno pro celou dobu přepravy, zatímco rizika dopravců se kryjí pojištěním jejich odpovědnosti za škody. Vzájemný vztah obou druhů pojištění se mimo jiné utváří i v návaznosti na právně zakotvenou

⁹⁰ tamtéž, str. 192

⁹¹ Pauknerová, M. Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě. Praha: ACADEMIA 1985, str. 40

koncepti odpovědnosti. Problematika pojištění zahrnuje okruh složitých a zcela specifických problémů, které s odpovědností přímo souvisejí a projevují se i při posuzování návrhů na změny právních úprav. Objevují se například námitky zavedení systému pojištění proti zpřísnění odpovědnostního režimu v přepravě, hlavně proti zavádění principu objektivní odpovědnosti.⁹² Systém pojištění tak představuje významné hledisko, které je nezbytné brát v úvahu při formování a celkovém hodnocení systémů smluvní odpovědnosti, zakotvených v právních úpravách.

1.2.1 Odpovědnost smluvního dopravce

Koncepce smluvní odpovědnosti dopravce za škody při mezinárodní přepravě patří mezi klíčové otázky právní úpravy mezinárodní přepravy. Dopravce je subjekt, jehož činnost je pro plnění přepravní smlouvy charakteristická, proto má také úprava odpovědnosti dopravce v celkové otázce odpovědnosti z přepravní smlouvy základní a rozhodující význam. Smluvní odpovědnost dopravce je sankcí za porušení dopravních závazků stanovených přepravní smlouvou. Ustanovení mezinárodních smluv upravují zpravidla pouze tzv. užší odpovědnost, tzn. odpovědnost za dopravní škodu a odpovědnost za zpoždění. Za každé jiné porušení přepravní smlouvy, pokud to není v úmluvě zvlášť upraveno, odpovídá dopravce podle příslušných vnitrostátních předpisů.⁹³ Značnou důležitost má rovněž přesné vymezení osoby dopravce. Proces koncentrace a specializace v dopravě vede totiž často ke složitému určování subjektu, který nese odpovědnost z přepravní smlouvy. Především se tu rýsují dva okruhy otázek, a to jednak vymezení odpovědného subjektu v případě, kdy se na téže přepravě podílí více dopravců, jednak určení odpovědnosti dopravce, který je převážně právnickou osobou a zvažováno je jednání konkrétních osob užitých dopravcem v provozu.

Odpovědnost dopravce za škody bývá ve srovnání s odpovědností podle obecných ustanovení koncipována mnohem přísněji a k tomuto zpřísnění režimu odpovědnosti dopravce směřuje i další vývoj v této oblasti, a to

⁹² tamtéž, str. 29-30

⁹³ Pauknerová, M. Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží. Právník 2/1981, str. 191

z několika důvodů. Dopravce vykonává svou činnost jako odborník důkladně obeznámený s provozem, jenž musí počítat s dopravními riziky. Navíc konkrétní příčiny vzniku dopravní škody jsou pro poškozeného obtížně zjistitelné a v mnoha případech nejsou vůbec objasněny. Právní úpravy odpovědnosti dopravce by proto měly být a často také jsou postaveny na objektivním odpovědnostním principu, který výrazným způsobem zmenšuje prostor pro vyloučení této odpovědnosti. Tam, kde je odpovědnost vybudována na volnějším režimu, pomáhá soudní judikatura svými prostředky k jeho zpřísněné interpretaci. Přísnější režim se projevuje i v dalších ustanoveních, např. ve zvýšené odpovědnosti dopravce za jeho zaměstnance, ve vymezení širokého časového úseku odpovědnosti dopravce a v různých právních domněnkách v neprospěch dopravce.⁹⁴

1.2.2 Odpovědnost uživatele přepravy

Odpovědnost uživatele přepravy jako druhé smluvní strany přepravní smlouvy je předvídána pouze jako sankce za nedostatečnou součinnost při přepravě, pokud odhlédneme od jeho hlavního závazku zaplatit přepravné. Odpovědnosti uživatele za nesplnění závazků stanovených přepravní smlouvou nebývá zpravidla věnována speciální úprava v širším rozsahu a uživatel tak odpovídá podle obecnějších ustanovení.

1.3 Řešení sporů z mezinárodní přepravy

Mezinárodní unifikační úmluvy pro jednotlivé dopravní obory mezinárodní přepravy se ve svých ustanoveních rovněž zabývají úpravou některých procesních otázek v souvislosti s řešením vzniklých sporů mezi stranami přepravní smlouvy. Unifikované úpravě v rámci mezinárodních smluv podléhají zejména otázky soudní příslušnosti pro vznesení nároků k soudu, určení subjektu, proti němuž je možno nárok uplatňovat, časové lhůty pro uplatnění nároků ze smlouvy, promlčení těchto nároků, ale také otázky výkonu soudních rozhodnutí v jiných státech. Mezinárodní smlouvy rovněž umožňují v případech jimi stanovených a za podmínek v nich upravených sjednat v rámci přepravní smlouvy doložku o rozhodčím řízení.

⁹⁴ tamtéž, str. 191

Mezinárodní rozhodčí řízení je druhem procesu užívaným pro projednávání a řešení soukromoprávních sporů vycházejících z mezinárodních obchodních vztahů, jehož případné použití je zakotveno stranami, příslušníky různých států, v rozhodčí smlouvě a který vykonávají rozhodčí soudy nebo rozhodci, zvolení stranami.⁹⁵ Možnost sjednat rozhodčí doložku v přepravní smlouvě je jistě vítaným krokem, neboť rozhodčí řízení má oproti klasickému řízení před státními soudy mnoho výhod, hovořících právě pro tuto formu. Mezi jinými to jsou zejména:

- kratší doba trvání řízení od jeho zahájení po vydání rozhodčího nálezu,
- výrazná neformálnost a jednoduchost celého procesu,
- vliv stran na výběr rozhodců,
- jednoinstančnost řízení včetně zpravidla taxativního a omezeného výčtu důvodů, pro které strana může žádat zrušení rozhodčího nálezu,
- uznání a výkon cizího rozhodčího nálezu, jež jsou zajištěny v první řadě Úmluvou o uznání a výkonu cizích rozhodčích nálezů podepsanou v roce 1958 v New Yorku,⁹⁶ čímž se mnohonásobně zvyšuje procento pravděpodobnosti konečného uspokojení nároku věřitele ve srovnání s rozsudkem soudu.⁹⁷

Než však strany využijí možnosti řešení sporů prostřednictvím rozhodčího řízení, či řízení před státními soudy, nabízí se jim také eventualita alternativních způsobů řešení sporů typu smírčího řízení, mediačního řízení nebo conciliačního řízení. To, co mají všechny tyto typy řízení společné, je skutečnost, že jde o formy založené výlučně na dohodě stran, negarantované mocí veřejnou a rozvíjející se výhradně ve sféře soukromoprávní. Zahájení vlastního řízení neznamená překážku pro zahájení řízení před jiným orgánem, neznamená zároveň stavení promlčecích či prekluzivních lhůt. Výsledkem může být jen dohoda stran samých. Neznamená ani vznik překážky věci

⁹⁵ Harmsen, R. Mezinárodní obchodní arbitráž – výhody a rizika. EMP 1-2/1998, str. 3-4

⁹⁶ Plné znění Newyorské úmluvy bylo u nás publikováno vyhláškou ministra zahraničních věcí č. 74/1959 Sb.

⁹⁷ Rozehnalová, N. Doložky o právním režimu a o řešení sporů v případě smluv v mezinárodním obchodním styku, II. část. Právní praxe v podnikání 2/1998, str. 12

pravomocně rozsouzené.⁹⁸

2. Zasilatelská smlouva

2.1 Zvláštní postavení zasílatele jako subjektu mezinárodní přepravy

V souvislosti s prudkým růstem mezinárodního obchodu se moderní mezinárodní přeprava stala natolik komplikovanou, že ji ve většině případů již nelze realizovat přímo mezi obchodníky a dopravci. S rozvojem nových dopravních systémů a se zaváděním multimodální přepravy do dopravního procesu jsou strany obchodních smluv stále více odkázány na využívání služeb odborníků, kteří se touto problematikou soustavně zabývají. Do přepravních vztahů tak stále častěji vstupuje další subjekt, zasílatel, jako specialista na obstarání přepravy a ostatních formalit s přepravou zboží spojených. Došlo tak k oddělení zasilatelství jako obstarávání přepravy od přímého provádění přepravy. Ačkoli běžný život často přesně nerozlišuje mezi dopravou a zasilatelstvím a dochází k zaměňování těchto dvou činností, je ve většině právních řádů zakotveno jejich odlišné právní postavení.⁹⁹

Předmětem zasilatelské smlouvy, na rozdíl od smlouvy přepravní, je obstarání přepravy věci z určitého místa do určitého jiného místa. Zasilatelskou smlouvou, jak ji v rámci právního řádu České republiky upravuje § 601 a násl. ObchZ, se zavazuje zasílatel příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstarává přepravu věci z určitého místa do určitého jiného místa, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli úplatu.

V dnešním moderním pojetí již profesní zasílatel neplní jen funkci obstaravatele přepravy, ale je schopen poskytnout širší odbornou pomoc. Takové postavení zasílatele se dostává do popředí především u mezinárodních přeprav zboží, které jsou organizačně i odborně velmi náročné a kde dopravce již nemůže vzhledem ke svému zaměření poskytnout přepravci odpovídající servis. Úkolem dopravce je zboží dopravit, úkolem zasílatele pak může být

⁹⁸ Rozeňmalová, N. Doložky o právním režimu a o řešení sporů v případě smluv v mezinárodním obchodním styku, I. část. Právní praxe v podnikání 1/1998, str. 13

⁹⁹ Marek, K. Smlouvy k zajišťování přepravy. Právní rádce 8/1997, str. 11

zajištění v přepravním řetězci pro svého příkazce všeho potřebného k tomu, aby se zásilka dostala od odesílatele k příjemci bez jeho starostí. Hovoří se o přepravě zboží „na klíč“.¹⁰⁰ Logistické služby zasílatelů jsou již velice rozmanité. Kromě obstarání vlastní přepravy mohou zahrnovat skladování, balení, signování, speciální přepravy těžkých a nadrozměrných zásilek, organizování pravidelných termínovaných dodávek, provádění a sledování přepravy dokumentů, inkaso a vymáhání pohledávek, obstarání pojištění zásilky atd. Nová struktura zasilatelských služeb vyžaduje, aby zasilatel komplexně hodnotil aktuální možnosti jednotlivých dopravních oborů, jejich ekonomickou efektivnost v daném kontextu, tarify, ceny, kapacitu, vytížení a vhodnost dopravních prostředků pro přepravu dané komodity a aby zajišťoval organizaci komplexních toků od primárního obstarávání surovin až po distribuci a termínované dodání zboží konečnému spotřebiteli.

2.2 Snahy o vytvoření unifikované právní úpravy zasilatelské smlouvy

Na právní postavení zasilatele je v různých právních řádech odlišný názor. Hlavním rozlišovacím kritériem je posuzování otázky, ve kterých případech jedná zasilatel jako dopravce a kdy se také jeho odpovědnost rovná odpovědnosti dopravce. V podstatě lze rozlišit tři základní právní pojetí:

- a) v zemích anglo – amerického právního systému, který se řídí tzv. obecným právem (Common Law), může mít zasilatel buď postavení agenta, nebo je považován za osobu jednající svým vlastním jménem, a to v závislosti na tom, jaký úmysl měly smluvní strany při uzavírání smlouvy. V prvním případě, jedná-li jako agent, jedná jménem a na účet svého příkazce, čímž se blíží postavení zasilatele dle českého práva, v druhém případě odpovídá za provedení přepravy, nikoliv obstarání přepravy, a tedy podle našeho pojetí jako dopravce.
- b) v Německu a v zemích pod vlivem německého práva (např. Rakousko, Švýcarsko, skandinávské země) může zasilatel jednat jako komisionář, tedy uzavírat smlouvy vlastním jménem na účet příkazce, což do značné míry

¹⁰⁰ Zýchová, A., Marek, K. Smlouva zasilatelská. Bulletin advokacie 6 – 7/2000, str. 24

odpovídá české úpravě postavení zasílatele. Při tomto pojetí zasílatel neodpovídá za třetí osoby, s nimiž uzavřel smlouvu.

- c) ve Francii a v oblasti ovlivněné francouzským právem (např. Belgie, Španělsko) odpovídá zasílatel jako dopravce za předpokladu, že uzavře přepravní smlouvu, již se uskutečňuje přeprava, kterou má obstarat, vlastním jménem.¹⁰¹

Tyto podstatné rozdíly znemožnily fakticky vytvoření unifikované právní úpravy zasílatelské smlouvy. Pokus UNIDROIT, jehož výsledkem byl návrh mezinárodní úmluvy o zasílatelské smlouvě vztahující se k mezinárodní přepravě zboží z roku 1967 a který usiloval alespoň o sjednocení podmínek mezinárodní zasílatelské smlouvy, skončil nezdarem. Nenalezl dostatečnou podporu u mezinárodních vládních i nevládních organizací, ani u jednotlivých vlád, takže nebyl vůbec předložen k projednání diplomatické konferenci.

Neuspěl ani obnovený pokus UNIDROIT získat podporu zájmového mezinárodního sdružení zasílatelů FIATA a následně UNCITRAL. Po neúspěšných pokusech o vytvoření mezinárodní úmluvy začala FIATA uvažovat o vytvoření určitých zásad, jež by byly posléze přijaty jejími řádnými členy na základě volného uvážení jako všeobecné zasílatelské podmínky. Ty by nebyly aplikovány obligatorně, ale stávaly by se součástí jednotlivých zasílatelských smluv, jestliže by se na nich strany dohodly. Výsledkem práce ustavené ad hoc pracovní skupiny FIATA bylo vypracování Vzorových pravidel FIATA pro zasílatelské služby, schválených na světovém kongresu FIATA v Caracasu v roce 1996.¹⁰² Původní snaha projednat tento dokument s Mezinárodní obchodní komorou a obdobně, jako se podařilo vydat Pravidla UNCTAD/ICC pro dokumenty multimodální přepravy, usilovat i v tomto případě o zajištění širší podpory stejnou cestou, bohužel neuspěla. I když tato pravidla znamenají nesporný krok vpřed, zůstává zachována bez větší změny dosavadní roztržitost právních úprav zasílatelských vztahů. Vidina jednotné úpravy těchto vztahů zůstává i přes částečnou unifikaci ve skandinávských

¹⁰¹ Pohůnek, M. Právní aspekty zasílatelství. Praha: Knižnice Svazu spedice a skladování České republiky 1997, str. 118

¹⁰² tamtéž, str. 154

zemích nadále jako nereálná. Významnější tendence, byť jen k částečné unifikaci, se na multilaterální úrovni neprojevují.

Při existujícím nedostatku mezinárodní úpravy je nutno přijmout skutečnost, že zasílatelé mají v různých státech odlišné postavení, podle kterého jsou rovněž odlišně odpovědní, a že také spory budou vedeny v různých zemích nejen podle odlišných právních předpisů, ale také s rozdílným výsledkem. Stav, kdy názory na právní postavení zasílatele a na jeho odpovědnost se liší prakticky v každé zemi, je neuspokojivý. Pro osobu uplatňující nároky vůči zasílateli je mnohdy velice obtížné odhadnout šance, které má, a to v závislosti na místě uzavření zasílatelské smlouvy a místě, kde má být spor řešen. Naznačené problémy se týkají nejen vlastníků zboží jako příkazců zasílatele, ale i zasílatelů samotných, pokud zapojují k obstarání přepravy dalšího zasílatele (tzv. mezizasílatele), kdy jsou vůči dalšímu zasílateli v postavení příkazce. Pro českého zasílatele je situace o to tíživější, že podle českého práva sám odpovídá vůči svému příkazci za zapojeného dalšího zasílatele jako za sebe samého.¹⁰³

Na mezinárodní úrovni se žádné úsilí o prosazení Vzorových pravidel FIATA pro zasílatelské služby nevyvíjí. Zdá se, že zatím zůstane zachován dosavadní stav specifických úprav v jednotlivých zemích, pokud se v rámci snahy Evropské unie o sjednocování právních řádů členských států neprojeví snaha o prosazení jednotných zasílatelských podmínek, což by zřejmě bylo nejvhodnější pro řešení těchto otázek v celé Evropě.¹⁰⁴

Na první pohled optimálním řešením, stejně jako i v jiných odvětvích mezinárodního obchodu, by však byla unifikace právní úpravy zasílatelské smlouvy formou mezinárodní úmluvy. Mezinárodní úmluva by vedla k celosvětovému uznání zasílatelů s vymezením jejich postavení, úkolů, práv i povinností. Úmluva by omezila odpovědnost zasílatele podobně jako je mezinárodními úmluvami omezena odpovědnost dopravce. Nespornou

¹⁰³ tamtéž, str. 151 – 152

¹⁰⁴ Šubert, M. Mezinárodní zasílatelství – spedice (9). Obchod, kontakt, marketing 10/2001, str.

výhodou by byla rovněž unifikace samotné odpovědnosti zasílatele a jeho obrany proti uplatněným nárokům, čímž by se také snížily náklady spojené s projednáváním reklamačních nároků. I kdyby však úmluva nebyla ratifikována a nestala se tak mezinárodně závazným instrumentem, působila by jako významný inspirační zdroj na národní právní úpravy zasílatelství a zasílatelské podmínky národních sdružení zasílatelů.

V. ROZBOR MEZINÁRODNÍCH UNIFIKAČNÍCH SMLUV V OBLASTI LETECKÉ PŘEPRAVY

K úpravě soukromoprávních vztahů vznikajících při mezinárodní letecké přepravě bylo přijato, podobně jako i v jiných dopravních oborech, několik mezinárodních smluv sjednocujících úpravu některých otázek. Tyto úmluvy jsou souhrnně označovány jako Varšavský systém, a to podle místa podpisu první mnohostranné úmluvy vztahující se k letecké přepravě. V této kapitole bych se chtěl zaměřit na rozbor jednotlivých právních institutů upravených mezinárodními smlouvami, jež byly přijaty s úmyslem sjednotit úpravu základních právních vztahů v oblasti mezinárodní letecké přepravy, a názorným způsobem tak ilustrovat vývoj této právní úpravy i unifikačních snah v tomto odvětví, které trvají již více než 70 let.

1. Varšavská úmluva

Původnímu znění Varšavské úmluvy (dále též „VÚ“) se věnuji nejen z toho důvodu, že Haagský protokol i další protokoly, jež Varšavskou úmluvu mění, neratifikovaly všechny státy vázané Varšavskou úmluvou, a nadále tak aplikují původní znění Úmluvy, ale především proto, abych umožnil srovnání této historicky první právní úpravy soukromoprávních vztahů v mezinárodní letecké přepravě přijaté na mezinárodním poli s později přijatými, mezinárodně unifikovanými normami v této oblasti.

První mezinárodní konference o soukromém právu mezinárodní letecké přepravy se konala v Paříži v roce 1925. Tato konference ustanovila Mezinárodní technickou komisi expertů leteckého práva (dále jen „CITEJA“),¹⁰⁵ jejímž cílem bylo zkoumat, zdali má být vytvořeno jednotné soukromé právo mezinárodní letecké přepravy a pokud ano, tak identifikovat jeho složky a navrhnout mezinárodní úmluvu, jejíž obsah by poté mohly posoudit jednotlivé vlády. Následně byla v roce 1929 ve Varšavě sjednána Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě.

¹⁰⁵ Zkratka z francouzského Comité International Technique d'Experts juridique Aériens

Základním cílem Varšavské úmluvy bylo vytvořit mezinárodní právní jednotu mezi státy s různými právními systémy a filozofickými náhledy a stanovit spravedlivé limity odpovědnosti za účelem podpory hospodářského růstu v tomto oboru. Úmluva přispěla k vytvoření světového systému tím, že sjednotila pravidla týkající se dopravních dokladů a odpovědnosti leteckých dopravců. Vytvořením uniformních pravidel byly obě strany přepravní smlouvy schopny předvídat možná rizika vznikající při letecké přepravě. Mohly se tak včas a vhodně pojistit proti případným škodám. Účelem Úmluvy bylo také chránit v té době finančně slabé hospodářské odvětví a vytvořit stimul pro další vývoj nově vznikajícího leteckého průmyslu.¹⁰⁶ Rozsah použití úmluvy je značně rozšiřován tím, že její základní obsah převzaly Všeobecné přepravní podmínky IATA pro přepravu cestujících, zavazadel a zboží, všeobecné podmínky jednotlivých dopravců i některé vnitrostátní právní řády.

1.1 Působnost Varšavské úmluvy

Varšavská úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a zboží provozované letadlem za úplatu. Na bezplatnou přepravu se aplikuje v tom případě, že tuto přepravu provádí dopravní letecký podnik (čl. 1 VÚ). Rovněž se vztahuje na dopravu provozovanou státem a jinými právními osobami veřejného práva (čl. 2 odst. 1 VÚ). Dodatkovým protokolem k čl. 2 si však některé státy vyhradily právo prohlásit při ratifikaci nebo přístupu, že se čl. 2 odst. 1 nebude vztahovat na mezinárodní leteckou dopravu provozovanou státem. Úmluva se neaplikuje na:

- mezinárodní leteckou přepravu, kterou provádějí letecké podniky jako první pokusy za účelem zřízení pravidelných leteckých linií (čl. 34 VÚ),
- mezinárodní leteckou přepravu prováděnou za mimořádných okolností mimo rámec veškeré normální činnosti leteckého provozu (čl. 34 VÚ),
- mezinárodní leteckou přepravu provozovanou v mezích platnosti mezinárodních poštovních úmluv (čl. 2 odst. 2 VÚ).

Podle čl. 1 odst. 2 VÚ je za mezinárodní dopravu považována ve smyslu této

¹⁰⁶ Larsen, I. Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999, str. 4

úmluvy každá doprava, při které podle ujednání stran leží místo odletu a místo určení, ať již dojde k přerušení dopravy nebo k překládání či nikoliv, buď na území dvou vysokých smluvních stran, nebo na území pouze jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, i když tento stát není smluvní stranou. Bez takové zastávky se doprava mezi dvěma místy na území jediné smluvní strany nepovažuje za mezinárodní ve smyslu VÚ. Je-li doprava provedena postupně několika leteckými dopravci, považuje se za dopravu jednotnou, byla-li stranami zamýšlena jako jediný úkon, ať byla sjednána ve formě jediné smlouvy, nebo několika smluv (čl. 1 odst. 3 VÚ).

1.2 Přepravní dokumenty

Pro přepravu cestujících stanoví čl. 3 VÚ povinnost vydat letenku (text Úmluvy hovoří o jízdence) obsahující:

- místo a dobu vydání,
- označení místa odletu a určení,
- označení stanovené zastávky,
- jméno a adresu dopravce nebo dopravců,
- upozornění, že pro přepravu platí režim odpovědnosti stanovený VÚ.

Chybějící letenka, její nesprávnost či ztráta však nemá vliv na existenci nebo platnost dopravní smlouvy. Při dopravě zapsaných zavazadel musí být vydána průvodka pro zavazadla.

VÚ dále stanoví podrobnosti o leteckém nákladním listu („AWB“).¹⁰⁷ Vyhotovuje jej odesílatel (čl. 5 odst. 1 VÚ) ve třech prvopisech (čl. 6 odst. 1 VÚ) a předá ho dopravci, který jej po převzetí zboží podepíše (čl. 6 odst. 1 VÚ). AWB slouží jako doklad o uzavření smlouvy a o přijetí zboží k přepravě (čl. 11 odst. 1 VÚ), jeho nedostatky či ztráta však nemají vliv na platnost smlouvy (čl. 5 odst. 2 VÚ). Varšavská úmluva ve svém původním znění předepisuje značné množství povinných údajů, které AWB musí obsahovat, mimo jiné:

- místo, kde byla listina sepsána a dobu, kdy byla sepsána,

¹⁰⁷ Zkratka z anglického Air Waybill

- označení míst odletu a určení a stanovené zastávky,
- jméno a adresu odesílatele a prvního dopravce,
- váhu, množství, objem nebo rozměry zboží, zjevný stav zboží a obalu,
- sjednanou cenu dopravy, místo platby a jméno plátce,
- upozornění, že pro dopravu platí režim odpovědnosti stanovený VÚ.

Odesílatel ručí za přesnost údajů uvedených v AWB a je odpovědný za každou škodu, která vznikne nesprávností, nepřesností nebo neúplností těchto údajů (čl. 10 VÚ).

1.3 Práva a povinnosti stran přepravní smlouvy

Odesílatel je povinen podat k zásilce vysvětlení a připojit všechny dokumenty potřebné k celním a policejním formalitám. V případě vad tohoto postupu je odesílatel odpovědný dopravci za škodu (čl. 16 VÚ). Odesílateli náleží dispoziční práva k zásilce po celou dobu přepravy (čl. 12 VÚ). Těchto práv pozbývá okamžikem, kdy zásilka dojde do místa určení a příjemce požádá o její vydání (čl. 13 VÚ). Odesílatel znovu nabude dispozičních práv, odmítl-li příjemce zásilku převzít, nebo není-li k zastižení (čl. 12 odst. 4 VÚ).

Právním příjemce je především žádat na dopravci vydání AWB a zboží (čl. 13 odst. 1 VÚ). Rovněž je oprávněn uplatnit proti dopravci práva plynoucí z přepravní smlouvy, přiznal-li dopravce ztrátu zboží, nebo nedošlo-li zboží ve lhůtě 7 dnů poté, kdy mělo dojít (čl. 13 odst. 3 VÚ). Tato práva, stejně jako ostatní práva plynoucí z přepravní smlouvy, může uplatňovat s příjemcem i odesílatel, a to každý svým vlastním jménem (čl. 14 VÚ).

1.4 Odpovědnost dopravce

Při přepravě cestujících je dopravce odpovědný za škodu, jež nastala tím, že cestující byl usmrčen, zraněn nebo utrpěl jakoukoli jinou tělesnou újmu, stala-li se nehoda v letadle, nebo při operacích spojených s nastoupením do letadla a vystoupením z něho (čl. 17 VÚ). Tento článek způsobuje v praxi soudům citelné potíže, neboť do dnešního dne není zcela jasné, které události lze podřadit pod pojem „nehoda“, jehož definici Úmluva neobsahuje. Tato otázka nebyla do dnešního dne uspokojivě vyřešena. Podle převládajícího soudního

výkladu se tímto výrazem rozumí neočekávaná nebo neobvyklá událost nebo příhoda, která je způsobena vnějším podnětem a není tedy výsledkem vnitřní reakce cestujícího na běžný a očekávaný chod letadla.¹⁰⁸

Neméně intenzivnější diskusi při soudních řízeních a mezi odbornou veřejností vyvolává interpretace pojmu „jiná tělesná újma“ obsaženého v čl. 17 VÚ. Neexistuje totiž jednoznačná odpověď na otázku, zdali mohou cestující na mezinárodních letech, jež podléhají právní úpravě Varšavské úmluvy, žádat náhradu škody také za psychickou újmu. Odpověď, jak vyplývá z dosavadního vývoje, závisí právě na interpretaci pojmu „tělesná újma“, uskutečňované vnitrostátními soudy při řešení sporů vzešlých z mezinárodní letecké přepravy podle Úmluvy. Jak můžeme z již publikovaných soudních rozhodnutí vidět, nepanuje v této otázce jednota. Převládající názor na tuto otázku je takový, že náhrada škody za duševní újmu může být požadována pouze za předpokladu, kdy duševní újma je spojena s újmou fyzickou a že mezi psychickou a tělesnou újmou je bezprostřední příčinná souvislost.¹⁰⁹

Dopravce je dále odpovědný za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením zapsaných zavazadel nebo zboží za letecké dopravy (čl. 18 VÚ) a za škodu vzniklou zpožděním při letecké přepravě cestujících, zavazadel nebo zboží (čl. 19 VÚ). Časové a místní vymezení vzniku škody na zapsaných zavazadlech a zboží spadá pod pojem „letecké dopravy“, který Úmluva stanoví jako podmínku pro vznik dopravcovy odpovědnosti (čl. 18 odst. 1 VÚ). Škoda tedy musí vzniknout za letecké dopravy, kterou se rozumí doba, po kterou jsou zavazadla nebo zboží pod dozorem dopravce, a to na letišti, v letadle nebo kdekoli jinde při přistání mimo letiště (čl. 18 odst. 2). Do doby letecké dopravy se nezahrnuje doprava pozemní, námořní nebo říční, která je prováděna mimo letiště. Za předpokladu, že je této jiné dopravy užito při provádění letecké přepravní smlouvy za účelem nakládání, dodání nebo překládání, stanoví Úmluva vyvratitelnou právní domněnku, že každá škoda vzešla z události vzniklé při letecké dopravě (čl. 18 odst. 3 VÚ). Pokud tedy není prokázáno, že

¹⁰⁸ Larsen, I. Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999. str. 21 a násl.

¹⁰⁹ Garcia – Bennett, R. Psychological Injuries under Article 17 of the Warsaw Convention. Air & Space Law. February 2001, str. 51

škoda vznikla během pozemní části této kombinované přepravy, nebo nelze dokázat, že pozemní přeprava nebyla součástí přepravní smlouvy, pak nastupuje presumpce způsobení škody během letecké části přepravy a dochází k aplikaci VÚ.¹¹⁰

Dopravce není odpovědný:

- prokáže-li, že on sám a jeho zaměstnanci učinili veškerá nutná opatření, aby zabránili škodě, nebo že nemohli tak učinit (čl. 20 odst. 1 VÚ),
- prokáže-li, že škoda nastala chybou v ovládní letadla, ve vedení letadla nebo v navigaci (tzv. nautické zavinění), a že ve všech ostatních směrech on i jeho zaměstnanci učinili všechna nutná opatření, aby se zabránilo škodě (čl. 20 odst. 2 VÚ),
- odpovědnost dopravce může být soudem podle předpisu jeho domácího právního řádu snížena nebo úplně vyloučena, prokáže-li dopravce, že škodu způsobilo zavinění poškozené osoby, nebo k ní přispělo (čl. 21 VÚ).

Odpovědnost dopravce je tedy v této Úmluvě postavena na principu presumovaného zavinění. Pokud tedy dopravce prokáže, že škodu nezavinil, je jeho odpovědnost za tuto škodu vyloučena. Důkazní břemeno tedy nese dopravce, a to především z toho důvodu, že pro uživatele přepravy by bylo v mnoha případech velice složité, ne-li přímo nemožné, poskytnout nezbytné důkazy k prokázání oprávněnosti svých nároků. Obecná exkulpační klauzule uvedená v čl. 20 odst. 1 však nepůsobí zcela jednoznačně, neboť vše záleží na výkladu pojmu „veškerá nutná opatření“, která musí dopravce učinit, aby se zbavil odpovědnosti a nebo prokázat, že je učinit nemohl. Výklad tohoto pojmu v teorii i v rozhodovací praxi soudů v dnešní době vede k tomu, že je dovozován velmi přísný stupeň náležité odborné péče blíží se fakticky principu objektivní odpovědnosti dopravce.¹¹¹ V soudní praxi je tak požadováno, aby dopravce, pokud má být zbaven odpovědnosti, prokázal, že škoda vznikla z vnějších příčin. Zůstane-li příčina škodné události neznámá

¹¹⁰ Goldhirsch, B. *The Warsaw Convention Annotated: a legal Handbook*. Haag: Kluwer Law International 2000, str. 97

¹¹¹ Pauknerová, M. *Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě*. Praha: ACADEMIA 1985, str. 63

nebo se prokáže jenom pravděpodobnost vzniku škody z vnějších příčin, není dopravce, jak tomu nasvědčují mnohá soudní rozhodnutí, své odpovědnosti zbaven. Na konferenci v Haagu v roce 1955 byla dokonce navržena změna formulace čl. 20 VÚ tak, aby bylo zřetelné, že v případě neobjasněné příčiny vzniku škody bude presumováno nesplnění veškerých nutných opatření dopravcem.¹¹²

Autoři Varšavské úmluvy zvolili pro odpovědnost dopravce koncepci omezené odpovědnosti, která je realizována pomocí odpovědnostních limitů, jimiž je stanovena nejvyšší možná částka, kterou může poškozený na dopravci požadovat jako náhradu škody. Uvedené částky představují pouze maximální výši, v žádném případě nejsou částkami paušálními. Prokáže-li dopravce, že způsobená škoda je nižší, hradí částku odpovídající skutečné výši škody. Podle čl. 22 VÚ je dopravcova odpovědnost omezena při přepravě osob vůči každému cestujícímu na částku 125.000,- franků. Při přepravě zavazadel a zboží je odpovědnost dopravce omezena částkou 250,- franků za kilogram. U věcí, jež si cestující opatruje sám, je odpovědnost omezena na 5.000,- franků u každého cestujícího. Frankem se tu rozumí francouzský (Poincaré) frank, který se rovná svou hodnotou 65,5 mg zlata o ryzosti 900/1000. Doložky, jež by vylučovaly či snižovaly dopravcovu odpovědnost, jsou neplatné (čl. 23 VÚ), jejímu zvýšení však nic nebrání.

Úmluva na druhé straně upravuje i situace, kdy se dopravce nemůže dovolávat těch ustanovení, která omezují nebo vylučují jeho odpovědnost (ustanovení čl. 20 až 22 VÚ),¹¹³ a vůči poškozenému odpovídá absolutně bez ohledu na finanční limity. Jde o případy, kdy:

- přijme dopravce cestujícího, aniž byla vydána jízdenka (čl. 3 odst. 2 VÚ),
- přijme dopravce zboží bez AWB, nebo neobsahuje-li AWB stanovené údaje (čl. 9 VÚ),
- vzejde škoda z jeho zlého úmyslu nebo zavinění, které je podle lex fori

¹¹² Larsen, I. Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999, str. 14

¹¹³ Podle Haagského protokolu se nelze v uvedených případech dovolávat pouze čl. 22 (stanovení limitů odpovědnosti).

kladeno zlému úmyslu na roveň (čl. 25 odst. 1 VÚ),

- způsobil škodu ze zlého úmyslu jeho zaměstnanec při výkonu své služby (čl. 25 odst. 2 VÚ).

Důkazní povinnost v posledních dvou případech leží na poškozeném, který musí tento úmysl prokázat.

Původní Varšavská úmluva stanovila odpovědnost za zpoždění při přepravě cestujících, zavazadel a zboží, ovšem neurčila samostatný a zřetelný limit odpovědnosti za škodu způsobenou zpožděním při přepravě osob. Ve skutečnosti tak mohl poškozený žádat náhradu až do výše 125.000,- franků a v případě prokázaného úmyslného zavinění nebo formálních nedostatků týkajících přepravních dokumentů mohla být tato náhrada ještě vyšší.

1.5 Uplatnění nároku poškozeného

Přijme-li příjemce zboží a zavazadla bez ohrazení (reklamace), má se zato, že zboží bylo dodáno v dobrém stavu (čl. 26 odst. 1 VÚ). Jinak se musí ohrazení uplatnit nejpozději do 3 dnů, jde-li o zavazadla, a ve lhůtě 7 dnů, jde-li o zboží. Při zpoždění je nutno se ohradit do 14 dnů od dodání zboží nebo zavazadel k volnému nakládání příjemci (čl. 26 odst. 2 VÚ). Ohrazení musí být podáno písemně. Nedodržení lhůt pro podání ohrazení má za následek nepřipustnost veškerých žalob proti dopravci, ledaže by se tento dopustil podvodu (čl. 26 odst. 4 VÚ).

V rámci řízení o žalobách proti dopravci platí volnost výběru soudu žalobcem.

Výběr je však omezen těmito možnostmi (čl. 28 odst. 1 VÚ):

- soud bydliště dopravce,
- soud hlavního sídla provozu dopravce,
- soud místa závodu, s kterým byla sjednána smlouva,
- soud místa určení.

Pro řízení před takto zvoleným soudem se aplikuje právní řád soudu - Lex fori (čl. 28 odst. 2 VÚ). Pro podání žalob je stanovena prekluzivní lhůta dvou let (čl. 29 odst. 1 VÚ). Při přepravě zboží jsou navíc v přepravní smlouvě

povoleny doložky připouštějící rozhodčí řízení, to však může být provedeno pouze v místech určujících příslušnost soudů podle čl. 28 VÚ.

Je-li použito při přepravě osob více dopravců, smí cestující uplatňovat nárok jen proti dopravci, jenž provedl dopravu, při které došlo k nehodě nebo ke zpoždění, pokud první dopravce výslovně nepřevzme odpovědnost za celou cestu. Jde-li o přepravu zavazadel nebo zboží, může odesílatel uplatňovat své nároky proti prvnímu dopravci, příjemce proti poslednímu dopravci a oba proti dopravci, jenž způsobil škodu. Tito dopravci jsou odpovědní společně a nerozdílně (čl. 30 odst. 3 VÚ).

Úmluva ve svých ustanoveních předem vylučuje možnost oprávněných osob podat žalobu na náhradu škody na základě vnitrostátního práva, pokud jejich nárok nespĺňuje podmínky odpovědnosti podle Úmluvy. Úmluva byla navržena s cílem zajistit, aby ve všech otázkách vztahujících se k odpovědnosti dopravce byly aplikovány pouze ustanovení Úmluvy, a cestující tak nemohl mít přístup k žádnému jinému způsobu odškodnění, které by bylo odvozováno od vnitrostátního práva konkrétního státu, ve kterém by podle svého rozhodnutí vznesl žalobu. Je tak zajištěna výlučnost jejího použití na právní vztahy, jež upravuje.

1.6 Kombinovaná přeprava a smluvní doložky

Při kombinované přepravě, která se děje zčásti letadlem a zčásti jiným dopravním prostředkem, platí ustanovení této Úmluvy jen pro mezinárodní přepravu letadlem (čl. 31 odst. 1 VÚ). Čl. 31 však úsek letecké přepravy přímo nedefinuje, nutné je proto hledat vymezení tohoto pojmu v jiných člancích Úmluvy. V případě přepravy cestujících je to čl. 17 VÚ, pro přepravu zboží a zapsaných zavazadel pak platí definice uvedená v čl. 18 VÚ. Čl. 31 se vztahuje jak na cestující, tak také na zboží a zavazadla, zatímco čl. 18 odst. 3, pojednávající rovněž o kombinované přepravě, se vztahuje pouze na zboží a zavazadla.¹¹⁴

¹¹⁴ Goldhirsch, B. *The Warsaw Convention Annotated: a legal Handbook*. Haag: Kluwer Law International 2000, str. 215

Varšavská úmluva zakazuje odchýlení se od svých pravidel prostřednictvím různých doložek, jež by určovaly právní řád, který má být použit nebo by měnily pravidla o příslušnosti soudů (čl. 32 VÚ).

2. Haagský protokol

Cílem Haagského protokolu (dále též „HP“), který novelizoval Varšavskou úmluvu, bylo zejména zjednodušit formální náležitosti přepravních listin, upravit některé definice a zvýšit finanční limit odpovědnosti dopravce. Přes tyto pozitivní úmysly se Haagský protokol stal terčem kritiky, a to hlavně ohledně limitu náhrady škody, který i přes své navýšení o 100% byl některými státy považován za nedostatečný.

2.1 Změna působnosti Varšavské úmluvy

V otázce působnosti Varšavské úmluvy došlo k následujícím změnám. Byl zpřesněn pojem „území státu“, kterým se rozumí rovněž i veškerá území, která tento stát zastupuje v zahraničních stycích (čl. 40a VÚZH).¹¹⁵ Ze vztahů, na které se Varšavská úmluva nevztahuje, bylo vypuštěno již zastaralé a nepraktické ustanovení týkající se prvních pokusných letů a na přepravu za mimořádných okolností se nevztahuje pouze ustanovení o přepravních listinách (čl. 34 VÚZH). Upřesněno bylo rovněž ustanovení čl. 2 odst. 2, a to v tom smyslu, že Varšavská úmluva se nevztahuje pouze na dopravu listovní pošty a poštovních balíků.

2.2 Změna úpravy přepravních dokumentů

V úpravě přepravních dokumentů se uskutečnila celá řada změn, jejichž cílem bylo především omezit formální požadavky na tyto dokumenty. V první řadě se objevuje v oficiálním textu pojem letenka, která je dokumentem prokazujícím uzavření a podmínky přepravní smlouvy při přepravě cestujících, pokud není prokázán opak. Ta musí kromě označení místa odletu, místa určení a označení alespoň jedné ze zastávek, leží-li místa odletu a určení na území jediné smluvní strany, obsahovat rovněž oznámení, kterým se upozorňuje, že na mezinárodní

¹¹⁵ Pro lepší orientaci používám pro znění Varšavské úmluvy změněné Haagským protokolem zkratku VÚZH.

leteckou přepravu se vztahuje Varšavská úmluva, která upravuje a ve většině případů omezuje odpovědnost dopravce. Průvodka pro zavazadla je, není-li prokázán opak, důkazem o zápisu zavazadel a o podmínkách přepravní smlouvy.

Další změny se týkají leteckého nákladního listu (AWB). Dopravce musí AWB podepsat dříve, než bude zboží naloženo do letadla. Tímto krokem došlo k rozšíření časového úseku, neboť v dřívější úpravě byl dopravcův podpis vázán na okamžik předání zboží. K velmi zásadní změně došlo ve vymezení údajů, které musí AWB obsahovat. Varšavská úmluva ve svém původním znění obsahovala zastaralá pravidla v oblasti nákladní dokumentace, která požadovala velké množství konkrétních informací na leteckém nákladním listu, přičemž tyto informace prakticky neměly obchodní význam. Tyto požadavky byly příčinou prodlužování a snižující se efektivnosti výměny zboží v rámci mezinárodní letecké přepravy, zvedaly jejich náklady, zpomalovaly volný pohyb mezinárodního leteckého obchodu a byly také bariérou rychlejší výměny informací. Letečtí dopravci byli povinni těmto zastaralým pravidlům ohledně dokumentace vyhovět, jinak riskovali, že nebudou moci využít limitů jejich odpovědnosti, které jim Úmluva stanoví. Nová úprava stanoví pouze náležitosti totožné pro úpravu letenky. V Čl. 15 byl doplněn třetí odstavec, který je upřesněním dřívější úpravy. Výslovně stanovuje možnost vydání převoditelného AWB, přičemž dřívější úprava tuto možnost nezakazovala.

V souvislosti s úpravou odesílatelovy odpovědnosti za uvedení vadných údajů v AWB došlo ke změně v okruhu poškozených osob. Původní úprava za poškozené považovala dopravce a kteroukoliv jinou osobu, což bylo vyjádření značně široké a neomezené. Proto Haagský protokol zúžil toto vymezení na „kteroukoliv jinou osobu, vůči níž je dopravce odpovědný“.

2.3 Změna v úpravě odpovědnosti dopravce

Rozsáhlé a významné změny byly provedeny v oblasti odpovědnosti dopravce. Především bylo zrušeno tzv. nautické zavinění (čl. 20 odst. 2 VÚ), jež vylučovalo dopravcovu odpovědnost. V přepravě osob došlo k zvýšení limitu

náhrady škody na 250.000,- franků, tedy o 100 %. U zboží a zavazadel zůstal limit náhrady škody zachován.

U přepravy zboží a zavazadel byly uskutečněny tyto změny:

- při náhradě škody se přihlíží pouze k celkové váze dotčené zásilky (čl. 22 odst. 2 písm. b) VÚHZ),
- je-li škodou ovlivněna hodnota i jiných zásilek krytých týmž AWB, vychází se z celkové váhy těchto zásilek (čl. 22 odst. 2 písm. b) VÚZH),
- limit náhrady škody nebrání přiznání soudních a procesních výdajů podle lex fori za předpokladu, že přiznaná výše náhrady škody přesahuje částku, kterou dopravce nabídl písemně žalobci do 6 měsíců od události, nebo před zahájením sporu (čl. 22 odst. 4 VÚZH),
- za neplatné nejsou nadále považovány doložky týkající se ztráty nebo poškození vyplývající z povahy nebo z vlastní vady dopravovaného nákladu.

V důsledku častých interpretačních potíží došlo v čl. 25 k nahrazení termínu „zlý úmysl“, který při způsobení škody jako psychický vztah dopravce či jeho zaměstnance ke způsobené škodě vylučoval aplikaci limitů náhrady škody. Nové ustanovení rozšířilo možnosti, za nichž nelze uplatňovat limity náhrady škody. Podmínkou je, že dopravce nebo jeho zaměstnanci způsobili škodu buď „s úmyslem způsobit škodu, nebo nerozvážně a s vědomím, že škoda pravděpodobně z toho vznikne“, tedy z vědomé nedbalosti. Nový čl. 25A umožňuje zaměstnanci dopravce, je-li žalován pro náhradu škody, na kterou se vztahuje tato úmluva, dovolávat se limitů náhrady škody podle čl. 22 VÚZH. To však neplatí, byla-li škoda způsobena úmyslně nebo nerozvážně a s vědomím, že škoda daným činem pravděpodobně vznikne.

Prodloužena byla lhůta pro podání ohrazení (podle terminologie HP stížnosti) při poškození ze 3 dnů na 7, jde-li o zavazadla, a ze 7 dnů na 14, jde-li o náklad. Při zpoždění platí nová lhůta 21 dnů od předání.

3. Montrealské protokoly I, II

Montrealským protokolem I z roku 1975 byla převedena měnová jednotka, ve které se počítá omezená výše náhrady škody podle Varšavské úmluvy. Původní měnová jednotka, frank o hodnotě 65,5 mg zlata o ryzosti 900/1000, byla nahrazena zvláštní měnovou jednotkou označovanou jako tzv. Zvláštní práva čerpání (dále jen „SDR“).¹¹⁶ Hodnota této měnové jednotky je určena Mezinárodním měnovým fondem¹¹⁷ (dále jen „MMF“) a její převod na místní měnu se provádí v den vydání rozsudku soudu, u kterého byl nárok uplatněn (čl. 2 MP I). Použití SDR je povinné pro všechny státy, jež jsou členy MMF. Pro státy, jež nejsou členy MMF a jejichž právo nedovoluje použití SDR, byla vytvořena možnost kdykoliv prohlásit, že pro výpočet limitů dopravcovy odpovědnosti se použije měnová jednotka o hodnotě 65,5 mg zlata o ryzosti 900/1000. Pro tuto jednotku zůstává výše odpovědnostních limitů zachována.

Dopravcova odpovědnost při přepravě osob je tak podle nových pravidel omezena částkou 8.300,- SDR na jednoho cestujícího. Při přepravě zavazadel a zboží je odpovědnost dopravce omezena částkou 17,- SDR za kilogram. U věcí, jež si cestující opatruje sám, je odpovědnost omezena na 332,- SDR u každého cestujícího.

Montrealský protokol II mění Varšavskou úmluvu ve znění Haagského protokolu ve stejném smyslu jako Montrealský protokol I původní Varšavskou úmluvu, dochází tedy k převodu původní měnové jednotky na SDR.

4. Guadalajarská úmluva

4.1 Pojem dopravce

Přijetí Guadalajarské úmluvy (dále též „GÚ“) si vynutila především absence bližšího vymezení pojmu dopravce ve Varšavské úmluvě, která se negativně projevila v souvislosti s řešením problémů vzniklých při přepravě prováděné jiným než smluvním dopravcem. Jde zejména o vzájemné zastoupení leteckých dopravců (angl. interchange of aircraft), pronájem celé kapacity letadla včetně

¹¹⁶ Zkratka z anglického názvu Special Drawing Rights

¹¹⁷ Podle kursovního lístku ČNB ze dne 2. ledna 2006 byl kurs 1 SDR=35,102- Kč

posádky (angl. charter) a leteckou spedici (angl. air freight – forwarding). Bližší vymezení pojmu dopravce je při těchto typech přepravy poměrně důležité, neboť při přepravě prováděné jiným než smluvním dopravcem je problematické určit, kdo je dopravcem ve smyslu Varšavské úmluvy a kdo je tedy odpovědný za případné škody.¹¹⁸ Nelze však říci, že by absence definice tohoto pojmu byla způsobena nedopatřením nebo opomenutím. Nedefinování pojmu dopravce bylo čistě záměrné s tím, že delegáti ustavující konference, na které byla Varšavská úmluva přijata, nepovažovali problematiku kolem této otázky za důležitou.¹¹⁹

Některé smluvní strany Varšavské úmluvy se tak rozhodly řešit nastalou situaci přijetím doplňující mezinárodní úmluvy. Guadalajarská úmluva je tak doplňkovou úpravou k Varšavskému systému, neboť ten dosud neobsahoval pravidla upravující mezinárodní leteckou přepravu prováděnou osobou, která není stranou přepravní smlouvy.

4.2 Smluvní a faktický dopravce

V první řadě tedy došlo v rámci Guadalajarské úmluvy k částečné specifikaci pojmu dopravce, jenž je nutno podle úmluvy chápat ve dvojitě smyslu. Dopravcem smluvním je osoba, která jako podnikatel uzavřela přepravní smlouvu podle Varšavské úmluvy s cestujícím nebo odesílatelem nebo s osobou jednající jejich jménem (čl. I písm. b) GÚ). Dopravcem skutečným (faktickým) je osoba jiná než smluvní dopravce, která na základě jeho zmocnění provádí celou nebo část přepravy. Presumpce takového zmocnění podléhá důkazu opaku. O faktického dopravce se však nejedná, pokud provádí postupnou přepravu podle čl. 30 VÚ.

GÚ se vztahuje na smluvního dopravce po celou dobu přepravy a na skutečného dopravce pouze po dobu jím prováděné přepravy, a to za předpokladu, že přeprava podle uzavřené přepravní smlouvy je založena na Varšavské úmluvě. Pro oba dopravce platí vzájemná solidární odpovědnost za

¹¹⁸ Horník J. Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. EMP 6/1999, str. 45

¹¹⁹ Milde, M. Nové unifikace právních otázek mezinárodní letecké dopravy. Studie z mezinárodního práva 8. Praha: ČSAV 1964, str. 113

jednání nebo opomenutí toho druhého, jeho zaměstnanců nebo zástupců v rámci svého zaměstnání s tím, že odpovědnost skutečného dopravce za jednání a opomenutí smluvního dopravce nepřesahuje maximální výši odpovědnosti stanovené v čl. 22 Varšavské úmluvy (čl. 3 GÚ).¹²⁰ Z hlediska odpovědnosti je tak faktický dopravce postaven téměř na roveň dopravci smluvnímu. V čl. 7 je stanovena procesní solidarita obou dopravců, kdy žalobce může podat žalobu buď na smluvního, nebo na skutečného dopravce, anebo na oba dohromady nebo zvlášť. Dopravce, proti kterému žaloba směřuje, má právo žádat druhého dopravce, aby se k soudnímu řízení připojil. Žalobci je dána možnost podat žalobu mimo možnosti stanovených ve Varšavské úmluvě rovněž u soudu příslušného podle místa trvalého pobytu skutečného dopravce, nebo místa, kde je hlavní sídlo jeho podniku (čl. 8 GÚ). Neplatné a nicotné je podle Úmluvy ustanovení smlouvy směřující ke zproštění odpovědnosti smluvního nebo skutečného dopravce nebo ke snížení hranice odpovědnosti podle této Úmluvy.

Neupraveny však zůstaly vzájemná práva a závazky mezi smluvním a skutečným dopravcem (čl. 10 GÚ), případný regres tak bude nutno uplatnit skrze vnitrostátní právní předpisy.

5. Soukromé iniciativy v rámci Varšavského odpovědnostního systému

K řešení neuspokojivého stavu kolem úpravy odpovědnosti dopravce ve Varšavském systému bylo vyvíjeno též mnoho iniciativ jednotlivých států. Příčinou byla zejména nespokojenost některých států s výši finančních limitů náhrady škody a z toho pramenící odmítání těchto států ratifikovat nově přijaté mezistátní dokumenty. Některé státy jsou totiž trvalými odpůrci těchto finančních limitů, a proto se zasazují o koncepci dopravcovy objektivní odpovědnosti pokud možno bez limitů nebo s limity co nejvyššími. I po přijetí Haagského protokolu v roce 1955 tak odpovědnostní limity nadále působily značné obtíže a nelibost k celému Varšavskému systému, zvláště v USA. Poškození a jejich právníci používali všechny možné způsoby, aby vyloučili

¹²⁰ Zapp, M. Nároky vůči skutečnému dopravci v mezinárodní letecké přepravě. Přel. Sláma, M. EMP 4/2001, str. 44

aplikaci odpovědnostních limitů Varšavského systému, a značné množství soudních rozhodnutí ve Spojených státech Amerických se soustředilo na problematiku vyloučení těchto limitů.

Jednou z prvních těchto iniciativ, motivovanou především úmyslem USA odstoupit od Varšavské úmluvy kvůli jejím nízkým limitům náhrady škody, bylo tzv. Montrealské prozatímní ujednání z roku 1966 uzavřené mezi Úřadem pro civilní letectví Spojených států amerických¹²¹ na jedné straně a jednotlivými leteckými společnostmi, členy IATA, provozujícími své lety s přistáním v USA na straně druhé. Na základě tohoto ujednání zúčastnění dopravci zvýšili limity odpovědnosti pro přepravu osob na USD 75.000,- (včetně právních výloh) nebo USD 58.000,- (bez právních výloh), a to pro mezinárodní leteckou přepravu do a ze Spojených států amerických.¹²² Toto ujednání jim umožňoval čl. 22 odst. 1 VÚZH, který výslovně stanovuje možnost dohodnout vyšší hranici odpovědnosti týkající se přepravy osob. Kromě toho také letečtí dopravci v případě usmrcení, zranění nebo jiné tělesné újmy cestujících souhlasili s tím, že se nebudou dovolávat ochranných ustanovení článku 20 VÚ, čímž přijali absolutní odpovědnost. Ačkoli bylo to ujednání zamýšleno jako dočasné řešení, zůstalo po svém zrodu v roce 1966 dominantní úpravou odpovědnostního režimu po třicet let. Další iniciativou s podobným výsledkem byla tzv. Dohoda z Malty, v jejímž rámci se část evropských dopravců dohodla zvýšit limit odpovědnosti z přepravy osob na 58.000,- USD a později na 100.000,- SDR.

Významné jsou rovněž iniciativy jednotlivých leteckých společností, které prohlásily pomocí soukromoprávních ujednání, že se nebudou při škodách na zdraví odvolávat na omezení odpovědnosti stanovené Varšavskou úmluvou a stanovily pro svoji přepravu vyšší hranice odpovědnosti. Známa je např. Japonská iniciativa z roku 1992, kdy všichni japonsští letečtí dopravci zavedli v rámci svých přepravních podmínek neomezenou odpovědnost při přepravě osob a dále stanovili do výše škody 100.000,- SDR absolutní odpovědnost.

¹²¹ Volně přeloženo z anglického názvu „Civil Aeronautics Board of the United States

¹²² Goldhirsch, B. The Warsaw Convention Annotated: a legal Handbook. Haag: Kluwer Law International 2000, str. 7

V lednu 1995 zavedla rovněž Austrálie zvláštní mezinárodní limit odpovědnosti ve výši 260.000,- SDR pro jednoho cestujícího, který platí pro všechny australské letecké společnosti.¹²³ Díky těmto soukromoprávním ujednáním, která našla svůj odkaz v přepravních podmínkách jednotlivých dopravců, byl však ještě více tříštěn unifikační charakter Varšavského systému.

Za pokus o znovuoobnovení jednotné úpravy některých otázek na mezinárodní úrovni můžeme považovat dohodu vypracovanou organizací IATA, tzv. „Inter Carrier Agreement on Passenger Liability“ schválenou v říjnu 1995 výročním valným shromážděním IATA v Kuala Lumpur, Malajsie. Touto dohodou byla pro letecké společnosti, které k této dohodě přistoupily, zavedena možnost neomezené odpovědnosti leteckého dopravce za škody na zdraví. Na tuto dohodu navazuje v roce 1996 další dohoda tzv. „Agreement on Measures to Implement the IATA Inter Carrier Agreement“, která zavedla neomezenou a současně také absolutní odpovědnost. Odpovědnost za škody na zdraví je tady vybudována dvojstupňově, kdy na prvním stupni odpovídá dopravce do výše 100.000,- SDR bez ohledu na zavinění (absolutní odpovědnost), ve druhém stupni, kdy škoda přesahuje 100.000,- SDR, pak dopravce odpovídá neomezeně, pokud nemůže podat důkaz, že on sám nebo jeho zaměstnanci učinili všechna nutná opatření k zamezení vzniku škody, nebo že tato opatření nemohli přijmout, tedy na základě presumovaného zavinění. IATA Intercarrier Agreement tím prolomil zásadu odpovědnosti dopravce za presumované zavinění a princip finančního omezení jeho odpovědnosti.¹²⁴

Tento odpovědnostní princip rovněž převzalo nařízení ES č. 2027/97 o odpovědnosti leteckých dopravních společností při nehodách, které bylo jednou z posledních významných iniciativ v rámci Evropské unie před přijetím nové Montrealské úmluvy. Cílem této směrnice bylo zajistit jednotný systém pro letecké dopravce registrované v zemích Evropského společenství. Za pozornost jistě stojí to, že zatímco IATA Intercarrier Agreement spočívá na dobrovolném podřízení se tomuto principu leteckými společnostmi, je nařízení

¹²³ Záruba, P. Nová Montrealská úmluva (1999) o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě. Pojistné rozpravy 7/1999, str. 26

¹²⁴ Müller-Rostin, W. Montrealské úmluvy. Přel. Sláma, P. EMP 9 – 10/2000, str.62

ES pro letecké dopravní společnosti registrované v některém členském státu ES závazné. Nařízení také navíc ukládá povinnost leteckých dopravců k zálohovému plnění v případě škody na zdraví, které má pokrýt okamžité ekonomické potřeby oprávněných osob, a tak pomoci překonat počáteční nouzovou situaci poškozených pasažérů, popř. jejich pozůstalých. Letečtí dopravci registrovaní mimo území ES nejsou povinni aplikovat ustanovení tohoto nařízení. Pokud však tyto dopravci provozují přepravu na území členských států ES a neaplikují ustanovení nařízení, jsou povinni o tomto informovat cestující, a to v okamžiku prodeje letenky, pokud se prodej uskutečňuje na území ES. Tímto ustanovením má být zajištěna informovanost cestujících o jejich právech.

Jak se později ukázalo, již pouhá existence návrhu tohoto nařízení byla nepochybně jedním z velmi důležitých pozitivních faktorů, které přispěly k urychlení diskusí o textu nové multilaterální úmluvy v rámci právního výboru ICAO a účinné nařízení později přispěla i k přijetí konečného textu nové úmluvy při následné diplomatické konferenci.¹²⁵

S cílem zajistit úplný soulad s nově přijatou Montrealskou úmluvou navrhla Evropská komise znění nového nařízení ES měnící dosavadní nařízení ES č. 2027/97. Nové nařízení ES č. 889/2002 implementuje ustanovení Montrealské úmluvy a tím sjednocuje evropská pravidla s pravidly mezinárodními. Tato nová ustanovení mají zaručit vysoký stupeň jednoty v rámci Společenství. Též mají zabezpečit jednotnou aplikaci pravidel stanovených v Montrealské úmluvě na veškerou přepravu prováděnou leteckými společnostmi registrovanými v rámci Společenství.

6. Montrealský protokol IV

Montrealský protokol IV (dále též „MP IV“) vnesl do znění Varšavské úmluvy změny poměrně velkého rozsahu. Týkají se především přepravy nákladu. Ustanovení tohoto protokolu však byla až na některé malé výjimky převzata do znění nové mezinárodní úmluvy schválené v Montrealu v roce 1999

¹²⁵ Záruba, P. Nová Montrealská úmluva (1999) o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě. Pojistné rozpravy 7/1999, str. 27 a násl.

(Montrealská úmluva). Ta dne 4. listopadu 2003 vstoupila v platnost, čímž nahradila celou roztržštěnou úpravu Varšavského systému. Ke dni 1. ledna 2006 byla ratifikována 69 státy, včetně České republiky.¹²⁶ Vstupem v platnost tak Montrealská úmluva překryla Montrealský protokol IV a tím jej zbavila jeho významu.

Z tohoto důvodu se podrobnému výkladu ustanovení MP IV věnuji v následující kapitole pojednávající o nové Montrealské úmluvě. Zde jen stručně zmíním oblasti některých změn. Došlo k rozšíření odpovědnosti dopravce na přepravu poštovních zásilek. Byly provedeny změny náležitostí AWB a rovněž došlo k rozšíření okolností, za kterých není dopravce odpovědný za škodu na zásilce. Podstatnou změnu přináší Protokol v otázce principu odpovědnosti dopravce za škodu na zboží, neboť přímo vychází z principu objektivní odpovědnosti.

7. Montrealská úmluva

Montrealská úmluva (dále též „MÚ“) byla vytvořena za účelem modernizace a konsolidace Varšavského systému. Do popředí stále více vystupovala nutnost lépe chránit uživatele letecké přepravy (pasažérů, odesílatelů zboží). Široce byla pocítována potřeba změnit vzájemný poměr mezi zájmy dopravce na jedné straně a zájmy uživatele přepravy na straně druhé ku prospěchu zákazníka. Tyto cíle, které si vytyčily státy a mezinárodní organizace při tvorbě nové úmluvy, byly také formulovány v samotné Úmluvě v její preambuli. Velké množství právních aktů, které vytvářejí roztržštěný a z toho důvodu nepřehledný systém dosavadní Varšavské úmluvy, dává Montrealská úmluva dohromady do jediné nové konvence a přizpůsobuje soukromoprávní předpisy letecké přepravy požadavkům 21. století.¹²⁷ Do návrhu byla zapracována ustanovení Montrealského protokolu IV, Guatemalského protokolu a také téměř celé Guadalajarské úmluvy, přičemž systémová konstrukce a obsahové členění Montrealské úmluvy vychází do určité míry z předchozí Varšavské úmluvy. Ačkoliv má Varšavská úmluva v současnosti, tedy po více jak 70 letech od jejího vzniku, stále velký význam, jsou některá její ustanovení již

¹²⁶ Zdroj internetová stránka ICAO (www.icao.int/icao/en/leb)

¹²⁷ tamtéž, str.63

zastaralá a nevyhovují současným poměrům.

7.1 Působnost Montrealské úmluvy

Stejně jako Varšavská úmluva se Montrealská úmluva vztahuje na mezinárodní leteckou přepravu osob, zavazadel a nákladu prováděnou za úplatu a ve stejném rozsahu se vztahuje i na bezplatnou přepravu prováděnou leteckými dopravními společnostmi (čl. 1 odst. 1 MÚ). Též se vztahuje na přepravu prováděnou státem s tím, že byla opět ponechána možnost učinit výhradu k tomuto ustanovení (čl. 2 odst. 1 a čl. 57 MÚ). Vymezení mezinárodní přepravy pro účely této úmluvy zůstalo stejné jako ve Varšavské úmluvě, tzn. mezinárodní přepravou se rozumí jakákoli přeprava, při níž podle dohody mezi zúčastněnými stranami leží místo odletu a místo určení, ať již dojde nebo nedojde k přerušení přepravy nebo překládání, buď na území dvou smluvních stran a nebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, i když tento stát není smluvní stranou. Přeprava mezi dvěma místy na území jedné smluvní strany bez dohodnuté zastávky na území jiného státu se nepovažuje za mezinárodní přepravu (čl. 1 odst. 2 MÚ). Stejný zůstal zachován charakter postupné přepravy jako nepřerušené, byla-li stranami dohodnuta jako jediný výkon (čl. 1 odst. 3 MÚ). Vzhledem k zapracování Guadalajarské úmluvy pojednávající o přepravě prováděné jiným než smluvním dopravcem do textu Montrealské úmluvy v článcích 39 až 48 platí tato úmluva také pro tuto přepravu (čl. 1 odst. 4 MÚ).

Negativní vymezení působnosti je koncipováno v duchu Montrealského protokolu IV, z něhož bylo převzato ustanovení o úpravě přepravy poštovních zásilek. Podle tohoto ustanovení dopravce odpovídá pouze příslušné poštovní správě v rámci pravidel platných pro jejich vzájemné vztahy. V jiném směru se úmluva na přepravu poštovních zásilek nevztahuje (čl. 2 odst. 2 a 3 MÚ). Při přepravě prováděné za mimořádných okolností se nebudou aplikovat ustanovení úmluvy o přepravních listinách (čl. 51 MÚ).

Montrealská úmluva obsahuje po vzoru Varšavské úmluvy rovněž ustanovení upravující aplikaci této úmluvy při provedení kombinované přepravy. V tomto

případě se předpisy této úmluvy budou vztahovat pouze na úsek letecké přepravy, pokud tato letecká přeprava má charakter mezinárodní přepravy podle této úmluvy. Výjimku z tohoto pravidla obsahuje čl. 18 odst. 4 Úmluvy v případě přepravy nákladu, o které se zmiňují níže.

Výslovně je v Montrealské úmluvě v čl. 55 vyjádřen její primární charakter, který stanoví její aplikační přednost při úpravě letecké přepravy mezi dvěma smluvními státy této úmluvy před veškerými dosud platnými úmluvami a protokoly k úpravě mezinárodní letecké přepravy a brání tak jejich aplikaci smluvními stranami Montrealské úmluvy.

7.2 Přepravní dokumenty

Úprava přepravních dokumentů prodělala oproti původní úpravě ve Varšavské úmluvě velmi zásadní změnu. Přestože nová úprava vychází především z Montrealského protokolu IV a jeho úpravy AWB, obsahuje rovněž novou podobu letenky a zavazadlového lístku, které MP IV neměnil.

Absolutní novinkou v úpravě přepravních dokumentů, kterou však již v případě AWB obsahoval MP IV, je možnost nahrazení těchto dokumentů jakýmkoliv dalším prostředkem, který obsahuje stejné údaje (čl. 3 odst. 2 MÚ). Tím je nutno chápat takový způsob přechovávání údajů, z kterého nejsou údaje pro cestujícího zjistitelné pouhým pohledem, resp. přečtením. Tento neurčitý pojem má vědomě nechat otevřeny všechny možnosti, které přinese technický vývoj. Tímto jiným prostředkem bude zpravidla elektronické zpracování dat, resp. prostředky k zpřístupnění těchto dat, jako např. magnetické karty, čárové kódy apod. Dopravce však musí cestujícímu vydat písemné potvrzení o informacích v nich obsažených.

- Letenka a zavazadlový lístek

Při přepravě cestujících je nezbytné, aby byl vystaven přepravní dokument,¹²⁸ a to buď individuální nebo hromadný. Letenka musí obsahovat označení míst odletu a určení a označení alespoň jedné stanovené zastávky na území jiného

¹²⁸ Pro zjednodušení budu nadále používat termín „letenka“, přestože úmluva mluví pouze o přepravním dokumentu (document of carriage).

státu, je-li místo odletu a určení na území jedné smluvní strany (čl. 3 odst. 1 MÚ). Při přepravě zavazadel je dopravce povinen vydat cestujícímu zavazadlový lístek pro každé jednotlivé zapsané zavazadlo (čl. 3 odst. 3 MÚ).

Cestující také musí obdržet písemné upozornění na případnou aplikovatelnost Montrealské úmluvy a z toho vyplývající možnou omezenou odpovědnost dopravce (čl. 3 odst. 4 MÚ). Uvedené upozornění může být vystaveno samostatně nebo jako součást letenky nebo zavazadlového lístku. Za nesplnění požadavků kladených na přepravní dokumenty jsou však již vyloučeny případné sankce. Platnost přepravní smlouvy není proto nijak ohrožena a aplikovat se bude rovněž ustanovení o omezené odpovědnosti (čl. 3 odst. 5 MÚ).

- Letecký nákladní list (AWB)

Pro přepravu nákladu se vyžaduje i nadále vyhotovení leteckého nákladního listu (AWB) odesílatelem, a to ve třech prvopisech (čl. 4 odst. 1 ve spojení s čl. 7 odst. 1 MÚ). Na žádost odesílatele může AWB vyhotovit dopravce, který tak jedná v jeho prospěch. Jak bylo uvedeno výše, AWB stejně jako letenku je možné nahradit jakýmkoliv jiným prostředkem, který obsahuje údaje o přepravě nákladu (čl. 4 odst. 2 MÚ). Zatímco v MP IV bylo použití tohoto prostředku závislé na souhlasu odesílatele, podle nové úmluvy může dopravce tento prostředek použít i bez souhlasu odesílatele. V takovém případě však musí dopravce, vyžádá-li si to odesílatel, vystavit potvrzení o převzetí nákladu (cargo receipt), které umožní identifikaci zásilky a přístup k datům obsaženým v tomto jiném prostředku. Při větším počtu zásilek je dopravci ponecháno právo žádat na odesílateli vystavení AWB pro každý kus zásilky zvlášť. Nově je však odesílateli přiznáno právo požadovat na dopravci ve stejném případě vydání několika potvrzení o převzetí, jsou-li použity jiné prostředky k zaznamenání dat (čl. 8 MÚ).

Obsahové náležitosti AWB a potvrzení o převzetí nákladu jsou shodné jako v případě letenky s tím rozdílem, že navíc musí uvedené doklady obsahovat údaj o druhu a hmotnosti nákladu (čl. 5 MÚ). Tento údaj je po vypuštění Haagským protokolem nyní opět předepsán, a to také z toho důvodu, že

hmotnost zásilky je významná pro vypočítání odpovědnosti leteckého dopravce.¹²⁹ Oproti předchozí úpravě již není vyžadováno upozornění na omezenou odpovědnost podle úmluvy. Jakýkoliv nesoulad s ustanoveními o přepravních listinách nemá vliv na existenci nebo platnost přepravní smlouvy, jež se bude i nadále řídit úmluvou včetně ustanovení o omezené odpovědnosti (čl. 9 MÚ). Po vzoru Montrealského protokolu IV tak bylo upuštěno od původní koncepce Varšavského systému, která stanovila při porušení některých pravidel o přepravních listinách sankci ztráty omezené odpovědnosti dopravce.¹³⁰ Chybějící údaje v AWB či samotné nevydání AWB tak již nepodmiňují sankci nelimitované odpovědnosti.

Odpovědnost za správnost údajů poskytnutých odesílatelem dopravci zůstává zachována stejně jako odpovědnost za škodu způsobenou nesprávností, nepřesností nebo neúplností těchto údajů. Za správnost údajů uvedených v potvrzení o převzetí nákladu a v jiných prostředcích odpovídá vůči odesílateli dopravce. Toto nové ustanovení má za cíl ochránit odesílatele před chybami způsobenými dopravcem, jenž vydává potvrzení o převzetí jakož i jiné prostředky pro záznam údajů o přepravě (čl. 10 MÚ).

Charakter AWB jakožto důkazního prostředku o uzavření přepravní smlouvy, přijetí nákladu a podmínkách přepravy zůstal rovněž zachován, stejně tak jako důkazní charakter některých údajů uvedených v AWB. Nově je takovýmto důkazním prostředkem také potvrzení o převzetí nákladu (čl. 11 MÚ).

7.3 Práva a povinnosti stran přepravní smlouvy

Ustanovení týkající se práv a povinností stran přepravní smlouvy byla do Montrealské úmluvy převzata s drobnými formulačními úpravami z Montrealského protokolu IV. Od původního znění Varšavské úmluvy se však nijak podstatně neodlišují. Nově je zakotvena fakultativní povinnost odesílatele, jenž může být vyzván, aby vystavil doklad o povaze nákladu, je-li to nezbytné k uspokojení formalit celních, policejních nebo jiných orgánů

¹²⁹ Müller-Rostin, W. Montrealské úmluvy. Přel. Sláma, P. EMP 9-10/2000, str. 64

¹³⁰ Horník, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník 3/2000, str. 268

veřejné moci. Pro dopravce však z tohoto ustanovení nevyplývají žádné povinnosti nebo odpovědnost (čl. 6 MÚ). Úmluva rovněž výslovně přiznává cestujícímu právo odvozené od práva odesílatele nákladu podle čl. 13 odst. 3 spočívající v tom, že cestující má právo uplatňovat vůči dopravci všechna práva vyplývající z přepravní smlouvy v případě, že dopravce přizná ztrátu zapsaného zavazadla nebo zavazadlo nedoručí do 21 dnů poté, kdy mělo dojít (čl. 17 odst. 3 MÚ).

7.4 Odpovědnost dopravce

Změna systému odpovědnosti dopravce byla základním tématem mnoha úmluv a protokolů měnících Varšavskou úmluvu. Montrealská úmluva v této otázce nezůstává výjimkou a přináší zásadní změny odpovědnosti za škody vzniklé v mezinárodní letecké přepravě. Ty obecně vycházejí opět z Montrealského protokolu IV, i když výsledná úprava s ním není zcela totožná. Úmluva vytváří ojedinělý odpovědnostní systém výrazně odlišný od Varšavské úmluvy, kterou má za cíl v příštích letech nahradit.¹³¹ Základní systematika Varšavské úmluvy zůstává zachována, nově je však pojato rozdělení odpovědnosti podle předmětu, které je koncipováno po vzoru Guatemalského protokolu.

Především došlo k transformaci odpovědnosti za presumované zavinění, která již platí pouze v případě škody vzniklé zpožděním při letecké přepravě cestujících, zavazadel nebo nákladu. Pro odpovědnost za zpoždění tak jako jedinou zůstal zachován exkulpační důvod spočívající v tom, že dopravce není odpovědný, prokáže-li, že on a jeho zaměstnanci učinili všechna opatření, která lze rozumně požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách taková opatření učinit (čl. 19 MÚ). Ještě podle Montrealského protokolu IV se odpovědnost za presumované zavinění vztahovala na přepravu cestujících a jejich zavazadel a na škodu vzniklou zpožděním při přepravě nákladu (čl. 20 MP IV).

Odpovědnost dopravce je podle Montrealské úmluvy značně zpřísněna. Obecně se jí může dopravce zprostit zcela nebo zčásti pouze tehdy, prokáže-li,

¹³¹ Rodriguez, B. I. Recent Developments in Aviation Liability Law. *The Journal of Air Law and Commerce* 1/2000, str. 24

že škodu způsobila nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu anebo osoby, která místo ní uplatňuje svá práva (čl. 20 MÚ). Uvedené zproštění odpovědnosti se aplikuje na všechna ustanovení v Úmluvě vztahující se k odpovědnosti, včetně ustanovení o odpovědnosti absolutní. V oblasti mezinárodní letecké přepravy se nová úprava obecně příklání k principu objektivní odpovědnosti dopravce, tím se tato úprava obsažená v Montrealském protokolu IV a následně v Montrealské úmluvě staví do rozporu vůči jiným, rovněž poměrně novým úmluvám dopravního práva, jako je např. Úmluva o kombinované dopravě z roku 1980 nebo tzv. Hamburská pravidla námořního práva z roku 1978, u nichž byla koncipována odpovědnost za presumované zavinění.¹³²

V souvislosti se zavedením koncepce absolutní odpovědnosti do stanovené částky při přepravě osob a se změnami v odpovědnosti za přepravu nákladu došlo rovněž k zásadní změně ohledně prolomení odpovědnostního limitu. Odpovědnostní limity stanovené úmluvou již nemohou být prolomeny v případě škod způsobených cestujícím smrtí nebo tělesnou újmou a v případě škod na nákladu, a to ani v případě, že škoda vznikla z jednání nebo opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců, kterého se dopustili s úmyslem škodu způsobit nebo z nedbalosti s vědomím, že škoda může nastat.

Odpovědnostní limity jsou vyjádřeny po vzoru Montrealských protokolů v peněžní jednotce SDR. Ustanovení univerzální měnové jednotky má zabránit znehodnocování výše odpovědnostních limitů v důsledku inflace. Navíc je zavedeno povinné přezkoumávání výše odpovědnostních limitů ve vztahu k inflaci depozitářem úmluvy vždy po pěti letech (čl. 24 odst. 1 MÚ). Daná úprava vychází z Guatemalského protokolu, který měl zařadit do Varšavské úmluvy ustanovení upravující pravidelnou revizi výše odpovědnostních limitů.¹³³ Těmito opatřeními se má zamezit potřebám neustálých dodatků a zvláštních dohod požadujících zvýšení limitů náhrady škody tak, jak je známe ze současného Varšavského systému.

¹³² Müller-Rostin, W. Montrealské úmluvy. Přel. Sláma, P. EMP 9-10/2000, str. 65

¹³³ Horník, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník 3/2000, str. 271

Dopravce má zachovánu možnost dobrovolného zvýšení odpovědnostních limitů nebo prohlášení, že jeho odpovědnost není nijak omezena (čl. 25 MÚ). Dopravce se také může vzdát obraných prostředků stanovených Úmluvou, a to i předem, např. v přepravních podmínkách. Naopak neplatná a neúčinná jsou veškerá prohlášení, která by zbavovala dopravce odpovědnosti nebo snižovala hranici odpovědnostních limitů (čl. 26 MÚ).

Zcela novým ustanovením čl. 50 MÚ je stanoveno každému smluvnímu státu Montrealské úmluvy požadovat po svém dopravci zřízení pojištění, které bude krytí jeho odpovědnost podle Úmluvy. Zároveň mají státy právo vyžadovat od dopravců operujících na jejich území prokázání uzavření adekvátního pojištění, které pokrývá jejich odpovědnost podle Montrealské úmluvy. Není však zřejmé, zdali toto ustanovení vyžaduje pokrytí nad 100.000,- SDR za jednoho cestujícího vycházející z celkové kapacity letadla, trasy apod. Částka pojistného krytí tak může být ponechána na jednotlivých státech, které mohou stanovit požadavky na pojistné krytí. To může poskytnout silnější pozici pro pojišťovatele při budoucích debatách ohledně změn limitů odpovědnosti. Návrh na zařazení tohoto článku se vcelku překvapivě setkal se širokou podporou naprosté většiny států. Zvítězil tak zájem na zajištění řádné finanční ochrany dopravců, která tak nepřímo zabezpečuje možnost náležitého finančního vypořádání poškozených.

7.4.1 Přeprava cestujících

Při přepravě cestujících dopravce odpovídá za škodu vzniklou usmrcením nebo způsobením tělesné újmy cestujícího, stala-li se nehoda, která škodu způsobila, na palubě letadla nebo během operací spojených s nastupováním nebo vystupováním z něho (čl. 17 odst. 1 MÚ). Bližší vymezení „operací spojených s nastupováním a vystupováním“ ovšem chybí. Výklad je tak opět ponechán národnímu právu a soudní praxi. To samé platí také o vymezení pojmu „nehoda“, které zůstalo v nové úmluvě nevyřešeno. I zde tak bude v případě sporu záležet na konkrétním soudním výkladu.

Do konečné verze Úmluvy se také nakonec nepodařilo prosadit výslovnou

odpovědnost dopravce za duševní újmu cestujících, kterou obsahoval původní návrh a jejímž zastáncem byly zejména USA, které ji již dříve prosadily do Guatemalského protokolu.¹³⁴ Negativní stanovisko zaujímala především IATA, která argumentovala tím, že vložení ustanovení o odpovědnosti za samotnou duševní újmu do Montrealské úmluvy by způsobilo vážné starosti dopravcům. Počet nároků vznesených vůči leteckým společnostem by nepochybně zaznamenal obrovský nárůst, což by se poté projevilo ve zvyšování nákladů na pojištění dopravců a následně ve vyšších cenách za přepravní služby.¹³⁵ Byly vyjádřeny vážné výhrady, pokud jde o okolnosti, za kterých by mohly být uplatňovány nároky za duševní újmu, neboť ty by mohly pramenit z pouhého strachu z létání. Skutečnost, že by bylo pro cestující nepřiliš složitou záležitostí požadovat náhradu za duševní újmu, jejíž existenci je složité vyvrátit, byla viděna jako problém pro dopravce, zvláště v rámci režimu objektivní odpovědnosti upravené Montrealskou úmluvou.

Nadále tak zůstává otevřena otázka, zda může být požadována kompenzace za duševní újmy, či zda lze újmy jako např. posttraumatický stres považovat za tělesnou újmu podle čl. 17. Nová úmluva na tyto otázky přímo neodpovídá a názory odborníků na tuto problematiku se různí. Řešení individuálních případů tak nadále leží v rukou národních soudů.

Systém odpovědnostních limitů v přepravě cestujících byl novou úmluvou zcela změněn, resp. bylo zrušeno finanční omezení odpovědnosti dopravce jako takové. Jestliže stávající úprava je postavena na koncepci odpovědnosti dopravce za zavinění se stanovenými exkulpačními důvody, potom podle nové úpravy je odpovědnost vybudována dvojstupňově s tím, že do výše škody 100.000,- SDR na jednoho cestujícího se jedná o odpovědnost absolutní (tzn. absolutně nezávislou na zavinění dopravce a navíc bez možnosti dopravce se liberovat, výjimkou je pouze spoluzavinění poškozeného podle čl. 20 MÚ). Přesahuje-li však způsobená škoda částku 100.000,- SDR, odpovídá dopravce za presumované zavinění, což mu umožňuje zbavit se své odpovědnosti,

¹³⁴ tamtéž, str. 273

¹³⁵ Garcia – Bennett, R. Psychological Injuries under Article 17 of the Warsaw Convention. Air & Space Law. February 2001, str. 52 a násl.

prokáže-li, že škoda:

- nebyla způsobena nedbalostí nebo jiným protiprávním jednáním nebo opomenutím dopravce nebo jeho zaměstnanců,
- byla způsobena výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním jednáním nebo opomenutím třetí osoby (čl. 21 odst. 2 MÚ).

Čl. 21 odst. 2 MÚ tedy nahrazuje pojem „veškerá nutná opatření“ jako exkulpací z dopravcovy odpovědnosti, dříve obsažený v čl. 20 VÚZH, důkazem chybějící nedbalosti. Tato změna ve formulaci exkulpačního důvodu prospívá zejména dopravci, neboť pro něj bude jednodušší uspokojit důkazní břemeno.¹³⁶

Ačkoli v preambuli Montrealská úmluva uvádí, že spravedlivé odškodnění má být založeno na zásadě nápravy utrpěné škody, nesnaží se Úmluva definovat, jaká výše náhrady škody představuje tuto nápravu. Stejně jako Varšavská úmluva tak neobsahuje ani Montrealská úmluva žádné bližší ustanovení ohledně výpočtu náhrady škody, což znamená, že pravidla pro stanovení výše náhrady škody budou nadále vycházet z vnitrostátních předpisů v souladu s principy stanovenými v Úmluvě.¹³⁷

Po vzoru Guatemalského protokolu byl jako samostatný nově konstituován odpovědnostní limit pro škodu způsobenou zpožděním při přepravě cestujících.¹³⁸ Dopravce tak odpovídá za presumované zavinění do maximální výše 4.150,- SDR na jednoho cestujícího (čl. 22 odst. 1 MÚ).

Je též nutno upozornit na odlišnou úpravu v Úmluvě týkající se zapsaných a nezapsaných zavazadel. Podle čl. 3 odst. 3 MÚ je dopravce povinen vydat pro každé zapsané zavazadlo identifikační lístek. Nevydání tohoto lístku však na rozdíl od úpravy ve VÚ nebrání dopravci uplatňovat odpovědnostní limity podle Úmluvy. Dopravce je odpovědný za škodu vzniklou zničením, ztrátou

¹³⁶ Mendes de Leon, P., Eyskens, W. The Montreal Convention: Analysis of some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw system. The Journal of Air Law and Commerce 2001/3, str. 1173

¹³⁷ Littger, M. K. Die Haftung im internationalen Luftverkehr nach Inkrafttreten des Montrealer Übereinkommens. Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht. 4/2003, str. 557

¹³⁸ Horník, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník 3/2000, str. 273

nebo poškozením zapsaného zavazadla, jestliže událost způsobující škodu nastala na palubě letadla nebo během doby, kdy bylo zavazadlo pod dohledem dopravce (čl. 17 odst. 2 MÚ). Dopravce je však úplně, nebo jen částečně zproštěn své odpovědnosti, je-li škoda způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo povahou zavazadla. Nenese také odpovědnost za škodu na nezapsaném zavazadle, nezavinil-li takovou škodu on sám nebo jeho zástupci. Zde se tedy neuplatňuje, na rozdíl od zapsaných zavazadel, absolutní odpovědnost. Limit náhrady škody je jak u zapsaných, tak u nezapsaných zavazadel omezen na 1.000,- SDR pro jednoho cestujícího (čl. 22 odst. 2 MÚ). Dopravce však není oprávněn dovolávat se tohoto limitu, bude-li prokázáno, že škoda vznikla na základě jednání nebo opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců s úmyslem způsobit škodu nebo z nedbalosti s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde (čl. 22 odst. 5 MÚ).

7.4.2 Přeprava nákladu

Ustanovení Montrealské úmluvy upravující přepravu nákladu vychází v širokém měřítku z úpravy provedené Montrealským protokolem IV. Ten nově vymezil při přepravě nákladu princip objektivní odpovědnosti dopravce a z tohoto principu vychází rovněž Montrealská úmluva. Při přepravě nákladu je dopravce odpovědný za škodu vzniklou zničením, ztrátou nebo poškozením nákladu, jestliže škodná událost nastala během letecké přepravy (čl. 18 odst. 1 MÚ). Za leteckou přepravu je považována doba, po kterou je náklad v péči dopravce (čl. 18 odst. 3 MÚ). Tato formulace, odlišná od znění Varšavské úmluvy, rozšiřuje dopravcovu odpovědnost, neboť dopravce je odpovědný za zboží, ať už se nachází kdekoli, i mimo letiště, dokud je pod jeho kontrolou. Leteckou přepravou však není přeprava pozemní, námořní nebo vnitrozemská vodní prováděná mimo letiště. V případě, že je taková přeprava prováděna v rámci plnění letecké přepravní smlouvy pro účely nakládání, dodání nebo překládání, má se za to, že ke škodě došlo v průběhu letecké přepravy, nebude-li prokázán opak (čl. 18 odst. 4 MÚ). MÚ rovněž podřizuje tu část kombinované přepravy, která je místo přepravy letecké prováděna jiným způsobem přepravy bez souhlasu odesílatele, odpovědnostním pravidlům této úmluvy. Se souhlasem odesílatele provedená kombinovaná přeprava je podřizena, stejně jako v úpravě Varšavského systému, této Úmluvě jen v části

přepravy letecké.¹³⁹

Své přísné objektivní odpovědnosti za vzniklou škodu se může dopravce plně, nebo alespoň v omezené míře zprostit, jestliže prokáže, že škoda byla způsobena:

- vlastní vadou, kvalitou nebo povahou nákladu,
- vadným balením nákladu provedeným jinou osobou než dopravcem nebo jeho zaměstnanci,
- následkem války nebo ozbrojeného konfliktu,
- zásahem orgánu veřejné moci v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu.

Omezení odpovědnosti dopravce zůstalo zachováno ve stejné výši, tedy 17,- SDR za kilogram nákladu, přičemž stejně jako u zavazadel lze tento limit prolomit prohlášením zvláštního zájmu na dodání (čl. 22 odst. 3 MÚ). Při škodě pouze na části nákladu platí, že se přihlíží k celkové váze dotčené části zásilky. Jak již bylo uvedeno výše, závažnou změnou je odstranění neaplikovatelnosti odpovědnostního limitu, a to i v případě úmyslného jednání dopravce nebo jeho zaměstnanců. To výrazně posiluje postavení dopravce na úkor odesílatele a příjemce nákladu. Tato nevýhoda je vykompenzována zavedením objektivní odpovědnosti leteckého dopravce.

Na základě čl. 37 MÚ je umožněno osobě odpovědné za škodu podle této úmluvy uplatňovat právo regresu vůči jakékoli jiné osobě, přičemž žádné z ustanovení této Úmluvy mu v tomto jeho právu nebrání.

7.5 Uplatnění nároku poškozeného

Základní struktura pro uplatnění nároků ze škod zůstala zachována. Poškozený může uplatnit své nároky žalobou u soudu, přičemž při přepravě zavazadel a nákladu musí obligatorně nejprve využít reklamaci, resp. včasné oznámení nesrovnalostí. Úprava reklamace je vesměs věrnou kopií úpravy obsažené ve Varšavské úmluvě. Také délka reklamačních lhůt zůstala od přijetí Haagského

¹³⁹ Müller-Rostin, W. Montrealské úmluvy. Přel. Sláma, P. EMP 9-10/2000, str.65

protokolu nezměněna, tzn. v případě zapsaného zavazadla činí reklamační lhůta 7 dnů od převzetí, v případě nákladů je to 14 dnů. Při zpoždění musí být reklamace učiněna nejpozději 21 dní ode dne, kdy bylo zavazadlo nebo náklad předány příjemci k dispozici (čl. 31 odst. 2 MÚ). Každá reklamace přitom musí být učiněna písemně, jinak se k ní nebude přihlížet. Uplatnění písemné reklamace vůči dopravci ve stanovené lhůtě je zásadním předpokladem pro pozdější vznesení žaloby vůči dopravci. Pokud nebyla řádná a včasná reklamace uplatněna, není pozdější žaloba přípustná. Výjimkou je pouze případ, kdyby se dopravce dopustil podvodu (čl. 31 odst. 4 MÚ). Vlastní žaloba musí být podána nejpozději do dvou let ode dne přiletu na místo určení a nebo ode dne, kdy letadlo mělo přiletět, jinak se právo na náhradu škody promlčí (čl. 35 odst. 1 MÚ).

Výraznějších změn doznalo vlastní žalobní právo. Nová úprava se opět inspirovala zejména ustanoveními Montrealského protokolu IV. Jakákoliv žaloba na náhradu škody způsobené při přepravě cestujících, zavazadel nebo nákladu, ať již podaná podle Úmluvy, ze smlouvy, z deliktu nebo jinak, může být uplatněna pouze za podmínek stanovených Úmluvou a s ohledem na odpovědnostní limity v ní stanovené (čl. 29 MÚ). Tím není dotčena otázka aktivní legitimace k podání žaloby. Tímto ustanovením Montrealská úmluva převzala výlučnost jejího použití na právní vztahy, jež upravuje. Zcela nově je výslovně uvedeno, že žalobou se nelze domáhat náhrady škody s trestním postihem, exemplárního potrestání nebo jakéhokoli jiného postihu, který nemá charakter kompenzační náhrady škody.¹⁴⁰

Doplněno bylo také ustanovení o soudní příslušnosti. Zachovány sice zůstaly původní čtyři možnosti, kde mohl žalobce podat žalobu. Nově však bylo zavedeno tzv. páté místo soudu, jenž bylo již mnoho let prosazováno zejména USA. Jejich snahou bylo přenést pod jurisdikci svých soudů spory jejich občanů, kteří utrpěli během letecké přepravy nějakou újmu.¹⁴¹ Pro škodu vzniklou smrtí nebo tělesnou újmu cestujícího tedy platí i pátá možnost, která

¹⁴⁰ Homík, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník 3/2000, str. 276

¹⁴¹ tamtéž, str. 276

zakládá pravomoc soudů smluvní strany, na jejímž území měl cestující v době nehody své hlavní a trvalé bydliště, a to pouze za předpokladu, že:

- odpovědný dopravce provozuje přepravu cestujících ve vztahu k tomuto území, a to buď vlastním letadlem nebo letadlem jiného dopravce na základě obchodní smlouvy a
- odpovědný dopravce na tomto území zabezpečuje svoji činnost při přepravě cestujících z prostor pronajatých nebo vlastněných jím samým, nebo jiným dopravcem, s nímž má uzavřenu obchodní smlouvu (čl. 33 odst. 2 MÚ).

Tento poměrně komplikovaný text je výsledkem politických i taktických diskuzí a snaží se podchytit co nejpřesněji podmínky, za kterých byly státy ochotny připustit pátou jurisdikci.¹⁴² Tyto podmínky musí být splněny současně. Protože se objevily obavy z možného rozdílného chápání a výkladu použitých pojmů „obchodní smlouva“ a „hlavní a trvalé bydliště“, byly oba výrazy ve třetím odstavci zvlášť definovány. I to přispělo ke konečnému prosazení páté jurisdikce do Montrealské úmluvy.

Ustanovení čl. 33 Úmluvy upravující soudní příslušnost je odrazem úspěchu USA v dosažení klíčového cíle s ohledem na Úmluvu – vytvoření páté jurisdikce jako dodatku ke čtyřem základním jurisdikcím ustanoveným již Varšavskou smlouvou.¹⁴³ S ohledem na počet dopravců splňujících tato kritéria by toto ustanovení mělo zajistit, že téměř všichni američtí občané a lidé s trvalým pobytem v USA budou mít přístup k americkým soudům za účelem uplatnění svých nároků vyplývajících z Úmluvy.¹⁴⁴

Zatímco podle Guatemalského protokolu, který doposud nevstoupil v platnost, se možnost výběru této páté jurisdikce vztahovala také na případy nároků vzniklých zpožděním cestujících nebo zavazadel a případy zničení, ztráty nebo škody na zavazadlech, je přípustnost páté jurisdikce podle MÚ zbytečně

¹⁴² Záruba, P. Nová Montrealská úmluva (1999) o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě. *Pojistné rozpravy* 7/1999, str. 37

¹⁴³ Murphy, S. D. Ratification of the 1999 Montreal Convention on Aviation Liability. *The American Journal of International Law*. January 2004, str. 178

¹⁴⁴ tamtéž, str. 179

omezena pouze pro nároky vzešlé ze smrti nebo tělesné újmy cestujících.¹⁴⁵

Úmluva zachovala možnost při dopravě nákladu použít doložky o rozhodčím řízení, její úprava je však mnohem podrobnější. Doložka musí mít písemnou formu a obsahovat ustanovení o tom, že rozhodčí řízení musí probíhat podle volby navrhovatele v jednom z míst, které lze zvolit pro řízení soudní podle čl. 33, a současně ustanovení o povinné aplikaci Montrealské úmluvy rozhodcem nebo rozhodčím soudem. V platnosti zůstává i nadále zákaz doložek nebo zvláštních ujednání sjednaných před vznikem škody s úmyslem porušit ustanovení Úmluvy (čl. 49 MÚ).

Montrealská úmluva obsahuje nové ustanovení týkající se otázky vyplácení náhrady škody při přepravě cestujících. Toto ustanovení ukládá dopravci pro případ letecké nehody s následkem smrti nebo tělesné újmy cestujícího, vyžaduje-li to právní řád dopravce, vyplatit přímo poškozenému nebo oprávněným osobám zálohu, která pokryje jejich okamžité ekonomické potřeby. Záloha však nemá charakter uznání odpovědnosti a bude započtena do celkové a konečné výše výplaty náhrady škody (čl. 28 MÚ).

7.6 Závěrečné poznámky

Montrealská úmluva se snaží nabídnout řešení některých problémů, které se objevily ve Varšavském systému za více než 70 let jeho celosvětového používání. Zavedením režimu neomezené odpovědnosti odpovídá Úmluva principům úplné náhrady škod a ochrany spotřebitele v moderní společnosti. Očekává se také urychlení celého procesu náhrady škody a odstranění zdlouhavých a nákladných soudních sporů. Modernizován byl také systém přepravních dokumentů, především zavedením jejich elektronické podoby.

Navzdory propásknutým příležitostem o zpřesnění výkladu některých sporných pojmů je Montrealská úmluva bezpochyby vylepšením Varšavského systému, které splňuje požadavky dnešní společnosti. Ratifikace této úmluvy členskými

¹⁴⁵ Mendes de Leon, P., Eyskens, W. The Montreal Convention: Analysis of some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw system. The Journal of Air Law and Commerce. 2001/3, str. 1161

státy Varšavského systému je nezbytností, jestliže má nová úmluva dosáhnout svého cíle, kterým je opětovné sjednocení práva mezinárodní letecké přepravy. Pokud některé státy zůstanou stranami Varšavské úmluvy, zatímco jiné státy přistoupí k Montrealské úmluvě, bude i nadále existovat roztržičnost celého systému, která byla zapříčiněna snahami o modernizaci starého systému a kterou má nová úmluva za cíl odstranit.

Ani vyšší náklady na pojištění v souvislosti s novou úpravou odpovědnosti dopravce by neměly být překážkou pro ratifikaci Montrealské úmluvy ze strany rozvojových států. Letecké pojištění se v současné době nachází v situaci nadměrné nabídky a pojišťovací sazby již několik let klesají, i přes vzrůstající odpovědnostní limity. Letecký dopravce, který je nucen se vyrovnávat s neomezenou odpovědností, tedy nemusí nezbytně očekávat rostoucí pojistné.

Následující roky teprve ukáží, jaké množství států je připraveno ratifikovat Montrealskou úmluvu, a vytvořit tak skutečný globální unifikační instrument. Také praxe mezi dopravci, přepravci a cestujícími a implementace jednotlivých ustanovení Úmluvy v národních zákonodárstvích a legislativě regionálních integračních organizací spolu s ustálenou soudní judikaturou do značné míry odhalí, zdali Úmluva uspěje v testu srozumitelnosti a účinnosti tak, aby byl dosažen cíl unifikace.

VI. LIMITY UNIFIKACE PRÁVA MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVY

Unifikace hmotně právní úpravy vztahů z mezinárodní přepravy má své nesporné výhody a přednosti, neboť podstatně usnadňuje realizaci těchto vztahů. Unifikovaná právní úprava v této oblasti má již svou historii, prošla dosti dlouhým vývojem a dosáhla poměrně vysoké úrovně. V oblasti mezinárodní přepravy se však projevuje určitá zvláštnost právní úpravy vyplývající na jedné straně z existence více dopravních oborů a na straně druhé ze snahy o jejich vzájemnou koordinaci a propojování, která stále více nabývá na významu. Postupem času došlo k diferenciaci právní úpravy přepravní smlouvy projevující se současnou existencí několika unimodálních právních úprav pro jednotlivé dopravní obory. Jednotlivé mezinárodní úmluvy se při úpravě určitých institutů často vzájemně odlišují i v tak obecných otázkách, kde není rozdílné právní řešení dostatečně odůvodněno specifickostí daného druhu přepravy. Odlišné jsou základy odpovědnosti, odpovědnostní limity, ale také přepravní dokumenty mající různou právní hodnotu.

Uvedený problém vystoupil výrazně do popředí zejména v souvislosti s přípravou mezinárodní úmluvy upravující oblast kombinované přepravy, jež měla přinést optimální řešení přepravních vztahů společně pro všechny obory. Specifické vztahy, které při kombinované přepravě vznikají, vyžadují úpravu komplexnějšího charakteru, která přirozeně postihuje i právní otázky již regulované v rámci jednotlivých unimodálních úprav. Dosud se však nepodařilo překlenout rozdílnost úprav určitých právních institutů, která v praxi může vést k případným kolizím mezinárodních úmluv a způsobit tak četné potíže při jejich aplikaci.

Mezinárodní úmluva, jejímž hlavním cílem je sjednotit rozdílné vnitrostátní právní úpravy, je vždy výsledkem mnoha kompromisů mezi subjekty, které ji sjednávají. Nemůžeme tedy od ní nikdy očekávat vyčerpávající úpravu daného právního institutu. Ukazuje se, že čím více detailnější návrh úmluvy je a čím větší je počet jednajících států, tím nižší je pravděpodobnost uzavření

úspěšného jednání o mezinárodní úmluvě. Mnoho unifikačních úmluv, aby otevřely možnost přístupu co největšímu počtu států, obsahuje často možnost jednotlivých smluvních stran učinit určité výhrady a prohlášení k jednotlivým ustanovením, či dokonce celým částem smlouvy a tím měnit nebo rušit jejich účinky vůči sobě. Sjednávání unifikační smlouvy je navíc věcí zdlouhavou a zpravidla také trvá delší dobu, než vstoupí v platnost. Smlouva tak ztrácí svoji aktuálnost, její úprava zastarává, a nemusí tak vyhovovat novým potřebám jednotlivých členských států. Ty ji však nemohou jednostranně měnit či rušit. I to je jeden z důvodů, proč se ne všechny vypracované úmluvy dočkaly vstupu v platnost.

Dalším problémem spojeným s unifikací je skutečnost, že mezinárodní unifikační úmluvy, i když jsou v praxi široce uplatňovány, samy o sobe ještě negarantují skutečně jednotné právo, vedou přímo pouze k sjednocování právních norem. Není však dostačující dosáhnout jednoty pouze právních norem. Pro dlouhodobě úspěšnou unifikaci je stejně tak důležité dosáhnout mezinárodně sjednocený výklad těchto právních norem národními a rozhodčími soudy, které je aplikují, aby tak byla dosažena, přinejmenším obsahově, jednota práva. Uniformní výklad má vést k jejich jednotnému používání ve všech smluvních státech, aby mohly plnit svou unifikační funkci. Zatímco v oblasti národního práva je jednotný výklad práva do určité míry zaručován judikaturou nejvyšších soudů, na úrovni mezinárodní pro soukromoprávní vztahy taková podobná garance chybí.¹⁴⁶ Neexistuje tu orgán, který by vždy byl společný smluvním státům dané konkrétní smlouvy a který by zajišťoval její jednotný výklad. To v sobe přináší nebezpečí rozdílného výkladu mezinárodně sjednocených norem národními soudy jednotlivých smluvních států, popř. rozhodčími orgány, a stěžuje tak dosáhnutí hlavního cíle, kterým je mezinárodně jednotná právní úprava. Je proto potřebné při jejich výkladu vycházet kromě běžných výkladových metod rovněž z výkladových pravidel používaných při výkladu mezinárodních smluv obsažených především ve Vídeňské úmluvě o smluvním právu z roku 1969.

¹⁴⁶ Risch, P. Divergenzen in der Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen und die Mittel zur Sicherung der einheitlichen Auslegung des vereinheitlichten Luftprivatrechts. München 1973, str.1

Jedním z částečných řešení je také sjednocený výklad jednotlivých v úmluvě použitých výrazů, který je přímo součástí textu smlouvy.

Vážný problém zároveň představuje současná existence více unifikovaných právních instrumentů v rámci jediného dopravního oboru, která je vzhledem k neustálému rozvoji právních vztahů v mezinárodní přepravě poměrně častým jevem. Jde především o to, že není důsledně řešen vzájemný vztah těchto právních instrumentů, které spolu souvisí z hlediska své věcné působnosti.¹⁴⁷ Vedle nových právních instrumentů existují nadále i úmluvy staršího data, jež mohou zahrnovat kromě částečně rozdílných právních vztahů i rozdílné smluvní státy. Vzniká tak určitá paralelnost právních úprav, a to jednak z hlediska časového - ve vztahu starších a novějších právních instrumentů, jednak z hlediska věcného - ve vztahu obecnější a speciální úpravy. V případech, kdy není zcela jasné a nesporné, jaký je stav vázanosti smluvních účastníků těmito paralelně existujícími právními instrumenty, nelze ani vždy jednoznačně použít obvyklých právních pravidel používaných k řešení střetu několika úprav, tedy pravidel o přednosti pozdější úpravy před úpravou starší a přednosti úpravy speciální před úpravou obecnou.¹⁴⁸

Základní problém, jehož projevem je střet mezi úmluvami, je ten, že smlouvy představují samostatné právní závazky, obvykle uzavřené nezávisle na jiných smlouvách a bez úpravy formálních, institucionálních vztahů s jinými smlouvami, které by mohly být použity pro řešení vzájemně neslučitelných závazků z nich.¹⁴⁹ Obecně lze tento problém označit za otázku střetu mezi jednotlivými mezinárodními úmluvami zavazujícími daný stát. Je pochopitelné především věci příslušné mezinárodní úmluvy, aby se v ní na otázku jejího vztahu k jiným mezinárodním úmluvám, jež se vztahují na stejné případy, pamatovalo a tato otázka byla jasně upravena. Přesné vymezení předmětu úpravy, včetně otázky jeho mezinárodní povahy, může přispět k řešení

¹⁴⁷ Pauknerová, M. Unifikace práva mezinárodního obchodu a její limity. Právník 8/1987, str. 36

¹⁴⁸ tamtéž, str. 37

¹⁴⁹ Fox, G. H. International Organisations: Conflicts of International Law. American Society of International Law. Proceedings of the Annual Meeting, 2001; str. 184

uvedeného střetu těchto smluv.¹⁵⁰ Ve většině případů však kompetenční doložky, pokud se v daných instrumentech vyskytují, zpravidla nepřinášejí jednoznačné a vyčerpávající právní řešení.

Závažnou z hlediska paralelnosti více unifikovaných právních úprav je současná existence úpravy na úrovni univerzální (celosvětové) a úpravy regionální, případně úpravy partikulární, tedy přijaté pro rámec určitého integračního seskupení (např. Evropského společenství). Je nutné upozornit na to, že objektivně možná univerzální unifikace mezinárodní přepravy ustupuje někdy unifikaci regionální. Mimo jiné se tu objevuje tendence řešit obecnější problémy v užším rámci, a tak se tu promítají obtíže dosáhnout jednotné úpravy v širším měřítku.¹⁵¹

Negativně také může ve svém důsledku působit přijímání určitých dodatků k úmluvám, či jejich změn nebo doplnění, které se ne vždy realizuje za podpory všech smluvních států původní úmluvy. Tím vzniká nepřehledná situace a je vždy nutné v konkrétním případě zjistit, které části smlouvy jsou pro daný stát v daném okamžiku závazné. Příkladem je výše zmíněná úprava mezinárodní letecké přepravy, jejímž základem je Varšavská úmluva, na kterou navazuje 7 dalších právních instrumentů.

Jednou z nejdůležitějších otázek je však bezesporu závaznost mezinárodně unifikované úpravy, resp. závaznost aplikace právních instrumentů, v nichž je tato úprava obsažena. Je otázkou, zda je vhodnější pro oblast právních vztahů s dobrými předpoklady pro jednotnou úpravu závazně aplikovatelný právní instrument, který může obsahovat jak normy kogentní, tak normy dispozitivní, nebo instrument, jehož použití je pouze fakultativní, tedy závisí na tom, zda jej strany konkrétní smlouvy výslovně učiní součástí své smlouvy. Hlediskem pro závaznou aplikovatelnost je tu především právní jistota i snaha o přesné a jednoznačné právní řešení. Na druhou stranu právní instrumenty fakultativního charakteru, zejména všeobecné obchodní podmínky a vzorové smlouvy, mají

¹⁵⁰ Kučera, Z. K pojmu a předmětu unifikace v mezinárodním právu soukromém. Právník 4/1987, str. 312

¹⁵¹ Pauknerová, M. Unification and Codification of the International Transport Laws. Studie z mezinárodního práva 19/1985, str. 123

díky své menší formálnosti a vyšší pružnosti často větší naději na široké uplatnění a fakticky vedou ke sjednocení právní úpravy. Nenesou s sebou nevýhody mezinárodních smluv spočívající ve zdlouhavém a obtížném procesu jejich vypracování a přijetí a rovněž dosažení jejich ratifikace příslušným počtem států. Obtížněji je tu však zajištěna určitá právní ochrana slabšího smluvního partnera. Podle mnoha dosud převládajících názorů je v právu mezinárodní přepravy nezbytná kogentní úprava, která závaznou formou vyjadřuje kompromis mezi zájmy zainteresovaných subjektů, a vytváří tak potřebnou rovnováhu.¹⁵²

Na závěr je ale nutno říci, že i ty úmluvy, které se nepodařilo prosadit a které formálně nevstoupily v platnost, nebo sice platnosti nabyly, ale zavazují pouze nevýznamné množství států, a uplatňují se tak v omezeném měřítku, příznivě ovlivnily celkový unifikační proces. Jsou obrazem tendence vývoje příslušné oblasti práva své doby. Mohou se stát i inspirací pro další mezinárodní unifikační práce a mít alespoň zprostředkovaně určitý dopad na vnitrostátní právo států. Příkladem může být jednotná úprava stanovící povinnost provozovatele civilního letadla pojistit následky své odpovědnosti za škodu. Římská úmluva o občanskoprávní odpovědnosti za škody způsobené cizím letadlem třetím osobám na zemském povrchu z roku 1952 sice zavazuje malé množství států, zmíněná úprava se však stala součástí vnitrostátního práva řady jiných nesmluvních států této úmluvy. Dalším případem zprostředkovaného vlivu neúspěšných unifikačních smluv je faktické přejímání jejich obsahu do mezinárodní obchodní praxe. Příkladem tu je návrh Úmluvy o kombinované přepravě (dále jen „úmluva TCM“),¹⁵³ z něhož praxe převzala jednotná pravidla pro vlastní režim kombinované přepravy a vytvořila různé standardní přepravní dokumenty, které dnešní multimodální přeprava používá.¹⁵⁴ I neúspěšné mezinárodní instrumenty se tedy svým způsobem mohou uplatnit.

¹⁵² tamtéž, str. 117

¹⁵³ Zkratka z francouzského názvu Convention sur le transport combiné des marchandises

¹⁵⁴ Pauknerová, M. Unifikace práva mezinárodního obchodu a její limity. Právník 8/1987, str.

VII. ZÁVĚR

Mezinárodní přeprava se stala neoddělitelnou součástí mezinárodního obchodu, velmi významným způsobem ovlivňuje hospodářský růst všech států světa. Prakticky každá země vyváží své výrobky do cizích států, z nichž pak zahraniční výrobky dováží. Také přeprava osob mezi státy každým rokem rapidně vzrůstá. Je to bezpochyby hospodářské odvětví, které má obrovský růstový potenciál. Ekonomický růst je však nepochybně ovlivněn nejen technickými možnostmi v daném oboru, ale také právním rámcem, který reguluje vztahy v této oblasti vznikající. Je pravidlem, že jednoduchá a jednotná právní úprava umožňuje hospodářský rozvoj v daleko větším rozsahu než úprava složitá, rozdrobená, vnitřně nejednotná.

O to důležitější roli hraje jednotná právní úprava určitých otázek na úrovni mezinárodní, kde každý stát má svůj autonomní, suverénní právní řád a z toho vyplývající odlišnou úpravu daných vztahů. Lze předpokládat, že další vývoj soukromého práva v Evropě bude provázen prohlubujícími se integračními tendencemi, zejména v některých částech soukromého práva. V současném období se diskutuje i o možnosti vytvoření kodexu evropského soukromého práva a pro ten případ o jeho vztahu ke kodexům soukromého práva, které existují v jednotlivých členských státech Evropské unie.¹⁵⁵ Unifikace mezinárodního obchodu však probíhá mnohem rychleji a spontánněji než unifikace práva v této oblasti. Tím se také zostřují konflikty mezi hospodářskou realitou a právními normami, které mají být na tyto vztahy použity.

Značný a v mnoha případech rozhodující význam pro další vývoj unifikace právní úpravy mezinárodní přepravy mají především určité specifické vztahy zde vznikající. Ty zejména vyplývají ze současné politické a ekonomické situace. Významné jsou z tohoto hlediska i konkrétní zájmy a přístupy k přijetí odpovídajícího právního řešení projevující se nejen na úrovni států, které jsou v případě mezinárodních úmluv přímými účastníky unifikace, ale především

¹⁵⁵ Občanské právo hmotné, Svazek I., Druhé vydání. Praha: Codex 1997, str. 71

mezi subjekty, jimž je unifikovaná úprava přímo určena a jejichž zájmy má příslušný stát reprezentovat. Jde tu hlavně o vzájemné střety zájmů dopravců, uživatelů přepravy a pojistitelů.

Globalizace světového obchodu společně s významným rozvojem moderních technologií a komunikací a z toho vyplývající změny v poptávce vedou v současné době k rostoucímu důrazu především na oblast multimodální přepravy. Současný odpovědnostní systém však neodráží rozvoj, který se uskutečnil v rámci přepravních modelů, technologií a trhů. V současné době není v platnosti žádný mezinárodně sjednocený právní režim, který by reguloval odpovědnost za škody a zpoždění vzniklé z multimodální přepravy. Místo toho tvoří současný právní rámec spleť množství mezinárodních úmluv vytvořených pro regulaci jednotlivých dopravních oborů, různých regionálních dohod, vnitrostátních zákonů a standardních obchodních smluv. Následkem tohoto se jak příslušné předpisy o odpovědnosti, tak i stupeň a rozsah dopravcovy odpovědnosti v konkrétních případech značně liší, a jsou tak dopředu jen těžko předvídatelné. Přestože se během let objevily některé pokusy o vypracování souboru pravidel regulujících odpovědnost vyplývající z multimodální přepravy, žádný z nich nedosáhl všeobecného mezinárodního přijetí.

Jako odpověď na tyto požadavky a s ohledem na doposud chybějící mezinárodně unifikovanou právní úpravu v této oblasti začala nedávno pracovní skupina v rámci UNCITRAL společně s Mezinárodní komisí pro mořské právo (Comite Maritime International – dále jen „CMI“) pracovat na návrhu nové mezinárodní úmluvy. Ta je sice primárně zaměřena na úpravu přepravy po moři, avšak podle definice v článku 1.5 původního návrhu by byly do navrhovaného režimu zahrnuty také smlouvy pro multimodální přepravu, jejíž součástí je přeprava po moři. Tím však vzniká důvod pro pochybnosti, neboť tento dokument byl vytvořen především CMI zastupující zájmy pouze tohoto dopravního oboru bez širší spolupráce či konzultace stran zastupujících zájmy ostatních dopravních oborů.¹⁵⁶

¹⁵⁶ Commentary by the UNCTAD secretariat on Draft Instrument on Transport Law UNCTAD/SDTE/TLB/4 (www.unctad.org), str. 3

Myšlenka začlenění pozemní přepravy do přepravy námořní je v rozporu se skutečností, že námořní přeprava má zvláštní povahu. Ustanovení o vyloučení, či omezení odpovědnosti obsažená v dosavadních námořních úmluvách neodpovídá současným potřebám odvětví. Nové tendence směřují k objektivní odpovědnosti a k úplné náhradě způsobené škody. Tato nová pojetí musí být vzata v úvahu. Navrhovaný právní režim tak ve své podstatě vychází z koncepcí a existujícího odpovědnostního režimu přepravy po moři a je otázkou, zda je právě tím vhodným nástrojem pro moderní právní rámec, který má regulovat odpovědnost tam, kde přepravní smlouva zahrnuje několik způsobů přepravy.

Nový mezinárodně upravený a sjednocený odpovědnostní režim musí nabídnout jasné výhody v porovnání s doposud existující právní úpravou, aby uspěl, v opačném případě by pouze přispěl k složitosti a rozdrobenosti současného systému bez jakéhokoliv přínosu. Již teď je jasné, že nyní předkládaný dokument nenavrhuje řešení, které bere tyto úvahy v potaz. Dokument totiž neposkytuje jednotnou rovinu odpovědnosti pro všechny fáze přepravy, ve kterých se používá různých dopravních prostředků. Místo toho pouze dává přednost mandatorním pravidlům obsaženým v unimodálních úmluvách pro jednotlivé dopravní obory v případech, kde škoda může být přisouzena konkrétní fázi multimodální přepravy (čl. 4.2.1).¹⁵⁷ Výsledkem tohoto pojetí úpravy odpovědnosti (tzv. „síťový odpovědnostní systém“) je, že určování konkrétní odpovědnosti při tzv. přepravě „z domu do domu“ by i nadále znamenalo složité hledání odpovědi na otázku, který konkrétní právní režim může být aplikován v dané jurisdikci a v daném případě. Je těžké říci, v jakém směru by výše nastíněné pojetí přispělo k zlepšení současné právní úpravy.

K tomu je nutno poznamenat, že převážná většina mezinárodních organizací zainteresovaných v otázkách mezinárodní přepravy (např. UNCTAD a FIATA), které se oficiálně vyjádřily k této nové úpravě, odmítá rozšíření působnosti této nové úpravy na ostatní dopravní obory. Tím nepřímo naznačily,

¹⁵⁷ tamtéž, str. 5

že připravovaný návrh není vhodnou cestou k tolik potřebné moderní právní úpravě odpovědnosti sjednocující dosavadní právní úpravy unimodální, obsahující často dost odlišné koncepce. V této oblasti tak zůstává otevřen prostor pro nové iniciativy, především ze strany mezinárodních organizací, které by se měly poučit z předchozích neúspěchů a vytvořit dokument všeobecně přijatelný pro co největší počet států. Nezbytná je v tomto ohledu rovněž konstruktivní spolupráce mezi státy, mezivládními i nevládními organizacemi a zájmovými skupinami. Nejlepší cestou v rozvoji této oblasti by bylo odstranění všech mezinárodních unimodálních úmluv při současném vytvoření úmluvy jediné, přijaté na globální úrovni, která by obsahovala úpravu přepravní smlouvy a vztahů na jejím základě vznikajících, aplikovatelnou na všechny přepravní obory, ať už by se jednalo o přepravu unimodální, nebo multimodální, a jež by poskytovala jednoduše srozumitelná, transparentní a jednotná ustanovení upravující odpovědnost pro všechny relevantní přepravní operace v rámci celého přepravního procesu. Tento cílový stav se však zdá v současné situaci a při zvážení všech v úvahu přicházejících faktorů, které mohou určitým způsobem ovlivnit tvorbu takového dokumentu, jako nedosažitelný.

Právní úprava mezinárodní přepravy však není zcela závislá pouze na mezinárodních smlouvách. Na regulaci právních vztahů vznikajících při mezinárodní přepravě se podílejí také právní předpisy vnitrostátní. Budeme-li mluvit o vnitrostátních předpisech České republiky, nemůžeme rozhodně říci, že by naprosto vyhovovaly požadavkům současné mezinárodní přepravy. V krátkodobém horizontu je především třeba přijmout nový Letecký přepravní řád, který již nebude mít formu vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů, ale vládního nařízení, jak to ukládá Obchodní zákoník v § 771. Dalším úkolem pro naše legislativce je úplná rekodifikace soukromého práva v České republice, zahrnující zejména Občanský a Obchodní zákoník. K té pravděpodobně dojde kolem roku 2007. Mělo by zejména dojít k odstranění dualismu v úpravě přepravních smluv¹⁵⁸ a z toho vyplývajícimu zániku možnosti vzniku dvou právních režimů pro dvě různé zásilky při použití stejného způsobu přepravy.

¹⁵⁸ Tento problém se týká i mnoha jiných právních institutů upravených současně v Občanském a Obchodním zákoníku.

Pokud dojde k výše uvedeným změnám, můžeme poté mluvit o výrazném posílení právní jistoty, jež je jedním ze základních znaků demokratického právního státu, jímž jistě Česká republika má aspiraci být.

Mezinárodní sjednocení právní úpravy je samo o sobě nepochybně žádoucí a prospěšné. Při dosahování tohoto cíle však nesmí být přehlíženy důsledky, které nejsou úplně pozitivní. Jde především o to, aby nové právní instrumenty přinášející unifikovanou úpravu netvořily překážku nejen ve vztahu k dosavadním právním instrumentům, ale i ve vztahu k požadavku právní jistoty, zjednodušování a sjednocování práva. Každá nová mezinárodní úmluva, jež nahrazuje úpravu dosud existující, by měla být uzavírána jen tehdy, kdy to nezbytně vyžaduje ekonomický nebo technický rozvoj. Je proto nutné objektivně posuzovat vhodnost, užitečnost a nezbytnost unifikace ve vztahu k překážkám a nežádoucím důsledkům, které se staví unifikaci do cesty. Roztříštěnost a nepřehlednost právních úprav, jež ve svých důsledcích vedou k právní nejistotě, mohou stěžejně přispět k naplnění cílů, které jsou vyjadřovány v preambulích nových mezinárodních smluv, tj. především k usnadnění mezinárodního obchodního styku a odstranění překážek rozvoje mezinárodního obchodu.

Také vhodnost předmětu právní úpravy pro harmonizaci, nebo dokonce unifikaci bude do značné míry záviset na stanovisku států, které jsou ochotny přijmout změny v jejich národním právu ve prospěch nového mezinárodního řešení ohledně tohoto předmětu. Právní i jiné argumenty ve prospěch sjednocování musí být proto pečlivě váženy. Podobné úvahy také budou určovat nejvhodnější sféru aplikace těchto právních pravidel, tj. zdali mají být omezeny na čistě mezinárodní vztahy nebo mají pokrývat také vnitrostátní vztahy.

Jakákoli úspěšná unifikace vyžaduje a zároveň usnadňuje vytváření mezinárodního společenství, a to prostřednictvím používání společného právního jazyka. Unifikace může být nejúspěšnější mezi státy, které sdílejí touhu po sjednocování jejich právních systémů pro politické a jiné důvody, nebo dokonce bez takové vědomé touhy, pokud zde existuje skutečná

společenská nebo ekonomická potřeba pro unifikaci.

Do budoucna však nelze počítat s tím, že by veškeré právní normy v oblasti práva mezinárodní přepravy mohly být unifikovány a mohlo existovat jednotné celosvětové právo mezinárodní přepravy, protože vždy zůstanou otázky, ohledně kterých se státy z mnoha důvodů nedohodnou na jejich unifikaci, respektive nebudou mít vůbec o unifikaci zájem.

VIII. SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. Knižní literatura

- Garcia – Bennett, R. Psychological Injuries under Article 17 of the Warsaw Convention. Air & Space Law. February 2001
- Goldhirsch, B. The Warsaw Convention Annotated: a legal Handbook. Haag: Kluwer Law International 2000
- Herdeggen, M. Internationales Wirtschaftsrecht: ein Studienbuch, 2. Auflage. Mnichov: Beck 1995
- Janatka, F., Hándl, J., Novák, R. a kolektiv. Obchodní operace ve vývozu a dovozu. Praha: Codex Bohemia 1999
- Knapp, V. a kol. Občanské právo hmotné. Svazek I., 2. vydání. Praha: Codex 1997
- Koppenol – Laforce, M. International Contracts. London: Sweet & Maxwell 1996
- Kropholler, Jan. Internationales Privatrecht: einschliesslich der Grunbegriffe des internationalen Zivilverfahrensrechts, 4. Auflage. Tübingen: Mohr-Siebeck. 2001
- Kučera, Z. Mezinárodní právo soukromé, 4. vydání. Brno: Doplněk 1999
- Kučera, Z., Pauknerová, M., Růžička, K., Zunt, V. Úvod do studia českého práva mezinárodního obchodu. Plzeň: Západočeská univerzita Plzeň 1997
- Madar, Z. a kol. Slovník českého práva, 2. vydání. Praha: Linde 1999
- Novák, R. Mezinárodní přeprava a zasilatelství I. Praha: VŠE 1994
- Novák, R. Mezinárodní kamionová doprava. Praha: Codex Bohemia 1998
- Pauknerová, M. Smluvní odpovědnost v mezinárodní přepravě. Praha: ACADEMIA 1985
- Pavera V. INCOTERMS 1990 – Komentář. ČSOPK 1991
- Pohůnek, M. Právní aspekty zasilatelství. Praha: Knižnice Svazu spedice a skladování České republiky 1997
- Risch, P. Divergenzen in der Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen und die Mittel zur Sicherung der einheitlichen Auslegung des vereinheitlichten Luftprivatrechts. München 1973
- Štenglová, I., Plíva, S., Tomsa, M. a kolektiv. Obchodní zákoník: komentář, 7. vydání. Praha: C.H.Beck 2002
- Švarc, Z. Vybrané otázky práva mezinárodního obchodu. Praha: VŠE 1998
- The New Encyclopedia Britannica. Volume 28. 15th Edition. Chicago: Encyclopedia Britannica, Inc. 1997
- Všeobecná encyklopedie ve 4 svazcích, 1.a 3. díl. Praha: Diderot 1996, 1997

2. Články z časopisů a sborníků

- Bartoň, M. Novela Ústavy ČR č.395/2001 SB. (tzv. Euronovela Ústavy) a mezinárodní právo. EMP 1-2/2002
- Honcová, R. Procesy sbližování práva- některé aspekty. Právník 8/1998
- Horník, J. Od Varšavy 1929 k Montrealu 1999 – Nová unifikace mezinárodní letecké přepravy. Právník 3/2000
- Horník, J. Výklad některých základních pojmů právní úpravy mezinárodní letecké přepravy. EMP 6/1999
- Kanda, A. Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní koupi zboží jako součást našeho právního řádu. Právník 1/1997
- Kanda, A. Zásady mezinárodních obchodních smluv, nový trend ve vývoji závazkového práva. Právník 2/1999
- Kučera, Z. K pojmu a předmětu unifikace v mezinárodním právu soukromém. Právník 4/1987
- Larsen, I. Regime of Liability in Private International Air Law – with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999
- Marek, K. Smlouvy k zajišťování přepravy. Právní rádce 8/1997
- Mendes de Leon, P., Eyskens, W. The Montreal Convention: Analysis of some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw system. The Journal of Air Law and Commerce. 2001/3
- Milde, M. Nové unifikace právních otázek mezinárodní letecké dopravy. Studie z mezinárodního práva 8. Praha: ČSAV 1964
- Milde, M. Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží. Studie z mezinárodního práva 8. Praha: Nakl. ČSAV 1964
- Müller-Rostin, W. Montrealské úmluvy. Přel. Sláma, P. EMP 9-10/2000
- Pauknerová, M. Koncepce odpovědnosti dopravce v mezinárodních úmluvách o přepravě zboží. Právník 2/1981
- Pauknerová, M. Unification and Codification of the International Transport Laws. Studie z mezinárodního práva 19/1985
- Pauknerová, M. Unifikace práva mezinárodního obchodu a její limity. Právník 8/1987
- Rodriguez, B. I. Recent Developments in Aviation Liability Law. The Journal of Air Law and Commerce 1/2000
- Rozehnalová, N. Doložky o právním režimu a o řešení sporů v případě smluv v mezinárodním obchodním styku, I. a II. část. Právní praxe v podnikání 1 a 2/1998
- Rozehnalová, N. Lex mercatoria – fikce či realita? Právník 10-11/1998
- Salač, J. Lex mercatoria – nástín vývoje a význam. Právník 5/1998
- Střelec, K. Lex mercatoria a právní regulace mezinárodního obchodu. EMP

1-2/2002

- Šturma, P. Mezinárodní právo v oblasti letecké dopravy. EMP 4/1999
- Šubert, M. Mezinárodní zasilatelství – spedice (9). Obchod, kontakt, marketing 10/2001
- Zapp, M. Nároky vůči skutečnému dopravci v mezinárodní letecké přepravě. Přel. Sláma, M. EMP 4/2001
- Záruba, P. Nová Montrealská úmluva (1999) o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě. Pojistné rozpravy 7/1999
- Zýchová, A., Marek, K. Smlouva zasilatelská. Bulletin advokacie 6 – 7/2000

3. Použité informační zdroje z internetu

- Internetová stránka Komise OSN pro mezinárodní obchodní právo (www.uncitral.org)
- Internetová stránka Evropské hospodářské komise OSN (www.unece.org)
- Internetová stránka Konference OSN o obchodu a rozvoji (www.unctad.org)
- Internetová stránka Mezinárodní organizace pro civilní letectví (www.icao.int)
- Internetová stránka informačního zdroje v oblasti multimodální přepravy a spedice (www.forwarderlaw.com)
- Internetová stránka Mezinárodního ústavu pro sjednocování soukromého práva (www.unidroit.org)
- Internetová stránka Evropské konference ministrů dopravy (www1.oecd.org/cem/)
- Internetová stránka Organizace pro ekonomickou spolupráci a rozvoj (www.oecd.org)
- Internetová stránka Juris International obsahující sbírky mezinárodních právních dokumentů (www.jurisint.org/pub/)
- Internetová stránka Institutu leteckého a kosmického práva univerzity McGill (www.iasl.mcgill.ca)
- Internetová stránka informačního zdroje o přepravním právu ve Spolkové republice Německo (www.transportrecht.de)
- Internetová stránka informačního zdroje o leteckém přepravním právu ve Spolkové republice Německo (www.luftrecht-online.de)
- Internetová stránka Mezinárodní asociace letecké dopravy (<http://www.iata.org>)

IX. SEZNAM PŘÍLOH

1. Oficiální anglické znění Montrealské úmluvy str. 106
2. České znění Montrealské úmluvy str. 129
3. Stav ratifikací Montrealské úmluvy ke dni 11. ledna 2006.....str. 150

PŘÍLOHA Č. 1

CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION

RECOGNIZING the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the „Warsaw Convention“, and other related instruments to the harmonization of private international air law;

RECOGNIZING the need to modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments;

RECOGNIZING the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;

REAFFIRMING the desirability of an orderly development of international air transport operations and the smooth flow of passengers, baggage and cargo in accordance with the principles and objectives of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944;

CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

CHAPTER I

General Provisions

Article 1

Scope of Application

1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

2. For the purposes of this Convention, the expression *international carriage* means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.

3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.

4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.

Article 2

Carriage Performed by State and Carriage of Postal Items

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.

2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.

3. Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.

CHAPTER II

Documentation and Duties of the Parties Relating to the Carriage of Passengers, Baggage and Cargo

Article 3

Passengers and Baggage

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:

- (a) an indication of the places of departure and destination;

- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.
2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.
 3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.
 4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.
 5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 4 Cargo

1. In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered.
2. Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

Article 5 Contents of Air Waybill or Cargo Receipt

The air waybill or the cargo receipt shall include:

- (a) an indication of the places of departure and destination;
- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and
- (c) an indication of the weight of the consignment.

Article 6
Document Relating to the Nature of the Cargo

The consignor may be required, if necessary to meet the formalities of customs, police and similar public authorities, to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carrier no duty, obligation or liability resulting therefrom.

Article 7
Description of Air Waybill

1. The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts.
2. The first part shall be marked „for the carrier“; it shall be signed by the consignor. The second part shall be marked „for the consignee“; it shall be signed by the consignor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier who shall hand it to the consignor after the cargo has been accepted.
3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped.
4. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, the carrier shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

Article 8
Documentation for Multiple Packages

When there is more than one package:

- (a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;
- (b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate cargo receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 4 are used.

Article 9
Non-compliance with Documentary Requirements

Non-compliance with the provisions of Articles 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 10
Responsibility for Particulars of Documentation

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of the carrier.
2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.
3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.

Article 11
Evidentiary Value of Documentation

1. The air waybill or the cargo receipt is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.
2. Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are *prima facie* evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

Article 12
Right of Disposition of Cargo

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice

the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.

2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.

3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.

4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

Article 13 Delivery of the Cargo

1. Except when the consignor has exercised its right under Article 12, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to it, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.

2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.

3. If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which it ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

Article 14 Enforcement of the Rights of Consignor and Consignee

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to them by Articles 12 and 13, each in its own name, whether it is acting in its own interest or in the interest of another, provided that it carries out the obligations imposed by the contract of carriage.

Article 15

Relations of Consignor and Consignee or Mutual Relations of Third Parties

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.
2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the cargo receipt.

Article 16

Formalities of Customs, Police or Other Public Authorities

1. The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and any other public authorities before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier, its servants or agents.
2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

CHAPTER III

Liability of the Carrier and Extent of Compensation for Damage

Article 17

Death and Injury of Passengers — Damage to Baggage

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.
2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.
3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of twenty-one days after the date on which it

ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

4. Unless otherwise specified, in this Convention the term „baggage“ means both checked baggage and unchecked baggage.

Article 18 Damage to Cargo

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.

2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:

- (a) inherent defect, quality or vice of that cargo;
- (b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;
- (c) an act of war or an armed conflict;
- (d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.

4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

Article 19 Delay

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all

measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

Article 20 Exoneration

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

Article 21 Compensation in Case of Death or Injury of Passengers

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.
2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:
 - (a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or
 - (b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

Article 22 Limits of Liability in Relation to Delay, Baggage and Cargo

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4 150 Special Drawing Rights.
2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1 000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case

the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.

3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.

4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.

6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

Article 23 Conversion of Monetary Units

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national

currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this Article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this Article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

Article 24 Review of Limits

1. Without prejudice to the provisions of Article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in Articles 21, 22 and 23 shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into force within five years of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose

currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of Article 23.

2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties. If within three months after its notification to the States Parties a majority of the States Parties register their disapproval, the revision shall not become effective and the Depositary shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The Depositary shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

Article 25 Stipulation on Limits

A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever.

Article 26 Invalidity of Contractual Provisions

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 27 Freedom to Contract

Nothing contained in this Convention shall prevent the carrier from refusing to enter into any contract of carriage, from waiving any defences available under the Convention, or from laying down conditions which do not conflict with the provisions of this Convention.

Article 28
Advance Payments

In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

Article 29
Basis of Claims

In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

Article 30
Servants, Agents Aggregation of Claims

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.
2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.
3. Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 31
Timely Notice of Complaints

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is *prima facie* evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.

2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.

3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.

4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

Article 32 Death of Person Liable

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate.

Article 33 Jurisdiction

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.

2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

3. For the purposes of paragraph 2,

- (a) „commercial agreement“ means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;

(b) „principal and permanent residence“ means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.

4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seized of the case.

Article 34 Arbitration

1. Subject to the provisions of this Article, the parties to the contract of carriage for cargo may stipulate that any dispute relating to the liability of the carrier under this Convention shall be settled by arbitration. Such agreement shall be in writing.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

Article 35 Limitation of Actions

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seized of the case.

Article 36 Successive Carriage

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.

2. In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier

which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

Article 37

Right of Recourse against Third Parties

Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

CHAPTER IV

Combined Carriage

Article 38

Combined Carriage

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

CHAPTER V

Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier

Article 39

Contracting Carrier — Actual Carrier

The provisions of this Chapter apply when a person (hereinafter referred to as „the contracting carrier“) as a principal makes a contract of carriage governed by this Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor, and another person (hereinafter referred to as „the actual carrier“) performs, by virtue of authority from the contracting carrier, the whole or

part of the carriage, but is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of this Convention. Such authority shall be presumed in the absence of proof to the contrary.

Article 40
Respective Liability of Contracting and Actual Carriers

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the contract referred to in Article 39, is governed by this Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Chapter, be subject to the rules of this Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the contract, the latter solely for the carriage which it performs.

Article 41
Mutual Liability

1. The acts and omissions of the actual carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the amounts referred to in Articles 21, 22, 23 and 24. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights or defences conferred by this Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it.

Article 42
Addressee of Complaints and Instructions

Any complaint to be made or instruction to be given under this Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, instructions referred to in Article 12 shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

Article 43
Servants and Agents

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they acted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that

prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

Article 44
Aggregation of Damages

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to that person.

Article 45
Addressee of Claims

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately. If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seized of the case.

Article 46
Additional Jurisdiction

Any action for damages contemplated in Article 45 must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 33, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier has its domicile or its principal place of business.

Article 47
Invalidity of Contractual Provisions

Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Chapter or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Chapter shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Chapter.

Article 48
Mutual Relations of Contracting and Actual Carriers

Except as provided in Article 45, nothing in this Chapter shall affect the rights and obligations of the carriers between themselves, including any right of recourse or indemnification.

CHAPTER VI

Other Provisions

Article 49 Mandatory Application

Any clause contained in the contract of carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void.

Article 50 Insurance

States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.

Article 51 Carriage Performed in Extraordinary Circumstances

The provisions of Articles 3 to 5, 7 and 8 relating to the documentation of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of a carrier's business.

Article 52 Definition of Days

The expression „days“ when used in this Convention means calendar days, not working days.

CHAPTER VII

Final Clauses

Article 53 Signature, Ratification and Entry into Force

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.

2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organisations. For the purpose of this Convention, a „Regional Economic Integration Organisation“ means any organisation which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a „State Party“ or „States Parties“ in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of Article 1, paragraph 1(b) of Article 3, paragraph (b) of Article 5, Articles 23, 33, 46 and paragraph (b) of Article 57, applies equally to a Regional Economic Integration Organisation. For the purpose of Article 24, the references to „a majority of the States Parties“ and „one-third of the States Parties“ shall not apply to a Regional Economic Integration Organisation.

3. This Convention shall be subject to ratification by States and by Regional Economic Integration Organisations which have signed it.

4. Any State or Regional Economic Integration Organisation which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.

5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depository.

6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depository between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.

7. For other States and for other Regional Economic Integration Organisations, this Convention shall take effect sixty days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

8. The Depository shall promptly notify all signatories and States Parties of:

- (a) each signature of this Convention and date thereof;
- (b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;
- (c) the date of entry into force of this Convention;
- (d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;
- (e) any denunciation under Article 54.

Article 54
Denunciation

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.
2. Denunciation shall take effect one hundred and eighty days following the date on which notification is received by the Depositary.

Article 55
Relationship with other Warsaw Convention Instruments

This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:

1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to
 - (a) the *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* Signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the Warsaw Convention);
 - (b) the *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929*, Done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);
 - (c) the *Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier*, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);
 - (d) the *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955* Signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);
 - (e) Additional Protocol Nos. 1 to 3 and Montreal Protocol No. 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol Signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in sub-paragraphs (a) to (e) above.

Article 56

States with more than one System of Law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) references in Article 23 to „national currency“ shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and

(b) the reference in Article 28 to „national law“ shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

Article 57

Reservations

No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to:

(a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or

(b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Montreal on the 28th day of May of the year one thousand nine hundred and ninety-nine in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic. This Convention shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all States Parties

to this Convention, as well as to all States Parties to the Warsaw Convention, The Hague Protocol, the Guadalajara Convention, the Guatemala City Protocol, and the Montreal Protocols.

PŘÍLOHA Č. 2

ÚMLUVA O SJEDNOCENÍ NĚKTERÝCH PRAVIDEL O MEZINÁRODNÍ LETECKÉ PŘEPRAVĚ

SMLUVNÍ STRANY TÉTO ÚMLUVY,

UZNÁVAJÍCE významný příspěvek Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, podepsané ve Varšavě dne 12. října 1929, nadále označované jako "Varšavská úmluva", a dalších s ní spojených dokumentů pro sjednocení zákonů o soukromé letecké přepravě;

UZNÁVAJÍCE nezbytnost modernizovat a sjednotit Varšavskou úmluvu a související předpisy;

UZNÁVAJÍCE důležitost zabezpečení ochrany zájmů uživatelů v mezinárodní letecké přepravě a nutnost spravedlivého odškodnění založeného na zásadách nápravy utrpěné škody;

OPAKOVANĚ POTVRZUJÍCE naléhavost řádného rozvoje mezinárodní letecké přepravy a hladkého přepravování osob, zavazadel a nákladu v souladu s principy a cíli Úmluvy o mezinárodním civilním letectví sjednané v Chicagu dne 7. prosince 1944;

PŘESVĚDČENY, že spolupráce všech států v dalším sjednocování a kodifikaci některých pravidel, jimiž se řídí mezinárodní letecká přeprava, a vypracování nové Úmluvy je nejvhodnějším prostředkem pro dosažení spravedlivého vyvážení všech zájmů;

SE DOHODLY TAKTO:

HLAVA I

Všeobecná ustanovení

Čl.1

Rozsah platnosti

1. Tato úmluva se vztahuje na veškerou mezinárodní přepravu osob, zavazadel a nákladu, prováděnou letadlem za úplatu. Ve stejném rozsahu se vztahuje na bezplatnou leteckou přepravu, kterou provádějí podniky a organizace zabývající se leteckou dopravou.

2. Pro účely této úmluvy se výrazem mezinárodní přeprava rozumí jakákoli přeprava, při níž podle dohody mezi zúčastněnými stranami leží místo odletu a místo určení, ať již dojde nebo nedojde k přerušení přepravy nebo překládání,

bud' na území dvou smluvních stran a nebo na území jedné smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, a to i když tento stát není smluvní stranou. Přeprava mezi dvěma místy na území jedné smluvní strany bez dohodnuté zastávky na území jiného státu se pro účely této úmluvy nepovažuje za mezinárodní přepravu.

3. Přeprava, která má být provedena postupně několika dopravci, se pro účely této úmluvy považuje za jednu nepřerušenu přepravu, pokud byla stranami zamýšlena jako jediný výkon, a to bez ohledu na to, zda byla sjednána ve formě jediné smlouvy a nebo několika smluv, a nepozbývá proto své mezinárodní povahy pouze jen tím, že jedna smlouva nebo několik smluv bude plněno zcela v rámci území jednoho státu.

4. Tato úmluva platí také pro přepravu, jak je uvedeno v hlavě V, a to podle podmínek, které jsou tam uvedené.

Čl.2

Přeprava prováděná státem a přeprava poštovních zásilek

1. Tato úmluva platí pro přepravu, kterou provozuje stát anebo právnická osoba zřízená podle zákona, pokud taková přeprava odpovídá podmínkám uvedeným v článku 1.

2. Při přepravě poštovních zásilek dopravce odpovídá pouze příslušné poštovní správě podle pravidel platných pro vzájemné vztahy mezi dopravci a poštovními správami.

3. S výjimkou toho, co je uvedeno v odstavci 2 tohoto článku, se ustanovení této úmluvy nevztahují na přepravu poštovních zásilek.

HLAVA II

Dokumentace a povinnosti stran v souvislosti s přepravou cestujících, zavazadel a nákladu

Čl.3

Cestující a zavazadla

1. Pro přepravu cestujících musí být vydán individuální nebo hromadný přepravní dokument obsahující:

(a) vyznačení míst odletu a určení;

(b) pokud jsou místo odletu a určení na území jedné smluvní strany a byla dohodnuta jedna nebo několik zastávek na území jiného státu, vyznačení nejméně jedné takové zastávky.

2. Místo vydání dokumentu podle odstavce 1 může být použit jakýkoli jiný prostředek, v němž budou obsaženy informace uvedené v tomto odstavci.

Pokud se použije takový jiný prostředek, musí dopravce cestujícímu vydat písemné potvrzení o informacích v něm obsažených.

3. Dopravce musí vydat cestujícímu zavazadlový lístek pro každý kus zapsaného zavazadla.

4. Cestujícímu musí být vydáno písemné oznámení upozorňující na to, že v případě aplikace Úmluvy se podle ní řídí a může být omezena odpovědnost dopravců za usmrcení nebo zranění osob, zničení nebo ztrátu nebo poškození zavazadel a za zpoždění.

5. Nesplnění požadavků uvedených v předcházejících odstavcích neovlivňuje existenci ani platnost přepravní smlouvy, pro kterou budou i tak platit předpisy této úmluvy včetně předpisů o omezení odpovědnosti.

Čl.4

Náklad

1. Při přepravě nákladu musí být vydán letecký nákladní list.

2. Místo vydání leteckého nákladního listu může být použit jakýkoli jiný prostředek, v němž budou obsaženy informace o přepravě nákladu. Pokud se použije takový jiný prostředek, musí dopravce na požádání odesílatele vystavit odesílateli potvrzení o převzetí nákladu k přepravě, které umožní identifikaci nákladu a přístup k informacím obsaženým v takovém jiném prostředku.

Čl.5

Obsah leteckého nákladního listu nebo potvrzení o převzetí nákladu

Letecký nákladní list nebo potvrzení o převzetí nákladu k přepravě musejí obsahovat:

(a) vyznačení míst odletu a určení;

(b) pokud jsou místo odletu a určení na území jedné smluvní strany a byla dohodnuta jedna nebo několik zastávek na území jiného státu, vyznačení nejméně jedné takové zastávky; a

(c) vyznačení druhu a hmotnosti nákladu.

Čl.6

Dokument vztahující se k povaze nákladu

Odesílatel může být požádán, aby v případě potřeby splnil požadavky celních, policejních nebo jiných státních orgánů a předložil dokument, v němž je popsána povaha nákladu. Pro dopravce však z tohoto požadavku nevyplývá žádná povinnost, závazek nebo odpovědnost.

Čl.7

Popis leteckého nákladního listu

1. Letecký nákladní list odesílatel vyhotoví ve třech prvopisech.
2. První vyhotovení je označeno "pro dopravce" a je podepsáno odesílatelem. Druhé vyhotovení je označeno "pro příjemce" a je podepsáno odesílatelem a dopravcem. Třetí vyhotovení je podepsáno dopravcem, který je odevzdá odesílateli po převzetí nákladu k přepravě.
3. Podpis dopravce a odesílatele může být nahrazen tiskem nebo razítkem.
4. Vyhotoví-li na žádost odesílatele letecký nákladní list dopravce, má se za to, že tak dopravce učinil v zastoupení odesílatele, pokud nebude prokázán opak.

Čl.8

Doklady u zásilek s více kusy

Jestliže zásilka sestává z více kusů:

- (a) dopravce nákladu má právo požadovat, aby odesílatel vystavil pro každý kus samostatný letecký nákladní list;
- (b) odesílatel má právo požadovat, aby mu dopravce vydal samostatné potvrzení o převzetí nákladu k přepravě pro každý kus v případě, kdy se používají jiné doklady uvedené v článku 4 odstavci 2.

Čl.9

Nesplnění požadavků na doklady

Nesplnění požadavků obsažených ve člancích 4 až 8 neovlivňuje existenci nebo platnost přepravní smlouvy, která se i v takových případech řídí ustanoveními této úmluvy včetně těch, která omezují odpovědnost.

Čl.10

Odpovědnost za údaje v dokladech

1. Odesílatel odpovídá za správnost údajů a prohlášení o nákladu, které zapsal nebo které byly v jeho zastoupení zapsány do leteckého nákladního listu nebo které sdělil nebo byly v jeho zastoupení sděleny dopravci za účelem zápisu do potvrzení o převzetí nákladu k přepravě v případě, kdy se používají jiné prostředky uvedené v článku 4 odstavci 2. Toto ustanovení platí i v případech, kdy osoba jednající v zastoupení odesílatele je zároveň agentem dopravce.
2. Odesílatel odpovídá dopravci za škodu vzniklou jemu nebo jakékoli jiné osobě, které je dopravce odpovědný, z důvodu nesprávnosti, nepřesnosti nebo neúplnosti údajů a prohlášení učiněných odesílatelem nebo v jeho prospěch.
3. V rozsahu ustanovení uvedených v odstavcích 1 a 2 tohoto článku je rovněž dopravce odesílateli odpovědný za veškeré škody, které utrpí odesílatel nebo

jakákoli jiná osoba, které je odesílatel odpovědný, z důvodu nesprávnosti, nepřesnosti nebo neúplnosti údajů a prohlášení uvedených dopravcem nebo v jeho zastoupení v potvrzení o převzetí nákladu k přepravě nebo v záznamech uložených pomocí jiných prostředků, jak je uvedeno v článku 4 odstavci 2.

Čl.11

Důkazní hodnota dokladů

1. Letecký nákladní list nebo potvrzení o převzetí nákladu je přímým důkazem o uzavření přepravní smlouvy, převzetí nákladu k přepravě a podmínkách přepravy, které jsou v něm uvedeny.

2. Jakékoli údaje v leteckém nákladním listu nebo potvrzení o převzetí nákladu k přepravě, jež se týkají hmotnosti, rozměrů a obalu nákladu, a rovněž údaje o počtu kusů jsou přímým důkazem o uvedených skutečnostech; údaje týkající se množství, objemu a stavu nákladu nelze použít jako důkaz vůči dopravci, pokud nebudou ověřeny za přítomnosti odesílatele a tato skutečnost nebude zapsána v leteckém nákladním listu nebo v potvrzení o převzetí nákladu a nebo pokud se nebudou týkat zjevného stavu nákladu.

Čl.12

Právo dispozice s nákladem

1. V mezích své odpovědnosti za plnění závazků vyplývajících z přepravní smlouvy má odesílatel právo disponovat s nákladem tak, že ho vezme zpět na letišti v místě odletu nebo v místě určení, nebo ho zadrží na cestě při jakémkoli přistání nebo tak, že ho dá vydat na místě určení nebo na cestě jiné osobě, než je původně určený příjemce, a nebo tak, že si vyžádá jeho vrácení na letišti v místě odletu. Odesílatel nesmí využívat svého dispozičního práva tak, aby to bylo na újmu dopravce nebo jiných odesílatelů a musí uhradit veškeré náklady, které vzniknou při uplatnění tohoto práva.

2. Nebude-li možno vyhovět pokynům odesílatele, musí o tom dopravce odesílatele neprodleně informovat.

3. Uposlechně-li dopravce pokyny odesílatele ohledně dispozice s nákladem, aniž by požádal o předložení kopie leteckého nákladního listu nebo potvrzení o převzetí nákladu k přepravě, která byla odesílatelovi vydána, bude dopravce odpovídat za každou škodu, která by mohla být způsobena jakékoli osobě, která je řádným držitelem této kopie leteckého nákladního listu nebo potvrzení o převzetí nákladu k přepravě, přičemž tím není dotčeno jeho právo postihu vůči odesílateli.

4. Právo odesílatele zaniká v okamžiku, kdy vznikne právo příjemce podle článku 13. Jestliže však příjemce odmítne náklad převzít, a nebo jej nelze zastihnout, získá odesílatel opět své právo s ním disponovat.

Čl.13 Doručení nákladu

1. S výjimkou případů, kdy odesílatel uplatnil svoje právo podle článku 12, je příjemce oprávněn po příchodu nákladu na místo určení požadovat na dopravci, aby mu náklad vydal po zaplacení všech pohledávek a splnění všech přepravních podmínek letecké přepravy.
2. Pokud nebylo ujednáno jinak, je povinností dopravce uvědomit příjemce o příchodu nákladu, jakmile dojde.
3. Přizná-li dopravce ztrátu přepravovaného nákladu nebo nedošel-li náklad ani po uplynutí sedmi dnů ode dne, kdy měl dojít, je příjemce oprávněn uplatnit vůči dopravci svá práva vyplývající z přepravní smlouvy.

Čl.14 Uplatňování práv odesílatele a příjemce

Odesílatel a příjemce jsou oprávněni uplatnit samostatně všechna svoje práva vyplývající z článků 12 a 13, každý svým jménem a bez ohledu na to, zda jednájí ve svém vlastním zájmu nebo v zájmu jiného, jestliže splní své závazky vyplývající z přepravní smlouvy.

Čl.15 Vztahy mezi odesílatelem a příjemcem a jejich vztahy ke třetím stranám

1. Články 12, 13 a 14 neovlivňují vztahy mezi odesílatelem a příjemcem ani jejich vztahy ke třetím stranám, jejichž práva jsou odvozena od odesílatele nebo od příjemce.
2. Ustanovení uvedená v článcích 12, 13 a 14 je možno měnit pouze výslovným ujednáním v leteckém nákladním listu nebo v potvrzení o převzetí nákladu k přepravě.

Čl.16 Celní, policejní a jiné úřední formality

1. Odesílatel musí poskytnout takové informace a předat takové dokumenty, které jsou zapotřebí pro vyřízení celních, policejních nebo jiných úředních formalit dříve, než bude možné vydat náklad příjemci. Odesílatel odpovídá dopravci za veškeré škody způsobené neexistencí, nedostatečností nebo nesprávností těchto informací a dokumentů, pokud škodu nezpůsobilo pochybení dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů.
2. Dopravce není povinen zkoumat správnost nebo dostatečnost předložených informací nebo dokumentů.

HLAVA III

Odpovědnost dopravce a rozsah náhrady škod

Čl.17

Usmrcení a zranění cestujících - poškození zavazadel

1. Dopravce odpovídá za vzniklou škodu, jež nastala tím, že došlo k usmrcení nebo zranění cestujícího, jestliže se nehoda, která způsobila usmrcení nebo zranění, stala na palubě letadla nebo v průběhu jakýchkoliv operací při nastupování do letadla nebo vystupování z něho.

2. Dopravce odpovídá za vzniklou škodu v případě zničení nebo ztráty nebo poškození zapsaného zavazadla, jestliže se událost, která způsobila zničení nebo ztrátu nebo poškození, stala na palubě letadla a nebo kdykoli v době, kdy zapsané zavazadlo bylo pod kontrolou dopravce. Dopravce však nenese odpovědnost vůbec a nebo jen v omezené míře, jestliže byla škoda způsobena vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí zavazadla. V případě nezapsaných zavazadel včetně osobních předmětů odpovídá dopravce pouze za škody, které vznikly přímo jeho vinou a nebo vinou jeho zaměstnanců nebo agentů.

3. Jestliže dopravce uzná ztrátu zapsaného zavazadla nebo zapsané zavazadlo nedojde ani po uplynutí jedenadvaceti dnů ode dne, kdy mělo dojít, je cestující oprávněn uplatnit vůči dopravci všechna práva, jež vyplývají z přepravní smlouvy.

4. Není-li ujednáno jinak, výrazem "zavazadla" se v této úmluvě rozumějí jak zapsaná, tak i nezapsaná zavazadla.

Čl.18

Poškození nákladu

1. Dopravce odpovídá za vzniklou škodu v případě zničení nebo ztráty nebo poškození přepravovaného nákladu pouze za podmínky, že se událost, která způsobila takové poškození, stala v průběhu letecké přepravy.

2. Dopravce však neodpovídá za vzniklou škodu vůbec a nebo jen v omezené míře, jestliže prokáže, že byla škoda způsobena z dále uvedených důvodů:

- (a) vlastní vadou, kvalitou nebo nedokonalostí přepravovaného nákladu;
- (b) vadným balením nákladu, které provedla osoba jiná než dopravce nebo jeho zaměstnanci nebo agenti;
- (c) válkou nebo následky ozbrojeného konfliktu;
- (d) zásahem úředního orgánu provedeným v souvislosti s příchodem, odchodem nebo tranzitem nákladu.

3. Leteckou přepravou ve smyslu ustanovení odstavce 1 tohoto článku se rozumí doba, po kterou je náklad v péči dopravce.

4. Doba letecké přepravy nezahrnuje přepravu pozemní, námořní nebo vnitrozemskou vodní prováděnou mimo letiště. Dojde-li však k takové přepravě v průběhu plnění smlouvy o letecké přepravě pro účely nakládání, dodání nebo překládání, bude se mít za to, že ke škodě došlo v průběhu letecké dopravy, pokud nebude prokázán opak. Jestliže dopravce bez souhlasu odesílatele použije jiný způsob přepravy pro celou nebo část přepravy, která měla být podle smlouvy mezi stranami provedena letecky, taková přeprava jiným způsobem se považuje za přepravu leteckou.

Čl.19

Zpoždění

Doprovce odpovídá za škody způsobené zpožděním letecké dopravy cestujících, zavazadel nebo nákladu. Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, jestliže prokáže, že on sám a jeho zaměstnanci a agenti učinili veškerá možná opatření, která lze spravedlivě požadovat, aby škodu odvrátili, nebo že nebylo v jejich silách, aby tak učinili.

Čl.20

Zproštění odpovědnosti

Jestliže dopravce prokáže, že škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo jiný protiprávní čin nebo opomenutí osoby požadující náhradu a nebo osoby, která místo ní uplatňuje svoje práva, bude dopravce zcela nebo zčásti zproštěn své odpovědnosti v té míře, jak taková nedbalost nebo protiprávní čin nebo opomenutí způsobily škodu nebo k ní přispěly. Jestliže z důvodu usmrcení nebo zranění cestujícího požaduje náhradu škody osoba jiná než cestující, dopravce bude také zcela nebo zčásti zproštěn své odpovědnosti v té míře, jak prokáže, že taková škoda byla způsobena nebo k ní přispěla nedbalost nebo protiprávní čin nebo opomenutí cestujícího. Tento článek platí pro veškerá ustanovení, vztahující se k odpovědnosti podle této úmluvy, včetně odstavce 1 článku 21.

Čl.21

Náhrada škody v případě usmrcení nebo zranění cestujících

1. Za škody vzniklé podle odstavce 1 článku 17, které nepřesahují na každého cestujícího částku 100 000 jednotek zvláštních práv čerpání (SDR), se dopravce nemůže zbavit odpovědnosti.

2. Dopravce nebude odpovídat za škody vzniklé podle článku 17 odstavce 1, které přesahují na každého cestujícího částku 100 000 jednotek zvláštních práv čerpání (SDR), jestliže dopravce prokáže, že:

- a) ke škodě nedošlo výlučně nedbalostí nebo protiprávním činem nebo opomenutím dopravce nebo jeho zaměstnanců nebo agentů; nebo

- b) ke škodě došlo výlučně nedbalostí nebo jiným protiprávním činem nebo opomenutím třetí strany.

Čl.22

Limity odpovědnosti - zpoždění zavazadla a nákladu

1. V případě škody, způsobené zpožděním, jak je uvedeno v článku 19 při dopravě osob, je odpovědnost dopravce za každého cestujícího omezena na částku 4 150 jednotek zvláštních práv čerpání (SDR).

2. Při přepravě zavazadel je odpovědnost dopravce v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění omezena na částku 1 000 jednotek zvláštních práv čerpání (SDR) pro každého cestujícího, pokud tento cestující neučiní v době, kdy předává zapsané zavazadlo dopravci, zvláštní prohlášení o zájmu na dodání v místě určení a nezaplatí příslušný příplatek, je-li za těchto okolností požadován. V takovém případě bude dopravce povinen zaplatit náhradu až do výše udané částky, pokud neprokáže, že je tato částka vyšší než skutečný zájem cestujícího na dodání do místa určení.

3. Při přepravě nákladu je odpovědnost dopravce v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění omezena na částku 17 jednotek zvláštních práv čerpání (SDR) za kilogram, pokud odesílatel neučiní v době, kdy předává náklad dopravci, zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a nezaplatí příslušný příplatek, je-li za těchto okolností požadován. V takovém případě bude dopravce povinen zaplatit náhradu až do výše udané částky, pokud neprokáže, že je tato částka vyšší než skutečný zájem odesílatele na dodání do místa určení.

4. V případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění části nákladu nebo jakéhokoli předmětu tvořícího část nákladu se přihlíží při stanovení hranice odpovědnosti dopravce pouze k celkové hmotnosti dotčené části nebo předmětu. Je-li však ztrátou, poškozením nebo zpožděním části nákladu a nebo jakéhokoli předmětu tvořícího součást nákladu ovlivněna hodnota ostatních zásilek uvedených ve stejném leteckém nákladním listu nebo v potvrzení o převzetí nákladu k přepravě a nebo, pokud tyto doklady nebyly vydány, ve stejném záznamu, pro jehož uložení se používají jiné prostředky uvedené v článku 4 odstavci 2, přihlédne se při stanovení hranice odpovědnosti dopravce k celkové hmotnosti celé zásilky nebo zásilek.

5. Předcházející ustanovení uvedená v odstavcích 1 a 2 tohoto článku neplatí, pokud se prokáže, že ke škodě došlo jednáním nebo opomenutím dopravce, jeho zaměstnanců nebo agentů učiněným úmyslně se záměrem způsobit škodu nebo z nedbalosti s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde. Uvedené je podmíněno tím, že se neprokáže, že v případě takového jednání nebo opomenutí zaměstnanec nebo agenta jednal tento zaměstnanec nebo agent v rámci svých pracovních povinností.

6. Omezení odpovědnosti uvedená v článku 21 a v tomto článku nebrání soudu, aby podle svého platného právního řádu přiznal navíc náhradu celých nebo části soudních výloh nebo jiných procesních výdajů, které vynaložil žalobce,

včetně úroků. Toto ustanovení však neplatí, jestliže výše přiznané náhrady škody bez započtení soudních výloh a jiných procesních výdajů nepřesahuje částku, kterou dopravce nabídl písemně žalobci do šesti měsíců od události, která způsobila škodu, a nebo před zahájením soudního sporu, došlo-li k němu později.

Čl.23

Přepočet peněžních jednotek

1. Částky uváděné v jednotkách zvláštních práv čerpání v této úmluvě znamenají jednotky zvláštních práv čerpání, jak je definuje Mezinárodní měnový fond. Přepočet těchto částek na národní měny se v případě soudního řízení provádí podle hodnoty jednotek zvláštních práv čerpání v den vynesení rozsudku. Přepočet jednotek zvláštních práv čerpání na národní měny se u smluvní strany, jež je členem Mezinárodního měnového fondu, provede podle metodiky přepočtu, kterou používá Mezinárodní měnový fond pro svoje operace a transakce ke dni vynesení rozsudku. Přepočet jednotek zvláštních práv čerpání na národní měny se u smluvní strany, jež není členem Mezinárodního měnového fondu, provede podle metodiky, kterou určí tento stát.

2. Ty státy, které nejsou členy Mezinárodního měnového fondu a jejichž zákony nedovolují použít ustanovení uvedená v odstavci 1 tohoto článku, mohou v době ratifikace Úmluvy nebo přístupu k ní nebo kdykoli později prohlásit, že hranice odpovědnosti dopravce uvedené v článku 21 se stanovují pevnou částkou ve výši 1 500 000 peněžních jednotek na cestujícího při soudních jednáních na jejich územích; 62 500 peněžních jednotek na cestujícího dle článku 22 odstavce 1; 15 000 peněžních jednotek na cestujícího dle článku 22 odstavce 2; a 250 peněžních jednotek na kilogram nákladu dle článku 22 odstavce 3. Uvedená peněžní jednotka odpovídá šedesáti pěti a půl miligramu zlata o ryzosti devět set tisícin. Tyto částky lze převádět na příslušnou národní měnu v zaokrouhlených číslech. Přepočet těchto částek na národní měnu se provádí podle zákonů příslušného státu.

3. Výpočet zmíněný v poslední větě odstavce 1 tohoto článku a způsob přepočtu zmíněný v odstavci 2 tohoto článku musejí být provedeny takovým způsobem, aby měly v národní měně příslušné smluvní strany pokud možno stejnou reálnou hodnotu jako částky uvedené v člancích 21 a 22, kdyby se použily první tři věty odstavce 1 tohoto článku. Smluvní strany musejí deponovat Úmluvy oznámit způsob výpočtu podle odstavce 1 tohoto článku nebo způsob přepočtu podle odstavce 2 tohoto článku podle toho, který způsob použijí, když budou ukládat listiny o ratifikaci, přijetí, schválení Úmluvy nebo přístupu k ní kdykoli později, když dojde k jakékoli změně.

Čl.24

Přezkoumání limitů odpovědnosti

1. Aniž by tím byla dotčena ustanovení uvedená v článku 25 této úmluvy a s výhradou ustanovení uvedeného v odstavci 2 tohoto článku, limity odpovědnosti stanovené v člancích 21, 22 a 23 budou přezkoumávány

depozitářem v pětiletých intervalech, přičemž první takové přezkoumání bude provedeno na konci pátého roku následujícího po vstupu Úmluvy v platnost, a nebo, pokud Úmluva nevstoupí v platnost do pěti let ode dne, kdy bude prvně otevřena k podpisu, v průběhu jejího prvního roku platnosti, a to srovnáním s mírou inflace, která odpovídá kumulované hodnotě inflace od poslední revize a nebo v případě prvního přezkoumání ode dne, kdy tato úmluva vstoupila v platnost. Měřítkem, které bude použito pro stanovení míry inflace, přitom bude vážený průměr ročního zvyšování nebo snižování indexu spotřebitelských cen ve státech, jejichž měny tvoří jednotky zvláštních práv čerpání uvedené v článku 23 odstavci 1.

2. Ukáže-li výsledek přezkoumání uvedeného v předcházejícím odstavci, že míra inflace překročila 10 procent, uvědomí depozitář smluvní strany o tom, že bude provedena revize limitů odpovědnosti. Každá taková revize nabude platnosti šest měsíců po jejím oznámení smluvním stranám. Jestliže do tří měsíců po oznámení smluvním stranám většina smluvních stran vyjádří svůj nesouhlas, revize nenabude platnosti a depozitář předá celou záležitost k projednání konferenci smluvních stran. Depozitář uvědomí neprodleně všechny smluvní strany o vstupu v platnost revidovaných limitů odpovědnosti.

3. Aniž by tím byla dotčena ustanovení uvedená v odstavci 1 tohoto článku, postup popsany v odstavci 2 tohoto článku se použije kdykoli, jestliže o to požádá jedna třetina smluvních stran, a za podmínky, že míra inflace uvedená v odstavci 1 přesáhla 30 procent ode dne poslední revize a nebo od dne, kdy tato úmluva vstoupila v platnost, jestliže k žádné revizi dříve nedošlo. Následná přezkoumání s použitím procedury popsané v odstavci 1 tohoto článku se budou konat v pětiletých intervalech počínaje koncem pátého roku, který následoval po dni přezkoumání podle tohoto odstavce.

Čl.25

Úprava limitů odpovědnosti

Dopravce může stanovit, že se na přepravní smlouvu vztahují vyšší limity odpovědnosti, než jaké jsou stanovené touto úmluvou, a nebo, že nestanoví žádné limity své odpovědnosti.

Čl.26

Neplatnost smluvních ujednání

Jakékoli ujednání, jehož účelem je zbavit dopravce odpovědnosti nebo stanovit nižší limity odpovědnosti, než je předepsáno v této úmluvě, je neplatné a právně neúčinné, avšak z neplatnosti takového ujednání nevyplývá neplatnost celé smlouvy, ta zůstává v rámci ustanovení této úmluvy i nadále platná.

Čl.27

Smluvní svoboda

Žádné ustanovení obsažené v této úmluvě nebrání tomu, aby dopravce odmítl uzavřít jakoukoli přepravní smlouvu, aby se vzdal jakékoli obrany umožněné

mu Úmluvou nebo aby stanovil podmínky, které nejsou v rozporu s ustanoveními této úmluvy.

Čl.28 Zálohy

V případě leteckých nehod, při nichž došlo k usmrcení nebo zranění cestujících, vyplatí dopravce, jestliže to požaduje jeho vnitrostátní právo, neprodleně zálohu fyzické osobě nebo osobám, které mají nárok na odškodnění, tak, aby byly uspokojeny okamžité ekonomické potřeby takových osob. Tato záloha není uznáním odpovědnosti a může se odečíst od veškerých částek, které budou později dopravcem vyplaceny jako náhrada škody.

Čl.29 Podklady pro uplatnění žaloby

Při přepravě cestujících, zavazadel a nákladu je jakákoli žaloba na náhradu škody, která vznikla ať již podle této úmluvy nebo ze smlouvy nebo z porušení právní povinnosti anebo jinak, přípustná pouze v souladu s podmínkami a s limity odpovědnosti stanovenými touto úmluvou, aniž by došlo k újmě určených osob, které mají právo vznést žalobu a při určení jejich příslušných práv. Ve všech takových žalobách jsou represivní, exemplární a jiné nenahraditelné škody nevymahatelné.

Čl.30 Zaměstnanci, agenti - sdružování nároků

1. Jestliže je podána žaloba na zaměstnance nebo agenta dopravce o náhradu škody, na kterou se vztahuje tato úmluva, bude takový zaměstnanec nebo agent, prokáže-li, že jednal v rámci svých pracovních povinností, oprávněn sám využívat podmínek a limitů odpovědnosti, které se vztahují na dopravce podle této úmluvy.

2. Celková výše náhrady, kterou lze získat od dopravce, jeho zaměstnanců a agentů, nesmí v takovém případě překročit stanovené limity.

3. S výjimkou přepravy nákladu ustanovení odstavců 1 a 2 tohoto článku neplatí, jestliže se prokáže, že škodu způsobilo jednání nebo opomenutí zaměstnance nebo agenta učiněné s úmyslem způsobit škodu a nebo z nedbalosti s vědomím, že ke škodě pravděpodobně dojde.

Čl.31 Včasné oznámení reklamace

1. Převzetí zapsaného zavazadla nebo nákladu oprávněným příjemcem bez oznámení reklamace je přímým důkazem toho, že věc byla předána v dobrém stavu a v souladu s přepravním dokladem nebo záznamem uloženým jiným způsobem, jak je uvedeno v odstavci 2 článku 3 a v odstavci 2 článku 4.

2. V případě poškození musí oprávněný příjemce uvědomit dopravce o poškození neprodleně, jakmile je zjistí, nebo nejpozději do sedmi dnů ode dne převzetí v případě zapsaného zavazadla a do čtrnácti dnů po převzetí v případě nákladu. Při zpoždění musí být reklamáce učiněna nejpozději dvacet jeden den ode dne, kdy bylo zavazadlo a nebo náklad předán příjemci k dispozici.

3. Každá reklamáce musí být učiněna písemně a předána nebo zaslána ve lhůtě uvedené výše.

4. Pokud ve stanovené lhůtě reklamáce vznesena nebyla, není přípustná žádná žaloba vůči dopravci kromě případu, kdy by se dopustil podvodu.

Čl.32 Úmrtí odpovědné osoby

V případě úmrtí odpovědné osoby se veškeré žaloby o náhradu škody podle ustanovení této úmluvy vedou proti jejím právním nástupcům.

Čl.33 Soudní pravomoc

1. Žalobu o náhradu škody je možno podat podle volby žalobce na území jedné ze smluvních stran, buď u soudu, kde má dopravce bydliště, nebo u soudu hlavního sídla jeho podnikání nebo u soudu v místě jeho podnikání, ve kterém byla přepravní smlouva sjednána, nebo u soudu v místě určení.

2. V případě žaloby o náhradu škody způsobené usmrcením nebo zraněním cestujícího je možné podat žalobu u soudů uvedených v odstavci 1 tohoto článku nebo na území smluvní strany, kde v době nehody měl cestující svoje hlavní a trvalé bydliště, a kam nebo odkud dopravce provádí leteckou dopravu cestujících buď svým vlastním letadlem, a nebo letadlem jiného dopravce podle obchodní smlouvy a nebo, kde dopravce uskutečňuje leteckou přepravu cestujících v provozních prostorách pronajatých nebo vlastněných jím samým nebo jiným dopravcem, s nímž má obchodní smlouvu.

3. Pro účely odstavce 2

(a) výraz "obchodní smlouva" znamená smlouvu jinou než smlouvu o zastoupení, která je sjednána mezi dopravci a týká se zajištění jejich společných služeb pro leteckou přepravu cestujících;

(b) výraz "hlavní a trvalé bydliště" znamená trvalé bydliště cestujícího v době nehody. V tomto směru není rozhodující státní příslušnost cestujícího.

4. Pro soudní řízení platí právní řád soudu, který bude případ projednávat.

Čl.34 Arbitráž

1. Podle ustanovení tohoto článku se mohou smluvní strany při přepravě nákladu dohodnout, že spory týkající se odpovědnosti dopravce podle této úmluvy budou řešeny arbitráží. Dohoda musí být písemná.
2. Arbitrážní řízení se bude podle volby navrhovatele konat pod jednou z jurisdikcí uvedených v článku 33.
3. Arbitr nebo jiný arbitrážní orgán se musí řídit ustanoveními této úmluvy.
4. Ustanovení uvedená v odstavcích 2 a 3 tohoto článku budou považována za součást každé doložky nebo ujednání o arbitráži a každé ustanovení v takové doložce nebo ujednání, které by s nimi bylo v rozporu, je neplatné a právně neúčinné.

Čl.35 Lhůta pro podání žaloby

1. Právo na náhradu škody se promlčuje, nebude-li podána žaloba ve lhůtě dvou let počítané ode dne příletu na místo určení a nebo ode dne, kdy letadlo mělo doletět, a nebo ode dne zastavení dopravy.
2. Způsob výpočtu této lhůty se určuje podle právního řádu soudu, který bude případ projednávat.

Čl.36 Postupná doprava

1. Jde-li o přepravu ve smyslu článku 1 odstavce 3 prováděnou postupně několika dopravci, každý dopravce, který přijme cestující, zavazadla nebo náklad, podléhá pravidlům stanoveným touto úmluvou a je považován za jednu ze stran přepravní smlouvy do té míry, na jakou část přepravy jemu svěřené se přepravní smlouva vztahuje.
2. Jestliže se přeprava provádí tímto způsobem, může cestující a nebo jakákoli jiná osoba, jež má nárok na náhradu škody jako její právní nástupce, uplatňovat tento nárok pouze vůči dopravci, který prováděl přepravu, během níž došlo k nehodě nebo zpoždění, kromě případů, kdy první dopravce převezme výslovným ujednáním odpovědnost za celou cestu.
3. Pokud se týká zavazadel nebo nákladu, cestující nebo odesílatel může uplatnit nárok vůči prvnímu dopravci a cestující nebo příjemce, který je oprávněn k jejich přijetí, může uplatnit nárok vůči poslednímu dopravci a kromě toho každý z nich může uplatnit nárok vůči dopravci, který prováděl přepravu, během níž došlo ke zničení, ztrátě, poškození nebo zpoždění. Tito dopravci jsou společně a nerozdílně odpovědní cestujícímu nebo odesílateli nebo příjemci.

Čl.37

Právo postihu vůči třetím stranám

Žádné z ustanovení této úmluvy nebrání tomu, aby osoba odpovědná za škodu podle ustanovení této úmluvy uplatnila právo regresu vůči jakékoli jiné osobě.

HLAVA IV

Kombinovaná přeprava

Čl.38

Kombinovaná přeprava

1. V případě kombinované přepravy, která se děje částečně letecky a částečně jakýmkoli jiným dopravním prostředkem, se ustanovení uvedená v této úmluvě s výhradou ustanovení uvedených v článku 18 odstavci 4 vztahují pouze na leteckou přepravu, pokud tato přeprava vyhovuje podmínkám článku 1.

2. Žádné z ustanovení této úmluvy nebrání stranám, aby v případě kombinované přepravy zapsaly do dokladů pro leteckou přepravu podmínky pro jiné druhy dopravy, budou-li přitom zachována všechna ustanovení této úmluvy, která se vztahují na leteckou přepravu.

HLAVA V

Letecká přeprava prováděná jinou osobou, než je smluvní dopravce

Čl.39

Smluvní dopravce - skutečný dopravce

Ustanovení uvedená v této hlavě platí v případech, kdy osoba (nadále označovaná jako "smluvní dopravce") jako podnikatel uzavře přepravní smlouvu podle této úmluvy s cestujícím nebo odesílatelem a nebo s osobou, která jedná v zastoupení cestujícího nebo odesílatele, a jiná osoba (nadále označovaná jako "skutečný dopravce") provede na základě zmocnění smluvního dopravce celou nebo část přepravy, avšak není pro tuto část přepravy postupným dopravcem ve smyslu definice v této úmluvě. Existence takového zmocnění se předpokládá, pokud není prokázán opak.

Čl.40

Podíly odpovědnosti smluvního a skutečného dopravce

Jestliže skutečný dopravce provede celou nebo část přepravy, která se podle smlouvy zmíněné v článku 39 řídí touto úmluvou, na smluvního dopravce i skutečného dopravce, vyjma jak uvedeno v této hlavě, se budou vztahovat ustanovení uvedená v této úmluvě, z toho na prvního z nich pro celou přepravu sjednanou ve smlouvě a pro druhého pouze pro přepravu, kterou sám provádí.

Čl.41 Vzájemná odpovědnost

1. Jednání a opomenutí skutečného dopravce a jeho zaměstnanců a agentů, které je v rozsahu jejich pracovních povinností, se pro přepravu prováděnou skutečným dopravcem považují také za jednání a opomenutí smluvního dopravce.

2. Jednání a opomenutí smluvního dopravce a jeho zaměstnanců a agentů, které je v rozsahu jejich pracovních povinností, se pro přepravu prováděnou skutečným dopravcem považují také za jednání a opomenutí skutečného dopravce. Žádné takové jednání nebo opomenutí však nezakládá vyšší odpovědnost skutečného dopravce, než jsou částky uvedené v člancích 21, 22, 23 a 24 této úmluvy. Jakékoli zvláštní ujednání, podle něhož smluvní dopravce přebírá závazky, které nejsou stanovené touto úmluvou, a nebo se vzdává práv, která mu přísluší podle této úmluvy, a nebo jakéhokoliv prohlášení o zájmu na dodání na určené místo podle článku 22, platí pro skutečného dopravce pouze v případě, že k tomu dal souhlas.

Čl.42 Sdělování reklamací a pokynů

Jakákoli vznesená reklamacie nebo pokyn daný dopravci podle této úmluvy má stejný účinek bez ohledu na to, zda byly uplatněny u smluvního dopravce nebo skutečného dopravce. Pokyny uvedené v článku 12 této úmluvy však jsou platné jen v případě, že jsou podány smluvnímu dopravci.

Čl.43 Zaměstnanci a agenti

V souvislosti s přepravou, kterou provádí skutečný dopravce, má každý zaměstnanec nebo agent tohoto dopravce, a nebo smluvního dopravce, jestliže prokáže, že jednal v mezích plnění svých pracovních povinností, právo využít podmínky a limity odpovědnosti, které platí podle této úmluvy pro dopravce, jehož je zaměstnancem nebo agentem, pokud nebude prokázáno, že jednal způsobem, který znemožňuje využít limity odpovědnosti podle této úmluvy.

Čl.44 Kumulace náhrady škod

V souvislosti s přepravou, kterou provádí skutečný dopravce, nemůže celkový úhrn náhrady škod, vymáhaných od skutečného a smluvního dopravce a od jejich zaměstnanců a agentů jednajících v mezích plnění svých pracovních povinností, přesáhnout maximální částku, kterou je možné požadovat buď od smluvního dopravce nebo od skutečného dopravce podle této úmluvy, avšak žádná z uvedených osob neodpovídá za finanční částku, která přesahuje limit plnění stanoveného pro tuto osobu.

Čl.45

Sdělování požadavků na náhradu škod

V souvislosti s přepravou, kterou provádí skutečný dopravce, může být vznesena žaloba o náhradu škod podle volby žalobce buď proti skutečnému dopravci nebo smluvnímu dopravci, nebo proti oběma společně, nebo odděleně. Bude-li vznesena žaloba pouze proti jednomu z těchto dopravců, má tento dopravce právo požadovat, aby byl souzen současně i druhý dopravce, a pro soudní řízení platí právní řád soudu, který bude případ projednávat.

Čl.46

Další jurisdikce

Jakákoli žaloba o náhradu škody podle článku 45 musí být podána podle volby žalobce buď u soudu, u něhož je možné uplatnit žalobu proti smluvnímu dopravci, jak je uvedeno v článku 33 této úmluvy, nebo u soudu, jehož soudní pravomoc zahrnuje místo, kde má skutečný dopravce trvalý pobyt a nebo kde je hlavní místo jeho podnikání.

Čl.47

Neplatnost smluvních ujednání

Jakékoli smluvní ujednání, jehož účelem je zbavit smluvního dopravce nebo skutečného dopravce odpovědnosti podle této hlavy nebo stanovit nižší limity odpovědnosti, než je předepsáno v této hlavě, je neplatné a právně neúčinné, avšak z neplatnosti takového ujednání nevyplyvá neplatnost celé smlouvy, která zůstává i nadále platná v rámci ustanovení této hlavy.

Čl.48

Vzájemné vztahy smluvního a skutečného dopravce

S výhradou uvedenou v článku 45 žádné z ustanovení této hlavy neovlivňuje práva a povinnosti dopravců vůči sobě navzájem, včetně práva postihu nebo odškodnění.

HLAVA VI

Jiná ustanovení

Čl.49

Neplatnost jiných závazků

Jakékoli ujednání v přepravní smlouvě a ve všech zvláštních smlouvách uzavřených před vznikem škody, v nichž se strany záměrně zavazují nedodržovat předpisy a pravidla stanovená v této úmluvě buď tak, že byla sjednána platnost jiných zákonů, a nebo tak, že byla změněna pravidla týkající se soudních pravomocí, jsou neplatná a právně neúčinná.

Čl.50 Pojištění

Smluvní strany budou požadovat na svých dopravcích, aby uzavřeli vhodné pojištění na krytí své odpovědnosti podle této úmluvy. Stát, v němž dopravce působí, má právo požadovat, aby dopravce prokázal, že uzavřel odpovídající pojištění na krytí svojí odpovědnosti podle této úmluvy.

Čl.51 Přeprava prováděná za mimořádných okolností

Ustanovení uvedená v člancích 3 až 5, 7 a 8, která se vztahují k přepravním dokladům, neplatí v případě přepravy prováděné za mimořádných okolností mimo normální rozsah podnikání dopravce.

Čl.52 Definice dnů

Výraz "dny" používaný v této úmluvě znamená kalendářní dny a nikoli pracovní dny.

HLAVA VII

Závěrečná ustanovení

Čl.53 Podpis, ratifikace a vstup v platnost

1. Tato úmluva bude otevřena k podpisu v Montrealu dne 28. května 1999 státům, které se účastní Mezinárodní konference o leteckém právu konané v Montrealu od 10. do 28. května 1999. Po 28. květnu 1999 bude Úmluva otevřena k podpisu všem státům v ústředí Mezinárodní organizace pro civilní letectví v Montrealu až do doby, kdy vstoupí v platnost podle odstavce 6 tohoto článku.

2. Tato úmluva bude stejně tak otevřena k podpisu regionálními organizacím pro ekonomickou integraci. Pro účely této úmluvy se "regionálními organizacemi pro ekonomickou integraci" rozumějí všechny organizace, které byly založeny suverénními státy v příslušném regionu a které mají pravomoc v některých záležitostech, které se řídí touto úmluvou a které byly řádně zmocněny, aby tuto úmluvu ratifikovaly, přijaly, schválily a nebo k ní přistoupily. Výraz "smluvní strana" nebo "smluvní strany" v této úmluvě vyjma v odstavci 2 článku 1, odstavci 1(b) článku 3, odstavci (b) článku 5, článků 23, 33, 46 a odstavce (b) článku 57 platí shodně i pro regionální organizace pro ekonomickou integraci. Pro účely článku 24 výraz "většina členských států" a "třetina členských států" nezahrnuje regionální organizace pro ekonomickou integraci.

3. Tato úmluva musí být ratifikována státy a regionálními organizacemi pro ekonomickou integraci, které ji podepsaly.

4. Každý stát nebo regionální organizace pro ekonomickou integraci, které tuto smlouvu nepodepíší, ji kdykoli mohou přijmout, schválit a nebo k ní přistoupit.

5. Dokumenty o ratifikaci, přijetí, schválení nebo přístupu budou uloženy u Mezinárodní organizace pro civilní letectví, která je v této úmluvě označována jako depozitář.

6. Tato úmluva vstoupí v platnost šedesátý den, který bude následovat po uložení třicátého dokumentu o ratifikaci, přijetí, schválení nebo přístupu k úmluvě státy, které takový dokument u depozitáře uložily. Dokumenty uložené regionálními organizacemi pro ekonomickou integraci se pro účely tohoto odstavce nezapočítávají.

7. Pro jiné státy a jiné regionální organizace pro ekonomickou integraci vstoupí úmluva v platnost šedesátým dnem po datu uložení dokumentu o ratifikaci, přijetí, schválení nebo přístupu.

8. Depozitář neprodleně uvedomí všechny signatáře a členské státy

- (a) o každém podpisu této úmluvy a jeho datu;
- (b) o každém uložení dokumentu o ratifikaci, přijetí, schválení nebo přístupu a jeho datu;
- (c) o datu, kdy tato úmluva vstoupí v platnost;
- (d) o datu, kdy vstoupí v platnost jakékoli změny limitů odpovědnosti stanovených podle této úmluvy;
- (e) o jakémkoli vypovězení podle článku 54.

Čl.54

Výpověď Úmluvy

1. Každý členský stát může tuto úmluvu vypovědět písemným oznámením depozitáři.

2. Výpověď Úmluvy nabude platnost sto osmdesát dnů po dni, kdy bylo oznámení o výpovědi doručeno depozitáři.

Čl.55

Vztahy s jinými dokumenty Varšavské úmluvy

Tato úmluva má přednost před jakýmkoli pravidly, jimiž se řídí mezinárodní letecká přeprava:

1. mezi členskými státy této úmluvy, pokud jsou tyto státy společně členskými státy

- (a) Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsané ve Varšavě 12. října 1929 (dále Varšavská úmluva);
 - (b) Protokolu, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, podepsaného v Haagu 28. září 1955 (dále Haagský protokol);
 - (c) Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděnou jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, podepsané v Guadalajaře 18. září 1961 (dále Guadalajarská úmluva);
 - (d) Protokolu, kterým se doplňuje Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, ve znění Protokolu podepsaného v Haagu 28. září 1955, podepsaného v Guatemala City 8. března 1971 (dále protokol z Guatemala City);
 - (e) Doplnkových protokolů č. 1 až 3 a Montrealského protokolu č. 4, kterými se doplňuje Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu nebo Varšavská úmluva ve znění Haagského protokolu a protokolu z Guatemala City, podepsaných v Montrealu 25. září 1975 (dále Montrealské protokoly); nebo
2. na území kteréhokoli členského státu této úmluvy, pokud je tento stát členským státem jednoho z dokumentů uvedených v bodech (a) až (e) výše.

Čl.56

Státy s více než jedním právním řádem

1. Jestliže stát má dvě nebo více územních jednotek, na nichž platí odlišné zákony v záležitostech, které řeší tato úmluva, může v době podpisu, ratifikace, přijetí, schválení nebo přístupu prohlásit, že tato úmluva bude platit pro všechny jeho územní jednotky a nebo jen jednu nebo několik z nich, a může toto prohlášení kdykoli změnit tím, že předloží jiné prohlášení.
2. Každé takové prohlášení se musí oznámit deponitáři a musí v něm být výslovně uvedeno, pro které územní jednotky Úmluva platí.
3. Pro členský stát, který takové prohlášení předložil:
 - (a) slova "národní měna" v článku 23 budou znamenat měnu příslušné územní jednotky státu; a
 - (b) slova "vnitrostátní právo" v článku 28 budou znamenat právo v příslušné územní jednotce státu.

Čl.57
Výhrady

K této úmluvě nesmějí být připojovány žádné výhrady kromě toho, že členský stát může prohlásit v dokumentu předaném depozitáři, že tato úmluva neplatí pro:

- (a) mezinárodní leteckou přepravu prováděnou a provozovanou členským státem pro nekomerční účely v souvislosti s výkonem jeho funkcí a povinností jako suverénního státu; a nebo
- (b) dopravu osob, nákladu a zavazadel pro jeho vojenské orgány v letadlech registrovaných anebo pronajatých tímto členským státem, kde celá kapacita letadla byla vyhrazena pro takové orgány.

NA DŮKAZ SVÉ VŮLE dále podepsaní pověření zástupci, kteří k tomu byli řádně zmocněni, podepsali tuto úmluvu.

DÁNO v Montrealu dne 28. května roku jeden tisíc devět set devadesát devět v anglickém, arabském, čínském, francouzském, ruském a španělském jazyce, přičemž všechny texty jsou stejně platné. Tato úmluva zůstane uložena v archivech Mezinárodní organizace pro civilní letectví a její ověřené kopie budou rozeslány depozitářem všem členským státům této úmluvy a rovněž všem státům Varšavské úmluvy, Haagského protokolu, Guadalajarské úmluvy, Protokolu z Guatemala City a Montrealských protokolů.

PŘÍLOHA Č. 3

STAV RATIFIKACÍ MONTREALSKÉ ÚMLUVY KE DNI

11. LEDNA 2006

Vstup v platnost:	Montrealská úmluva vstoupila v platnost dne 4. listopadu 2003.
Status:	69 smluvních stran

Stát	Datum podpisu	Datum vstupu v platnost
Albánie		19. 12. 2004
Bahamy	28. 05. 1999	
Bahrain		04. 11. 2003
Bangladéš	28. 05. 1999	
Barbados		04. 11. 2003
Belgie	28. 05. 1999	28. 06. 2004
Belize	28. 05. 1999	04. 11. 2003
Benin	28. 05. 1999	29. 05. 2004
Bolívie	28. 05. 1999	
Botswana		04. 11. 2003
Brazílie	03. 08. 1999	
Bulharsko		09. 01. 2004
Burkina Faso	28. 05. 1999	
Česká republika	28. 05. 1999	04. 11. 2003
Čína	28. 05. 1999	31.07.2005
Dánsko	28. 05. 1999	28. 06. 2004
Dominikánská republika	28. 05. 1999	
Egypt		25. 04. 2005
Estonsko	04. 02. 2002	04. 11. 2003
Finsko	09. 12. 1999	28. 06. 2004
Francie	28. 05. 1999	28. 06. 2004
Gabon	28. 05. 1999	
Gambie		09. 05. 2004
Ghana	28. 05. 1999	
Chile	28. 05. 1999	

Stát	Datum podpisu	Datum vstupu v platnost
Irsko	16. 08. 2000	28. 06. 2004
Island	28. 05. 1999	16. 08. 2004
Itálie	28. 05. 1999	28. 06. 2004
Jamajka	28. 05. 1999	
Japonsko		04. 11. 2003
Jihoafrická republika	28. 05. 1999	
Jordánsko	05. 10. 2000	04. 11. 2003
Kambodža	28. 05. 1999	
Kamerun	27. 09. 2001	04. 11. 2003
Kanada	01. 10. 2001	04. 11. 2003
Kapverdy		22. 10. 2004
Katar		14. 01. 2005
Keňa	28. 05. 1999	04. 11. 2003
Kolumbie	15. 12. 1999	04. 11. 2003
Kostarika	20. 12. 1999	
Kuba	28. 05. 1999	13.12.2005
Kuvajt	28. 05. 1999	04. 11. 2003
Kypr		04. 11. 2003
Libanon		14. 05. 2005
Litva	28. 05. 1999	29. 01. 2005
Lotyšsko		15. 02. 2005
Lucembursko	29. 02. 2000	28. 06. 2004
Madagaskar	28. 05. 1999	
Maďarsko		07. 01. 2005
Makedonie		04. 11. 2003
Maledivy		30.12.2005
Malta	28. 05. 1999	04. 07. 2004
Mauricius	28. 05. 1999	
Mexiko	28. 05. 1999	04. 11. 2003
Monako	28. 05. 1999	17. 10. 2004
Mongolsko		04. 12. 2004
Mosambik	28. 05. 1999	
Namibie	28. 05. 1999	04. 11. 2003
Německo	28. 05. 1999	28. 06. 2004
Niger	28. 05. 1999	
Nigérie	28. 05. 1999	04. 11. 2003
Nizozemí	30. 12. 1999	28. 06. 2004

Stát	Datum podpisu	Datum vstupu v platnost
Norsko		28. 06. 2004
Nový Zéland	13. 07. 2001	04. 11. 2003
Pákistán	28. 05. 1999	
Panama	28. 05. 1999	04. 11. 2003
Paraguay	17. 03. 2000	04. 11. 2003
Peru	07. 09. 1999	04. 11. 2003
Pobřeží slonoviny	28. 05. 1999	
Polsko	28. 05. 1999	
Portugalsko	28. 05. 1999	04. 11. 2003
Rakousko		28. 06. 2004
Rumunsko	18. 11. 1999	04. 11. 2003
Řecko	28. 05. 1999	04. 11. 2003
Saúdská Arábie	28. 05. 1999	14. 12. 2003
Senegal	28. 05. 1999	
Slovensko	28. 05. 1999	04. 11. 2003
Slovinsko	28. 05. 1999	04. 11. 2003
Spojené arabské emiráty		04. 11. 2003
Spojené státy americké	28. 05. 1999	04. 11. 2003
Středoafriická republika	25. 09. 2001	
Súdán	28. 05. 1999	
Svatý Vincenc a Grenadiny		28. 05. 2004
Svazijsko	28. 05. 1999	
Sýrie		04. 11. 2003
Španělsko	14. 01. 2000	28. 06. 2004
Švédsko	27. 08. 1999	28. 06. 2004
Švýcarsko	28. 05. 1999	05.09.2005
Tanzanie		04. 11. 2003
Togo	28. 05. 1999	
Tonga		19. 01. 2004
Turecko	28. 05. 1999	
Uruguay	09. 06. 1999	
Vanuatu		08.01.2006
Velká Británie	28. 05. 1999	28. 06. 2004
Zambie	28. 05. 1999	
Mezinárodní ekonomické organizace		
Evropské společenství	09. 12. 1999	28. 06. 2004

