



SBÍRKA MEZINÁRODNÍCH SMLUV ČESKÁ REPUBLIKA

Částka 59

Rozeslána dne 18. listopadu 2003

Cena Kč 38,50

O B S A H:

123. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě

123

SDĚLENÍ

Ministerstva zahraničních věcí

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že dne 28. května 1999 byla v Montrealu přijata a jménem České republiky podepsána Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě.

S Úmluvou vyslovil souhlas Parlament České republiky a prezident republiky Úmluvu ratifikoval. Ratifikační listina České republiky byla uložena u generálního tajemníka Mezinárodní organizace pro civilní letectví, depozitáře Úmluvy, dne 16. listopadu 2000.

Při uložení ratifikační listiny Česká republika učinila následující oznámení podle článku 23 odst. 3 Úmluvy:

„Česká republika jako členský stát Mezinárodního měnového fondu bude postupovat podle článku 23 odst. 1 Úmluvy.“

Úmluva vstoupila v platnost na základě ustanovení svého článku 53 odst. 6 dne 4. listopadu 2003 a tímto dnem vstoupila v platnost na základě téhož ustanovení i pro Českou republiku.

Anglické znění Úmluvy a její překlad do českého jazyka se vyhláší současně.

CONVENTION

for the Unification of Certain Rules for
International Carriage by Air

Done at Montreal on 28 May 1999

CONVENTION

pour l'unification de certaines règles
relatives au transport aérien international

Faite à Montréal le 28 mai 1999

CONVENIO

para la unificación de ciertas reglas
para el transporte aéreo internacional

Hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999

КОНВЕНЦИЯ

для унификации некоторых правил
международных воздушных перевозок

Совершена в Монреале 28 мая 1999 года

《统一国际航空运输某些规则的公约》

于 1999 年 5 月 28 日

在蒙特利尔签订

اتفاقية

توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي

حررت في مونتريال في ٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩



1999

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
国际民用航空组织

منظمة الطيران المدني الدولي

Certified to be a true and complete copy
Copie certifiée conforme
Es copia fiel y autentica
Копия точная и полная

Ludwig Müller

Legal Bureau
Direction des Affaires juridiques
Dirección de Asuntos Jurídicos
Юридическое управление

ICAO • OACI • ИКАО

PŘEKLAD

ÚMLUVA

o sjednocení některých pravidel

o mezinárodní letecké přepravě

Podepsaná v Montrealu 28. května 1999

Montreal
28. května 1999

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.

ÚMLUVA

O SJEDNOCENÍ NĚKTERÝCH PRAVIDEL
O MEZINÁRODNÍ LETECKÉ PŘEPRAVĚ

SMLOUVNÍ 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 převážování 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

Článek 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, buď 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. 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.

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.

Článek 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

Článek 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. 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.

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.

Článek 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.

Článek 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.

Článek 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.

Článek 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.

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.

Článek 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.

Článek 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.

Článek 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.

Článek 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.

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.

Článek 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. Uposlechne-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.

Článek 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.

Článek 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.

Článek 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. 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:

2. Ustanovení uvedená v člancích 12, 13 a 14 je možno měnit pouze výslovným ujednáním v leteckém nákladním listu nebo v potvrzení o převzetí nákladu k přepravě.

Článek 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

Článek 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.

Článek 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) 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 transhipment, 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) 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.

Článek 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.

Článek 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 z části 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 z části 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.

Článek 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) 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.

- 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.

Článek 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 částí 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, přihlédně 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 částí 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.

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,

Článek 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 depozitáři 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.

Článek 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 depo-

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.

zitář 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.

Článek 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.

Článek 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 nevyplyvá neplatnost celé smlouvy, ta zůstává v rámci ustanovení této úmluvy i nadále platná.

Článek 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.

Článek 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.

Článek 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.

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,

Článek 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.

Článek 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 reklamace učiněna nejpozději dvacet jeden den ode dne, kdy bylo zavazadlo a nebo náklad předán příjemci k dispozici.

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

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

Článek 32 – Úmrtí odpovědné osoby

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

Článek 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

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 seised 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 seised 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.

svým vlastním letadlem, a nebo letadlem jiného dopravce podle obchodní smlouvy a nebo, kde dopravce usku-
tečňuje 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.

Článek 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.

Článek 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.

Článek 36 – Postupná doprava

1. Jde-li o přepravu ve smyslu článku 1 odstavce 3 prováděnou postupně několika dopravci, každý do-
pravce, který přijme cestující, zavazadla nebo náklad, podléhá pravidlům stanoveným touto úmluvou a je pova-
žován za jednu ze stran přepravní smlouvy do té míry, na jakou část přepravy jemu svěřené se přepravní smlouva
vztahuje.

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.

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.

Článek 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

Článek 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

Článek 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.

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.

Článek 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 prvého z nich pro celou přepravu sjednanou ve smlouvě a pro druhého pouze pro přepravu, kterou sám provádí.

Článek 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 článcích 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.

Článek 42 – Sdělování reklamací a pokynů

Jakákoli vznesená reklamační 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.

Článek 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.

Článek 44 – Kumulace náhrady škod

V souvislosti s přepravou, kterou provádí skutečný dopravce, nemůže celkový úhrn náhrady škod, vyžádaných 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.

Článek 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

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 seised 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.

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.

Článek 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.

Článek 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.

Článek 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

Článek 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.

Článek 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.

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 Depositary.
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 Depositary 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.

Článek 51 – Přeprava prováděná za mimořádných okolností

Ustanovení uvedená v článcích 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.

Článek 52 – Definice dnů

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

HLAVA VII

Závěrečná ustanovení

Článek 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 regionálním 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 nepodepíše, 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. 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 Depositary 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

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 uvědomí 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.

Článek 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.

Článek 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) Doplňkových protokolů č. 1 až 3 a Montrealského protokolu č. 4, kterými se doplňuje Varšavská

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.

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.

Článek 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 depozitáři 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.

Článek 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.



Vydává a tiskne: Tiskárna Ministerstva vnitra, p. o., Bartůňkova 4, pošt. schr. 10, 149 01 Praha 415, telefon: 272 927 011, fax: 974 887 395 – **Redakce:** Ministerstvo vnitra, Nad Štolou 3, pošt. schr. 21/SB, 170 34 Praha 7-Holešovice, telefon: 974 832 341 a 974 833 502, fax: 974 833 502 – **Administrace:** písemné objednávky předplatného, změny adres a počtu odebíraných výtisků – MORAVIAPRESS, a. s., U Póny 3061, 690 02 Břeclav, telefon: 519 305 161, fax: 519 321 417. Objednávky ve Slovenské republice přijímá a titul distribuuje Magnet-Press Slovakia, s. r. o., Teslova 12, 821 02 Bratislava, tel.: 00421 2 44 45 46 28, fax: 00421 2 44 45 46 27. **Roční předplatné** se stanovuje za dodávku kompletního ročníku včetně rejstříku a je od předplatitelů vybíráno formou záloh ve výši oznámené ve Sbírce mezinárodních smluv. Závěrečné vyúčtování se provádí po dodání kompletního ročníku na základě počtu skutečně vydaných částek (první záloha na rok 2003 činí 1500,- Kč, druhá záloha na rok 2003 činí 4000,- Kč, třetí záloha na rok 2003 činí 1500,- Kč, čtvrtá záloha na rok 2003 činí 1500,- Kč) – Vychází podle potřeby – **Distribuce:** MORAVIAPRESS, a. s., U Póny 3061, 690 02 Břeclav, celoroční předplatné – 516 205 176, 519 305 176, objednávky jednotlivých částek (dobírky) – 516 205 179, 519 305 179, objednávky-knihkupci – 516 205 161, 519 305 161, faxové objednávky – 519 321 417, e-mail – sbirky@moraviapress.cz, zelená linka – 800 100 314. **Internetová prodejna:** www.sbirkyzakonu.cz – **Drobný prodej – Benešov:** Oldřich HAAGER, Masarykovo nám. 231; **Brno:** Ing. Jiří Hrazdil, Vranovská 16, SEVT, a. s., Česká 14, Knihkupectví JUDr. Oktavián Kocián, Příkop 6, tel.: 545 175 080; **Břeclav:** Prodejna tiskovin, 17. listopadu 410, tel.: 519 322 132, fax: 519 370 036; **České Budějovice:** SEVT, a. s., Česká 3; **Hradec Králové:** TECHNOR, Wonkova 432; **Hrdějovice:** Ing. Jan Fau, Dlouhá 329; **Cheb:** EFREX, s. r. o., Karlova 31; **Chomutov:** DDD Knihkupectví – Antikvariát, Ruská 85; **Kadaň:** Knihařství – Příbicková, J. Švermy 14; **Kladno:** eL VaN, Ke Stadiónu 1953; **Klatovy:** Krameriovo knihkupectví, nám. Míru 169; **Liberec:** Podještědské knihkupectví, Moskevská 28; **Litoměřice:** Jaroslav Tvrdík, Lidická 69, tel.: 416 732 135, fax: 416 734 875; **Most:** Knihkupectví „U Knihomila“, Ing. Romana Kopková, Moskevská 1999; **Olomouc:** ANAG, spol. s r. o., Denisova č. 2, Zdeněk Chumchal – Knihkupectví Týcho, Ostružnická 3; **Ostrava:** LIBREX, Nádražní 14, Profesio, Hollarova 14, SEVT, a. s., Nádražní 29, Petr Gřeš, Markova 34; **Otrokovice:** Ing. Kučeřík, Jungmannova 1165; **Pardubice:** LEJHANEC, s. r. o., třída Míru 65; **Plzeň:** ADMINA, Úslavská 2, EDICUM, Vojanova 45, Technické normy, Lábkova pav. č. 5; **Praha 1:** Dům učebnic a knih Černá Labuť, Na Poříčí 25, FIŠER-KLEMENTINUM, Karlova 1, LINDE Praha, a. s., Opletalova 35, Knihkupectví Seidl, Štěpánská 30, NEOLUXOR s. r. o., Václavské nám. 41; **Praha 2:** ANAG, spol. s r. o., nám. Míru 9 (Národní dům); **Praha 4:** SEVT, a. s., Jihlavská 405, Donáška tisku, Nuselská 53, tel.: 272 735 797-8; **Praha 5:** SEVT, a. s., E. Peškové 14; **Praha 6:** PPP – Staňková Isabela, Puškinovo nám. 17; **Praha 8:** JASIPA, Zenklova 60, Specializovaná prodejna Sbírky zákonů, Sokolovská 35, tel.: 224 813 548; **Praha 9:** Abonentní tiskový servis-Ing. Urban, Jablonecká 362, po – pá 7 – 12 hod., tel.: 286 888 382, e-mail: tiskovy.servis@abonent.cz; **Praha 10:** BMSS START, s. r. o., Vinohradská 190, Mediaprint & Kapa Pressegross, Štěrboholská 1404/104; **Přerov:** Knihkupectví EM-ZET, Bartošova 9; **Sokolov:** KAMA, Kalousek Milan, K. H. Borovského 22, tel.: 352 303 402; **Šumperk:** Knihkupectví D & G, Hlavní tř. 23; **Tábor:** Milada Šimonová – EMU, Budějovická 928; **Teplíce:** Knihkupectví L & N, Masarykova 15; **Trutnov:** Galerie ALFA, Bulharská 58; **Ústí nad Labem:** Severočeská distribuční, s. r. o., Havířská 327, tel.: 475 603 866, fax: 475 603 877, Cartoon, s. r. o., Solvayova 1597/3, Vazby a doplňování Sbírky zákonů včetně dopravy zdarma, tel.+fax: 475 501 773, www.kartoon.cz, e-mail: kartoon@kartoon.cz; **Zábřeh:** Mgr. Ivana Patková, Žižkova 45; **Žatec:** Prodejna U Pivovaru, Žižkovo nám. 76, Jindřich Procházka, Bezděkov 89 – Vazby Sbírky, tel.: 415 712 904. **Distribuční podmínky předplatného:** jednotlivé částky jsou expedovány neprodleně po dodání z tiskárny. Objednávky nového předplatného jsou vyřizovány do 15 dnů a pravidelné dodávky jsou zahajovány od nejbližší částky po ověření úhrady předplatného nebo jeho zálohy. Částky vyšlé v době od začátku předplatného do jeho úhrady jsou doposílány jednorázově. Změny adres a počtu odebíraných výtisků jsou prováděny do 15 dnů. **Reklama:** informace na tel. číslech 516 205 174, 519 305 174. V písemném styku vždy uvádějte IČO (právník osoba), rodné číslo (fyzická osoba). **Podávání novinových zásilek** povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpný závod Jižní Morava Ředitelství v Brně č. j. P/2-4463/95 ze dne 8. 11. 1995.