

## Některé otázky unifikace v mezinárodní letecké dopravě

JANA DOŠKOVÁ

Rozmanité společenské vztahy, vznikající v souvislosti s mezinárodním letectvím a mezinárodní leteckou dopravou, jsou upraveny souhrnem norem, nazývaným obvykle „letecké právo“. Někteří autoři vycházejí z předmětu lidského chování, z předmětu společenských vztahů (letadlo, vzdušný prostor, letecká doprava) a považují „letecké právo“ za samostatné odvětví právního systému.<sup>1)</sup> Vycházíme-li však ze specifiky lidského chování v daných společenských vztazích, upravených právními normami,<sup>2)</sup> dojdeme k závěru, že se jedná pouze o konglomerát norem z různých odvětví právního systému, nikoli o jeho nezávislé odvětví.<sup>3)</sup> V tomto „leteckém právu“ jsou obsaženy normy mezinárodního práva veřejného (např. právní režim vzdušného prostoru normy upravující potlačování protiprávních činů namířených proti bezpečnosti civilní letecké dopravy), mezinárodního práva soukromého (např. unifikovaná právní úprava odpovědnosti dopravce v mezinárodní letecké dopravě), občanského práva (např. úprava přepravní smlouvy ve vnitrostátní letecké dopravě), finančního práva (např. celní úpravy), správního práva (např. registrace letadla) atd.<sup>4)</sup>

Přímým důsledkem neustále rostoucího rozvoje mezinárodní letecké dopravy je růst především občanskoprávních vztahů s cizím prvkem a s nimi spojených nesnadno řešitelných problémů.

Vedle nesporně četných problémů vznikajících v souvislosti s přepravní smlouvou existují neuspokojivě vyřešené otázky i v jiných oblastech mezinárodní letecké dopravy.

Komplikované problémy odpovědnosti vyvolávají např. srážky letadel registrovaných v různých státech a jiné formy střetů leteckých provozů. V takových případech je nutné řešit otázku, podle kterého právního řádu

<sup>1)</sup> Tadeusz Halewski: O system prawa lotniczego, Lwow 1937, str. 12; Vladimír Mandl: Letecké právo, Plzeň 1928, str. 13–14; Otto Riese: Luftrecht, Stuttgart 1949, str. 11–12.

<sup>2)</sup> V. Knapp: Předmět a systém československého socialistického práva občanského, Praha 1959, str. 67–79.

<sup>3)</sup> Vladimír Outrata: Mezinárodní právo veřejné, Praha 1960, str. 48.

<sup>4)</sup> Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva, 1963, str. 225.

se mají posoudit vzájemná práva a povinnosti stran. Pokud jde o nároky poškozených cestujících a odesílatelů zboží vůči dopravci, uplatnila by se i v tomto případě příslušná mezinárodně unifikovaná právní úprava. Otázka zavinění, způsobu a rozsahu náhrady škody atd. ve vztahu mezi provozovateli letadel, která se srazila, nároky třetích osob poškozených na zemi, otázka odpovědnosti orgánů pozemního zabezpečení jsou zpravidla posuzovány podle *lex loci delicti* (*damni*) *commissi*.<sup>5)</sup> V případě, že v jednom státě se uskuteční jednání, jež vede ke způsobení škody, a v jiném státě dojde ke vzniku škody, vychází se při určení rozhodného práva buď z místa, v němž došlo k jednání, nebo z místa, v němž nastaly škodlivé účinky události, jež způsobila škodu, anebo se alternativně používá obou právních řádů.<sup>6)</sup> Československé právo (zákon č. 97 z r. 1963, § 15) se přiklání ke třetímu způsobu řešení.<sup>7)</sup>

Nemalé problémy vznikají rovněž v případech způsobení škody při nebo v důsledku protiprávních činů ohrožujících bezpečnost letecké dopravy, především únosů letadel. Tvůrci mezinárodních úmluv,<sup>8)</sup> upravujících oblast leteckého terorismu, některé otázky opomenuli: kdo bude hradit škodu, kterou utrpěli cestující nebo jejich právní nástupci v důsledku těchto protiprávních činů, kdo nahradí škodu vzniklou leteckým dopravcům?

Nutnost doplnění třech zmíněných úmluv úpravou, která by řešila tyto otázky náhrady škody, je nepochybná. Jedním z možných způsobů je přijetí Protokolu připojeného k těmto úmluvám, eventuálně přijetí samostatné úmluvy. S ohledem na překážky, na něž by nevyhnutelně oba tyto způsoby řešení narazily, lze uvažovat, zda by nebylo vhodnější přistoupit k celkové revizi zmíněných úmluv a vypracovat úmluvu jedinou, která by mimo jiné zahrnovala i otázku odpovědnosti za škody vzniklé při nebo v důsledku protiprávních činů ohrožujících bezpečnost letecké dopravy.<sup>9)</sup>

Pouze některé soudy v USA posuzovaly otázku odpovědnosti leteckého dopravce za škody způsobené v důsledku leteckého terorismu podle Varšavské úmluvy, kterou se řídily příslušné přepravní smlouvy cestujících a leteckých dopravců.<sup>10)</sup>

<sup>5)</sup> Nové unifikace právních otázek mezinárodní letecké dopravy, Studie z mezinárodního práva, 1964, str. 134, 135.

<sup>6)</sup> Op. cit. pozn. 5, str. 136.

<sup>7)</sup> Viz Z. Kučera: Mezinárodní právo soukromé, Praha 1975, str. 179.

<sup>8)</sup> Úmluva o trestných činech spáchaných na palubě letadel, podepsaná v Tokiu 14. 9. 1963; Úmluva o protiprávním únosu letadel, schválená v Haagu 16. 12. 1970; Úmluva o potlačení protiprávních činů namířených proti bezpečnosti civilní letecké dopravy, podepsaná v Montrealu 23. 9. 1971.

<sup>9)</sup> E. Georgiades: De la méthodologie pour l'unification du droit aérien international privé, str. 383, RFDA 1972.

<sup>10)</sup> Např. Herman v. TWA: žádost o náhradu škody vzniklé v důsledku únosu letadla společnosti TWA do jordánské pouště od 7. do 12. září 1970, Tribunal King's County stát New York, 22. 3. 1972. Bližší podrobnosti viz RFDA 1975, str. 382, R. H. Mankiewicz: Terrorisme aérien et responsabilité civile du transporteur aérien.

Pluralita cizích prvků, značná nejednotnost kolizních kritérií pro stanovení rozhodného práva a velké rozdíly v hmotném právu různých států tyto problémy ještě znesnadňují a mohou mít v praxi za následek vznik velmi nepřehledných situací a nedostatek právní jistoty.

Jediným úspěšným způsobem jejich řešení je efektivní mezinárodní unifikace norem upravujících občanskoprávní vztahy s cizím prvkem, vznikající v souvislosti s leteckou dopravou, cestou mnohostranné mezinárodní smlouvy.

Unifikace, tzn. vytváření jednotné právní úpravy, se může týkat hmotněprávních norem jednotlivých států, jejich kolizních norem nebo norem procesněprávních.<sup>11)</sup>

Ideální unifikace v mezinárodním rozsahu by bylo samozřejmě dosaženo přijetím jednotných pravidel hmotného práva jednotlivých států, upravujících všechny občanskoprávní poměry vznikající v souvislosti s leteckou dopravou mezinárodní i vnitrostátní. Obtížnost této úplné unifikace hmotného práva, daná podstatnými rozdíly vnitrostátních právních řádů (především základní rozdíl mezi civilistickým pojetím práva a common law, rozdílná koncepte práva v socialistických a kapitalistických zemích), mluví ve prospěch tvorby jednotné právní úpravy bezprostředně aplikovatelné výlučně na občanskoprávní poměry s cizím prvkem.<sup>12)</sup> V oblasti mezinárodní dopravy byla tato metoda unifikace použita vedle dopravy letecké také v dopravě železniční (viz bernské železniční úmluvy CIM a CIV).

Rovněž unifikace v rovině kolizních norem vytvářením jednotných kritérií pro určení, které vnitrostátní právo má být aplikováno na určité společenské vztahy, je v letecké dopravě potřebná a žádoucí a neměla by být podceňována. Sjednocené kolizní normy sice nemohou zaručit jednotnou úpravu práv a povinností účastníků občanskoprávní vztahů s cizím prvkem, avšak mohou zabezpečit vysoký stupeň právní stability a jistoty. Přijetí jednotných kolizních norem může zajistit, že na občanskoprávní vztahy obsahující identický cizí prvek bude aplikováno vždy stejné právo.

Minimální míru unifikace představuje sjednocení procesněprávních norem.

V oblasti letecké dopravy byla v posledních 50 letech vynaložena nemalá snaha o unifikaci občanskoprávních norem. Byla přijata řada mezinárodních mnohostranných unifikačních úmluv, sledujících sjednocení určitých vnitrostátních pravidel.<sup>13)</sup> Například:

Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké dopra-

<sup>11)</sup> Z. Kučera: Mezinárodní právo soukromé, Praha 1975, str. 38.

<sup>12)</sup> Rafaël Coquoz: Le Droit Privé International Aérien, Exposé systématique et critique, Paris 1938, str. 47 a násl.; Z. Kučera: Mezinárodní právo soukromé, 1975, str. 39.

<sup>13)</sup> K problematice unifikace vnitrostátních pravidel cestou mezinárodního práva viz Č. Čepelka, V. David: Úvod do mezinárodního práva, Brno 1978, str. 110.

vě<sup>14)</sup> schválená „II. mezinárodní konferencí o soukromém právu leteckém“ 12. 10. 1929 ve Varšavě (dále Varšavská úmluva);

Protokol, kterým se mění Varšavská úmluva, podepsaný 28. 9. 1955 v Haagu<sup>15)</sup> (dále Haagský protokol);

Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, sjednaná 18. 9. 1961 v Guadalajaře;<sup>16)</sup>

Guatemalský protokol, kterým se mění některá ustanovení Varšavské úmluvy, schválený 8. 3. 1971. (Dosud nevstoupil v platnost.)

Poměrně velký počet mezinárodních úmluv unifikuujících občanskoprávní normy by mohl vyvolat mylnou představu o úspěšnosti unifikačních snah vynaložených v této oblasti. Přestože výsledky tohoto úsilí působí na první pohled velmi působivě, nesmí být z mnoha důvodů přeceňovány a problémy vznikající z nejednotnosti a nepřehlednosti hmotněprávní úpravy nesmí být podceňovány.

Především si je třeba uvědomit, že s výjimkou Varšavské úmluvy nemá žádná z těchto úmluv skutečně univerzální charakter, byly ratifikovány relativně malým počtem<sup>17)</sup> států a nelze je tedy z tohoto hlediska považovat za významný příspěvek k unifikaci. Vypracování Varšavské úmluvy bylo ve své době, v počátcích rozvoje letectví a mezinárodní letecké dopravy, jejíž objem každoročně vzrůstá, velmi zdařilé a plně odpovídalo tehdejšímu ekonomickému a společenskému potřebám. Mimo jiné bylo její přijetí usnadněno skutečností, že upravovala mezinárodní režim v oblasti, která vnitrostátním právem buď ještě nebyla vůbec upravena, nebo se tato úprava nacházela v přípravné fázi.

Úmluvou unifikovaný mezinárodní režim odpovědnosti leteckého dopravce v různém stupni ovlivnil naprostou většinu vnitrostátních režimů odpovědnosti.<sup>18)</sup> Tendence přizpůsobování vnitrostátní úpravy problematiky odpovědnosti leteckého dopravce mezinárodně unifikovanému režimu byla charakteristická pro období následující vzápětí po přijetí Varšavské úmluvy, tj. 30. a 40. léta. Později, po druhé světové válce, úměrně prudkému rozvoji letecké dopravy, začala ustupovat ve prospěch tendence opačné, a vnitrostátní úprava odpovědnosti leteckého dopravce se začala v různé míře odchylovat od principů mezinárodně unifikované úpravy, která postupně přestávala vyhovovat měnícím se podmínkám leteckého provozu.<sup>19)</sup>

Dále nesmíme zapomínat, že předmět všech výše zmíněných úmluv je

<sup>14)</sup> Zákon č. 15 z r. 1935 Sb.

<sup>15)</sup> Zákon č. 15 z r. 1966 Sb.

<sup>16)</sup> Nejedná se o taxativní výčet unifikačních smluv v oblasti letecké dopravy, pouze o uvedení nejvýznamnějších z nich.

<sup>17)</sup> Vzhledem k počtu států podílejících se na provozování mezinárodní letecké dopravy.

<sup>18)</sup> Jerzy R a j s k i: Civilní odpovědnost leteckého dopravce v mezinárodním a vnitrostátním právu, Varšava 1968, str. 80 a násl.

<sup>19)</sup> Opak. cit. J. R a j s k i, str. 85.

omezen pouze na „některá“ pravidla; tyto úmluvy tedy neunifikují dané občanskoprávní vztahy vyčerpávajícím a souhrnným způsobem.

Určité sporné otázky vznikající v letecké dopravě nejsou dosud upraveny žádnou (nebo žádnou úspěšnou) unifikační smlouvou: např. některé problémy týkající se přepravní smlouvy<sup>20)</sup> či vznikající v souvislosti se srážkami letadel apod.

Z výše uvedených skutečností je zřejmé, že unifikace pravidel, upravujících občanskoprávní vztahy s cizím prvkem vznikající v souvislosti s leteckou dopravou byla zatím provedena v nedostačující míře, a oblast, kterou zbývá unifikovat, je ještě velmi rozsáhlá.

I při zkoumání takové otázky, jako je již zmíněný mezinárodně unifikovaný režim odpovědnosti leteckého dopravce, kde bylo při unifikaci dosaženo největšího úspěchu, je nutné konstatovat zaostávání právní úpravy za rozvojem společenskoekonomických podmínek letecké techniky. Důsledkem je rozpad tohoto režimu.<sup>21)</sup> V současné době ve skutečnosti existuje několik mezinárodních režimů odpovědnosti leteckého dopravce:

režim odpovědnosti leteckého dopravce podle Varšavské úmluvy ve znění z roku 1929;

režim odpovědnosti leteckého dopravce podle Varšavské úmluvy se změnami provedenými v roce 1955 Haagským protokolem;

režim odpovědnosti leteckého dopravce podle Varšavské úmluvy se změnami vyplývajících z tzv. Montrealského prozatímního ujednání.

Jakmile vstoupí v platnost Guatemalský protokol, bude aplikován další „jednotný režim“.

Podrobná analýza režimu odpovědnosti leteckého dopravce podle Varšavské úmluvy ve znění z roku 1929 a změněné Haagským protokolem byla uveřejněna ve Studiích z mezinárodního práva v roce 1963, str. 221 a násl.

Právním základem Montrealského prozatímního ujednání je čl. 22 odst. 1 Varšavské úmluvy. Bylo sjednáno prostřednictvím IATA<sup>22)</sup> 16. 5. 1966 34 hlavními světovými leteckými dopravci s CAB (Civil Aeronautics Board). Tato bezpochyby soukromoprávní úmluva (stranami jsou právnické osoby, nikoli státy) de facto derogovala významnou část Varšavské úmluvy – mezinárodní smlouvy uzavřené mezi státy.<sup>23)</sup> Dodržování ustanovení Montrealského prozatímního ujednání je v podstatě rezolutivní podmínkou pro provozování letecké dopravy do USA, přistoupení na ně je podmínkou souhlasu USA s lety zahraničních leteckých společností do USA.<sup>24)</sup>

<sup>20)</sup> Zmíněné úmluvy unifikují pouze pravidla upravující odpovědnost leteckého dopravce a přepravní dokumenty, nikoli všechny aspekty smlouvy o letecké přepravě jako takové.

<sup>21)</sup> J. R a j s k i: opak. cit., str. 96.

<sup>22)</sup> International Air Transport Association.

<sup>23)</sup> Opak. cit. Jerzy R a j s k i, str. 97.

<sup>24)</sup> Montrealské ujednání se vztahuje na dopravu prováděnou do a z USA nebo na lety, kdy jeden z tranzitních bodů je na území USA.

Přestože ke sjednání Montrealského ujednání došlo ve výjimečné situaci, kdy hrozilo vypovězení Varšavské úmluvy ze strany Spojených států,<sup>25)</sup> nezmenšuje tato okolnost nebezpečnost vytvoření podobného precedentu.<sup>26)</sup>

Podstatou Montrealského ujednání je zvýšení limitu odpovědnosti leteckého dopravce za smrt, zranění nebo jakékoli tělesné poškození cestujícího na 75 000 amerických dolarů včetně soudních poplatků a výloh. V případě, že je nárok uplatňován ve státě, kde jsou podmínky pro soudní poplatky a výlohy určeny zvlášť, činí limit odpovědnosti dopravce 58 000 dolarů bez soudních poplatků a výloh.

Pod vlivem Montrealského prozatímního ujednání četné evropské letecké společnosti změnilly své přepravní podmínky a zvýšily limity odpovědnosti leteckého dopravce na úroveň stanovenou tímto ujednáním pro všechny své linky.<sup>27)</sup>

Přestože v praxi zevšeobecněl limit 75 000 (58 000) amerických dolarů, stanovený v Montrealském prozatímním ujednání, nelze zapomínat na případ přepravní smlouvy uzavřené a prováděné leteckou společností, která není stranou tohoto ujednání a ani jednostranně nezvýšila limity své odpovědnosti na uvedenou částku. V takovém případě se tedy aplikuje podle okolností buď Varšavská úmluva ve znění z roku 1929, nebo změněná Haagským protokolem.<sup>28)</sup>

Poslední revizi Varšavské úmluvy, pokud jde o přepravu cestujících a zavazadel, představuje Guatemalský protokol. Na rozdíl od Varšavské úmluvy a Haagského protokolu stanoví zásadu absolutní odpovědnosti leteckého dopravce.

Již v průběhu let 1965–1971, kdy probíhaly intenzivní debaty ohledně stanovení nového režimu odpovědnosti leteckého dopravce, bylo zřejmé, že je tato otázka úzce spojena se samotným principem odpovědnosti. Na konferenci v Guatemale vykrystalizovala tato debata ve tři názorové proudy: pro jednu skupinu účastníků konference by se stanovení příliš vysokého limitu odpovědnosti prakticky rovnalo v jejich zemi neomezené odpovědnosti; jiná skupina byla ochotna přistoupit na vysoký limit odpovědnosti za předpokladu, že bude nepřekročitelný; třetí skupina však upozorňovala, že stanovení limitu, který nesmí být v žádném případě překročen, by bylo v rozporu s veřejným pořádkem v jejich zemi, jestliže škoda byla způsobena úmyslným zaviněním dopravce nebo jeho zaměst-

<sup>25)</sup> V praxi by tento záměr vedl k situaci, že odpovědnost leteckých dopravců létajících do USA by napříště byla posuzována podle právního řádu určeného pomocí vnitrostátních kolizních norem. Na rozdíl od mezinárodně unifikovaného režimu odpovědnosti vnitrostátní režimy mnohdy vycházejí z principu neomezené objektivní odpovědnosti.

<sup>26)</sup> Je třeba připomenout, že čl. 22 odst. 1 Varšavské úmluvy (který je právním základem Montrealského ujednání) poskytuje možnost zvýšení odpovědnosti smlouvou mezi dopravcem a cestujícím, zatímco zmíněné ujednání je smlouvou mezi leteckým úřadem a dopravci.

<sup>27)</sup> J. P. Tosi: Responsabilité aérienne, Paříž 1978, str. 103.

<sup>28)</sup> J. P. Tosi: opak. cit., str. 105.

nanců. Konference schválila kompromisní návrh — objektivní režim odpovědnosti dopravce a nepřekročitelný limit této odpovědnosti,<sup>29)</sup> který byl zvýšen v případě odpovědnosti za zranění nebo smrt cestujícího na 100 000 amerických dolarů (čl. 22 odst. 1 a), v případě zpoždění cestujících na 2000 dolarů (čl. 22 odst. 1 b) a v případě škody způsobené na zavazadlech (která nejsou rozlišena na zapsaná, nezapsaná a v péči cestujících) byl limit odpovědnosti stanoven paušální částkou 1000 dolarů na 1 cestujícího (čl. 17 odst. 3). Guatemalský protokol umožňuje pouze dvě výjimky z principu objektivní odpovědnosti: zavinění cestujícího nebo osoby, která požaduje náhradu škody (čl. 21), nebo jestliže ke škodě došlo výlučně v důsledku zdravotního stavu cestujícího (čl. 17). Výjimka z odpovědnosti v případě ozbrojeného konfliktu, sabotáže a přírodní katastrofy, kterou prosazovaly delegace socialistických zemí, nebyla schválena.

Přestože od přijetí Guatemalského protokolu uplynulo již několik let, nevstoupil dosud v platnost.<sup>30)</sup>

Neustále se rozšiřující a rozvíjející mezinárodní letecké přepravě, a tím i rostoucímu počtu situací, vyžadujících řešení pomocí unifikovaných právních pravidel, by odpovídalo důsledné sjednocení režimu odpovědnosti leteckého dopravce. Unifikací v širokém mezinárodním měřítku by měly být vyřešeny i další problémy mezinárodního práva soukromého, které v souvislosti s mezinárodní leteckou dopravou vznikají.

ЯНА ДОШКОВА

## Некоторые вопросы унификации в международном воздушном транспорте

РЕЗЮМЕ

Непрерывное развитие авиационной техники и воздушного транспорта служит богатым источником гражданских правоотношений с чужим элементом. Плюралитет чужих элементов, значительный разнородный коллизионных критериев по определению решающего права и большие различия в материальном праве отдельно взятых государств могут на практике создавать трудно разрешаемые проблемы и вызывать сомнения в надлежащем функционировании режима законности. Единственный путь успешного разрешения этих проблем представляет собой слияние правовых регламентаций в международный многосторонний унификационный договор.

Сравнительно большое количество этих международных унификационных договоров, принятых на протяжении последних пятидесяти лет, могло бы вызвать ошибочное представление относительно усилий по унификации отношений в данной области. Следует, однако, учесть, что за исключением Варшавского соглашения, ни одному из этих договоров не присущ универсальный характер; предмет последних (включая Варшавское соглашение) ограничивается лишь „некоторыми“ правилами и, следовательно, гражданско-правовые нормы в данной области не унифицируются этими дого-

<sup>29)</sup> RFDA 1972, R. H. Mankiewicz: Le Protocol de Guatemala du 8. 3. 1971 portant modifications de la Conv. de Varsovie, str. 17.

<sup>30)</sup> Zatím byl ratifikován dvěma státy: Kostarikou a Monakem.

ворами исчерпывающим образом и комплексно. Ряд постановлений упомянутого Варшавского соглашения, заключенного на первых порах развития авиационной техники и воздушного транспорта более полностью не соответствуют изменившимся общественным и экономическим условиям.

Последствия отставания правовой надстройки от своего базиса сказались и в вопросе, по разрешению которого в процессе унификации достигнуто наибольших успехов, то есть в вопросе об ответственности воздушной транспортной организации. В наше время в международном порядке объединенный режим ответственности воздушной транспортной организации находится под угрозой институционального распада. Фактически существуют три международных режима ответственности воздушной транспортной организации:

1. Режим ответственности воздушной транспортной организации согласно Варшавскому соглашению.
2. Режим ответственности воздушной транспортной организации согласно Варшавскому соглашению с изменениями, внесенными в него Гаагским протоколом.
3. Режим ответственности воздушной транспортной организации согласно Варшавскому соглашению с изменениями, вытекающими из так назыв. Монреальского временного соглашения.

Постоянно увеличивающийся объем воздушного транспорта и вместе с тем возрастающее количество крайне осложненных ситуаций, решение которых обусловлено наличием унифицированных юридических правил, нуждается в последовательном объединении регламентации столь важного вопроса, каким является ответственность воздушной транспортной организации.

JANA DOŠKOVÁ

## **Einige Fragen der Unifizierung im internationalen Lufttransport**

### **RESUME**

Die ununterbrochene Entwicklung der Flugtechnik und des Lufttransport ist die reiche Quelle bürgerlichrechtlicher Beziehungen mit einem fremden Element. Die Pluralität der fremden Elemente, die erhebliche Uneinheitlichkeit der Kollisionskriterien bei der Festsetzung des Entscheidungsrechts und die grossen Unterschiede im materiellen Recht der einzelnen Staaten können in der Praxis nur schwer lösbare Probleme entstehen lassen und einen Mangel an Rechtssicherheit hervorrufen. Die einzige erfolgreiche Lösung dieser Probleme stellt die Vereinheitlichung der rechtlichen Regelung in einem internationalen vielseitigen Unifizierungsvertrag dar.

Die verhältnismässig grosse Zahl dieser internationalen Unifizierungsabkommen, die in den letzten fünfzig Jahren abgeschlossen wurden, könnte den irrtümlichen Eindruck erwecken, dass die Unifizierungsbestrebungen auf diesem Gebiet der Beziehungen erfolgreich waren. Man muss sich aber vergegenwärtigen, dass mit Ausnahme des Warschauer Abkommens keines von ihnen wirklich universellen Charakter hat; ihr Gegenstand ist (einschliesslich des Warschauer Abkommens) auf nur „einige“ Regeln beschränkt und unfiziert daher keineswegs die bürgerlichrechtlichen Normen auf diesem Gebiet in erschöpfender und zusammenfassender Weise. Zahlreiche Bestimmungen des erwähnten Warschauer Abkommens, das am Beginn der Entwicklung von Flugtechnik und Verkehr angenommen wurde, entsprechen nicht mehr voll den veränderten gesellschaftlichen und ökonomischen Bedingungen.

Die Folge des Zurückbleibens des juristischen Überbaus hinter seiner Basis zeigte sich auch in der Frage, in der bei der Unifizierung der grösste Erfolg erzielt wurde,

d. i. in der Frage der Verantwortung des Flugverfrachters. Gegenwärtig ist das international vereinheitlichte Regime der Verantwortung des Flugverfrachters vom institutionellen Zerfall bedroht. Tatsächlich existieren drei internationale Regime der Verantwortung des Flugverfrachters:

1. Das Regime der Verantwortung des Flugverfrachters nach dem Warschauer Abkommen,
2. das Regime der Verantwortung des Flugverfrachters nach dem Warschauer Abkommen mit den durch das Haager Protokoll durchgeführten Abänderungen,
3. das Regime der Verantwortung des Flugverfrachters nach dem Warschauer Abkommen mit den Abänderungen, die sich aus dem sogen. Montrealer vorläufigen Übereinkommen ergeben.

Dem ständig anwachsenden Umfang des Lufttransports und damit auch der Zahl unübersehbarer Situationen, die eine Lösung mittels unifizierter rechtlicher Regeln erfordern, würde die konsequente Vereinheitlichung der Regelung einer so wichtigen Frage, wie es die Verantwortung des Flugverfrachters ist, entsprechen.