

## Přepavní dokumenty v mezinárodní letecké přepravě

Jiří Horník

### I. ÚVOD

Letecká přeprava byla již od svého počátku předurčena k snadnému překračování hranic jednotlivých států a proto začala brzy působit na mezinárodním poli. Právní úpravě vztahů z letecké přepravy se samozřejmě věnovalo vnitrostátní právo jednotlivých států. Vzhledem k svojí povahou předurčenému mezinárodnímu charakteru letecké přepravy však nebyla pouhá vnitrostátní úprava daných vztahů postačující z důvodu její nejednotnosti v různých státech a tu-

díž i zvýšené pravděpodobnosti vzájemných konfliktů. Proto byla brzy iniciována jednání na mezinárodní úrovni, jejichž cílem bylo sjednotit některá pravidla letecké přepravy a vyjádřit je formou mezinárodní unifikační smlouvy. Tou se stala Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě sjednaná 12. října 1929 ve Varšavě (dále jen „Varšavská úmluva“)<sup>1</sup> která ve své podstatě vycházela ze dvou dřívějších projektů na úpravu mezinárodní letecké přepravy.<sup>2</sup>

I přes svoje relativně velmi dobré právní zpraco-

<sup>1</sup> Vyhlášena ve svém plném znění (francouzském) a českém překladu pod č. 15/1935 Sb.

<sup>2</sup> Šlo o projekt konvence o ručení leteckého dopravovatele přijatý pařížskou Conférence internationale privé aérien 1925 a projekt konvence o mezinárodním nákladním listu vzduchovém, přijatý Comité international technique d'experts juridiques aériens (CITEJA) na zasedání 4. – 7. dubna 1927.

vání a v současné době velmi vysoký počet smluvních stran<sup>3</sup> doznala Varšavská úmluva vzhledem k velkému rozmachu letecké přepravy několika změn. Již z názvu je patrné, že se týkala pouze některých otázek mezinárodní letecké přepravy, takže bylo pouze otázkou času, kdy se v budoucnosti vyskytne okruh vztahů, který Varšavská úmluva neupravuje a přesto je jeho unifikovaná úprava žádoucí, ne-li nezbytná. Příčinou vzniku nových vztahů byl zejména rychlý rozvoj trhu letecké přepravy, rostoucí bezpečnost letů a mnoho dalších důvodů, které se ve svém důsledku staly podnětem pro změnu původních ustanovení úmluvy. Na následných mezinárodních konferencích bylo iniciováno několik změn. Státy se však většinou rozcházejí v názoru na rozsah těchto změn, a tak i když došlo k přímým změnám Varšavské úmluvy, některé další přijaté pozměňovací protokoly nevstoupily vůbec v platnost nebo až po velmi dlouhé době, kdy byl dosažen potřebný počet ratifikací (zpravidla 30). Nejednotnost států vedla též k hledání jiných cest k zabezpečení unifikace dané problematiky zpravidla na mimostátní úrovni, viz. Montrealská ujednání 1966.

Varšavská úmluva spolu s pozměňovacími nebo doplňovacími mezinárodními úmluvami, kterými jsou Haagský protokol,<sup>4</sup> Guadalajarská úmluva<sup>5</sup> a Montrealské protokoly,<sup>6</sup> vytváří tzv. Varšavský systém. Jedním z okruhů otázek, které Varšavský systém upravuje jsou i přepravní dokumenty používané v mezinárodní letecké dopravě.

Unifikace právní úpravy přepravních dokumentů co do jejich obsahových náležitostí je nezbytná pro zachování právní jistoty ve vztazích v mezinárodní letecké dopravě. Při existenci velkého množství leteckých společností by nebylo vhodné, kdyby každá z těchto společností vydávala přepravní dokumenty zcela obsahově odlišné od dokumentů vydaných jinými společnostmi. Varšavský systém tak sjednocuje minimální náležitosti, které musí přepravní dokumenty obsahovat.

Základní rozdělení přepravních dokumentů provádí Varšavská úmluva (VÚ). Podle jejích ustanovení jsou přepravními dokumenty letenka, zavazadlový lístek a letecký nákladní list.<sup>7</sup>

Cílem dalšího výkladu je provést rozbor těch ustanovení Varšavského systému, které se týkají výše uvedených přepravních dokumentů, a to nejen po stránce teoretické, ale i po stránce praktické. K rozboru praktické aplikace daných ustanovení bude použita vybraná judikatura zejména zahraničních soudů, která je z pohledu Varšavského systému nikoli nevýznamným pramenem práva. Přestože kontinentální systém judikatury za pramen práva nepovažuje, nelze její význam zanedbávat.<sup>8</sup> Důkladná znalost stávajícího Varšavského systému nám zároveň pomůže pochopit principy nové unifikace, která se chystá tento systém nahradit.

## II. LETENKA

Varšavská úmluva ve svém čl. 3 stanoví dopravci povinnost vydat cestujícímu letenku, která musí obsahovat taxativně stanovené údaje, kterými jsou:

1. místo a doba vydání letenky,
2. místa odletu a určení,
3. stanovené zastávky (v případě nutnosti mohou být dopravcem změněny),<sup>9</sup>
4. jméno a adresa dopravce nebo dopravců,
5. upozornění, že pro přepravu platí omezená odpovědnost stanovená VÚ.

Právní povaha letenky není Varšavskou úmluvou určena a není tedy zřejmé, zda jde o cenný papír, je-li převoditelná atp. K převoditelnosti letenky bez souhlasu obou stran se např. Matte vyjadřuje negativně,<sup>10</sup> naopak Mandl poukazuje na neuvedení jména cestujícího v povinných náležitostech letenky

<sup>3</sup> K 30. červnu 1999 měla Varšavská úmluva 147 smluvních stran (viz. ICAO Journal, 6/1999, str. 33).

<sup>4</sup> Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě podepsaná ve Varšavě 12. října 1929, sjednaný 28. září 1955 v Haagu (český překlad publikován vyhláškou ministerstva zahraničních věcí č. 16/1966 Sb.).

<sup>5</sup> Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě prováděné jinou osobou než smluvním dopravcem, doplňující Varšavskou úmluvu, sjednaná v Guadalajare 18. září 1961 (český překlad publikován vyhláškou ministerstva zahraničních věcí č. 27/1968 Sb.).

<sup>6</sup> Montrealské protokoly I, II, III a IV (MP I, II, III a IV) byly přijaté na Mezinárodní konferenci o leteckém právu svolané pod záštitou ICAO za účelem revize Varšavského systému, která se konala 3. – 25. září 1975 v Montrealu. Mezi účastníky bylo i tehdejší Československo, ale nikdy je neratifikovalo. Texty protokolů k dispozici na [http://itl.irv.uit.no/trade\\_law/](http://itl.irv.uit.no/trade_law/).

<sup>7</sup> Varšavská úmluva mluví o jízdence (billet de passage, passenger ticket), průvodce pro zavazadla (bulletin de bagages, baggage check) a nákladním listu leteckém (lettre de transport aérien, air consignment note, resp. airwaybill). V dalším výkladu se budu držet uvedených modernějších výrazů (letenka, zavazadlový lístek a letecký nákladní list), což jistě prospěje i k lepšímu přehledu v celé problematice.

<sup>8</sup> Srov. KÜHN, Z.: Význam soudního precedentu v kontinentálním právu, EMP 7–8/1999, str. 65 a násl.

<sup>9</sup> Některé americké soudy se dříve snažily tuto náležitost potlačit. Srov. rozhodnutí z roku 1955 ve věci *Grey v. American Airlines*, kde federální odvolací soud pro 2. obvod rozhodl, že je postačující, jsou-li stanovené zastávky uvedeny v oficiálním letovém řádu dopravce (cit. podle DIDERIKS–VERSCHOOR, I.H.P.H.: An Introduction to Air Law, Kluwer, Deventer, 1983, str. 50).

<sup>10</sup> MATTE, N.M.: International Air Transport, International Encyclopedia of Comparative Law, Volume XII (Law of Transport), Chapter 6, J.C.B. MOHR Tübingen, 1982, str. 41. K převoditelnosti letenky se negativně vyjádřil i newyorský civilní soud ve věci *Whale v. British Airways* (1980), kde cestující na letence vydané pro někoho jiného změnil jméno ve svůj prospěch. U soudu pak cestující nárokoval náhradu škody za ztracená zavazadla. Soud rozhodl, že se neuplatní ani odpovědnost dopravce podle Varšavské úmluvy ani podle jiných tarifů a přepravních podmínek (cit. podle CAMPBELL, D.L., CHERRY, D.K.: Recent developments

a v důsledku toho se vyslovuje pro její plnou

převoditelnost.<sup>11</sup> Vyřešení této otázky je ponecháno přepravním podmínkám jednotlivých dopravců<sup>12</sup> nebo všeobecným přepravním podmínkám sdružení dopravců (např. IATA). V zásadě lze však říci, že obsahuje-li letenka jméno cestujícího je převoditelná pouze na základě smluvního konsensu stran přepravní smlouvy.

Místo a datum vydání letenky jako její povinná náležitost může pomoci při určení soudní příslušnosti, protože není-li prokázán opak, pak s největší pravděpodobností udává místo a datum sjednání přepravní smlouvy a též je směrodatné pro určení platnosti letenky.

Uvedení stanovené zastávky v letence má význam zejména ve vztahu ke zpátečním letům a tím pádem se dotýká zpátečních letenek. V případě, že je cestující přepravován na lince Praha – Londýn – Praha, je pak Londýn smluvně stanovenou zastávkou. Ve většině případů je takový let považován za uzavřený na základě jedné přepravní smlouvy a místo odletu se shoduje s finálním místem určení. Tomu odpovídá i uvedení míst příletu a určení na letence, kdy místo uvedené jako první je místem odletu a místo uvedené jako poslední je místem určení. Místa uvedená mezi nimi jsou stanovenými zastávkami. V případě zpáteční letenky je pak místo uvedené jako první shodné s místem uvedeným jako poslední. Tolik lze dovodit ze samotné Varšavské úmluvy. Co se však stane v případě, že cestující nevykoná zpáteční let a jeho destinací bude stanovená zastávka? Nebo kupoval-li zpáteční letenku již s úmyslem zpáteční let nevykonat? Hraje v určení konečného místa určení nějakou roli původní záměr cestujícího nebo jeho případná změna?

I přes některá soudní rozhodnutí, která se vyjadřují k této otázce vesměs kladně,<sup>13</sup> je nezbytné držet se striktního výkladu Varšavské úmluvy, podle něhož

lze dovodit pouze jedinou destinaci a úmysl cestujícího je limitován možností koupit si letenku jednosměrnou nebo zpáteční. Širší pojetí úmyslu by neprospělo unifikaci právní úpravy přepravních vztahů a bylo by tak proti cílům, které hájí Varšavská úmluva. Přesto však je třeba ponechat úmyslu cestujícího širší záběr, nikoli však výhradně jemu, ale spolu s úmyslem dopravce může dojít k uzavření přepravní smlouvy, při které bude vydána zpáteční letenka, ale místem určení bude stanovená zastávka uvedená v letence.<sup>14</sup>

V souvislosti se zpáteční letenkou je nutné zmínit i její případnou tzv. otevřenost (open return ticket). V takovém případě se nestanoví pro zpáteční let pevné datum, ale vymezuje se pouze doba, do které je nutné zpáteční let vykonat (zpravidla 1 rok). Nejvíce problémů nastává, když chce cestující podstoupit zpáteční let a nemá dopředu zajištěné pevné datum. Takový případ řešil americký federální odvolací soud pro 9. obvod ve věci *Harby v. Saadeh*,<sup>15</sup> kdy cestující požadoval náhradu škody za dobu (10 dnů), kterou musel setrvat v místě stanovené zastávky, protože dopravce pro něj neměl místo v letadle. Soud návrh zamítl s tím, že otevřená zpáteční letenka nezaručuje žádný přesný čas odletu, ale pouze právo na první možné volné místo.

Rozsáhlá problematika se týká poslední z náležitostí letenky, a to upozornění, že pro přepravu platí odpovědnost stanovená VÚ (dále jen „upozornění“). Jestliže pro předchozí náležitosti letenky platí, že jsou uváděny především pro kontrolu obsahu přepravní smlouvy a nemají na cestujícího negativní dopad, pak právě upozornění svým obsahem dává cestujícímu na vědomí určité pro něj nevýhodné skutečnosti. Proto má uvedení upozornění působit především preventivně.<sup>16</sup>

Otázky kolem vad letenky jsou řešeny Varšavskou úmluvou poněkud paradoxně. VÚ uvádí, že jakýkoli nedostatek nebo nesprávnost letenky nebo její ztráta nemají vliv na existenci přepravní smlouvy, pro kterou

in aviation cases, *Journal of Air Law and Commerce* (JALC), vol. 47 (1981), no. 1, str. 22).

<sup>11</sup> MANDL, V.: Varšavská letecká úmluva z 12. října 1929 a její přijetí Československou republikou, *Právník* 10/1933, str. 300.

<sup>12</sup> Např. přepravní podmínky ČSA stanoví, že letenka je nepřenosná (§ 3 odst. 1 Podrobných přepravních podmínek pro cestující, zavazadla a zboží v letecké dopravě platných od 1. července 1997).

<sup>13</sup> Ve věci *Hurley v. KLM* z roku 1983 považoval oblastní soud pro střední Kalifornii za nutné posuzovat určení destinace případ od případu a vyslovil názor, že v případě zpáteční letenky existují minimálně dvě možná místa určení. V úvahu při určení toho správného je třeba brát úmysl cestujícího, povahu stanovené zastávky a délku takové zastávky (cit. podle ANDERSEN, D.R.: Recent developments in aviation case law, *JALC* vol. 49 (1984), no. 4, str. 750). V soudním sporu ohledně letecké katastrofy u Varšavy z 9. května 1987, bylo v roce 1991 rozhodnuto obdobně s tím, že federální oblastní soud pro východní New York považoval za konečnou destinaci místo, kde zamýšlí cestující ukončit let a učinit tak. Podle soudu jedině samotný projev vůle cestujícího určuje konečnou destinaci a nezáleží tak na vzájemném úmyslu stran, vyjádřeném prodanou zpáteční letenkou (cit. podle MACINTYRE, J.D.: Where are you going? Destination, jurisdiction, and the Warsaw Convention: Does passenger intent enter the analysis?, *JALC* vol. 60 (1994), no. 2, str. 691).

<sup>14</sup> Nejde o nereálnou situaci, protože sám autor této práce se na takové smlouvě jako jedna ze smluvních stran podílel. Autorovým úmyslem bylo letět do určité země, ale zpět do ČR se dopravit pozemní cestou. Jelikož však jednosměrná letenka by mohla způsobit problémy u imigračních orgánů dané země, byla vystavena letenka zpáteční s tím, že bylo s dopravcem dohodnuto (při koupi letenky), že po návratu dojde ke zpětnému proplacení nepoužité části letenky pro zpáteční let. V tomto případě tak bylo reálnou a též smluvní destinací místo uvedené v letence jako stanovená zastávka.

<sup>15</sup> Cit. podle EGAN, L.B., HOFFMAN, J.M.: Recent developments in aviation case law, *JALC* vol. 54 (1988), no. 1, str. 77.

<sup>16</sup> Otázku efektivnosti této prevence lze shrnout citací Gardinera: „Pouze absolutní nedostatek jiného čítiva, nedostatečně vybavené letiště nebo neobvyklá zvědavost priměřij cestujícího k tomu, aby si přečetl všechny přepravní podmínky a upozornění uvedené na letence.“ (GARDINER, R.: Revising law of carriage by air – mechanisms in treaties and contract, *International and Comparative Law Quarterly* (ICLQ) vol. 47 (1998), part 2, str. 278).

i nadále platí ustanovení VÚ, tedy i omezená odpovědnost dopravce. Avšak v případě, že dopravce přijme k přepravě cestujícího aniž by mu vydal letenku, ztrácí právo domáhat se odpovědnostních limitů podle Varšavské úmluvy.<sup>17</sup> Tato ustanovení mají pro cestujícího neblahý dopad ohledně správné informovanosti o podmínkách přepravy. Uvede-li totiž dopravce do letenky, že není odpovědný za žádných okolností za jakoukoli škodu vzniklou cestujícímu, uvádí tak sice cestujícího v omyl, ale pro dopravce je to bezesporu výhodné, protože uvedení nesprávných informací není z hlediska Varšavské úmluvy sankcionováno, oproti jejímu nevydání.<sup>18</sup> Cestující by tak po přečtení nesprávných informací mohl nabyt dojmu, že vůči dopravci nemá žádné nároky a uplyne-li lhůta stanovená pro podání žaloby vůči dopravci, stane se cestujícího dojem skutečností.

Vzhledem k tomuto ustanovení lze pochybovat o tom, že právní úprava letenky je unifikovaná, protože dopravce může vydat letenku, která nemusí mít žádnou náležitost podle čl. 3 odst. 1 VÚ nebo budou její náležitosti vadné a pouze na základě toho, že letenku vydal, může uplatňovat omezenou odpovědnost stanovenou Varšavskou úmluvou.

V americké judikatuře panuje ohledně upozornění jistý dualismus, který vyplývá z odlišného výkladu Varšavské úmluvy.<sup>19</sup> Jeden názorový proud tvrdí, že chybí-li dostatečné upozornění (*adequate notice*)<sup>20</sup> o tom, že se přeprava řídí odpovědností podle VÚ, nemůže dopravce uplatnit omezenou odpovědnost podle čl. 22 VÚ. Druhý proud se drží přísného výkladu textu Úmluvy a udává, že ve Varšavské úmluvě není žádné ustanovení, které by jako následek chybného oznámení zbavovalo dopravce práva dovolávat se odpovědnostních limitů.<sup>21</sup> Příkladem prvního názorového proudu je rozhodnutí z roku 1968 ve věci *Lisi v. Alitalia*,<sup>22</sup> kde federální odvolací soud pro 2. obvod považoval

upozornění, které bylo uvedeno v písmu o velikosti 4,5 bodu, za nedostatečné a podle soudu tak nebyla splněna podmínka, aby letenka obsahovala upozornění o odpovědnosti podle VÚ. Rozhodnutím soudu pak nemohl dopravce uplatňovat omezenou odpovědnost podle čl. 22 VÚ. Zlomovým případem, který podporuje druhý názorový proud, se stalo rozhodnutí z roku 1989 ve věci *Chan v. Korean Airlines*, kde se Nejvyšší soud USA přiklonil k přísnému jazykovému a systematickému výkladu Varšavské úmluvy a vadnost upozornění o odpovědnosti tak nemohl považovat za důvod pro neaplikování omezené odpovědnosti dopravce.

Zatímco americké soudnictví balancuje na hraně dvou zcela odlišných výkladů stejného ustanovení, soudům ostatních států nečiní výklad ustanovení o náležitostech letenky a jejich vadách žádné problémy a jsou toho názoru, že Varšavskou úmluvu je nutno vykládat přísně podle jejího textu.<sup>23</sup>

Nelze jinak, než se jednoznačně přiklonit na stranu většiny neamerických soudů, resp. k rozhodnutí ve věci *Chan v. Korean Airlines*. Ustanovení čl. 3 odst. 2 VÚ je jednoznačné a nepřipouští žádné odchylky výkladu. Nelze argumentovat tím, že u zavazadlového lístku a leteckého nákladního listu je právě absence klauzule s upozorněním na odpovědnost podle VÚ sankcionována. Tím spíš si můžeme být jisti, že jestliže u letenky tomu tak není, šlo o vyjádření úmyslu tvůrce úmluvy, který má normativní povahu a nelze tento úmysl zpochybňovat ostatními okolnostmi při vzniku úmluvy nebo i jeho nelogičností.<sup>24</sup>

Uvedený problém byl vyřešen<sup>25</sup> Haagským protokolem, který stanovil za neuvedení klauzule s upozorněním pro dopravce sankci ve formě ztráty možnosti domáhat se omezení své odpovědnosti. Haagský protokol (HP) dále redukoval povinné náležitosti letenky z 5 na 3 a došlo k formulačním úpravám některých ustanovení.

<sup>17</sup> Srov. MILDE, M.: Odpovědnost dopravce v mezinárodní letecké dopravě cestujících a zboží, Studie z mezinárodního práva 7, Nakl. ČSAV, Praha, 1963, str. 238.

<sup>18</sup> Ustanovení o sankci za nevydání letenky bylo kritizováno zejména ze strany IATA, která uváděla jako problematický případ zejména charterové lety, při nichž se zpravidla letenka nevydávala, což mohlo dopravcům způsobit problémy v případě ztráty jejich omezené odpovědnosti, viz. FITZGERALD, G.F.: The revision of the Warsaw convention, The Canadian Yearbook of International Law (CYIL) 1970, str. 296.

<sup>19</sup> Pro lety, které se dotýkají území USA, platí zvláštní ujednání, kterým jsou vázáni všichni dopravci provozující takové linky. Jde o tzv. Montrealská dočasná ujednání (Montreal interim agreement) z roku 1966. Ohledně náležitostí letenky obsahují tato ujednání ustanovení, které zavazuje podepsané dopravce uvést na letence, papíru k ní přiloženém nebo na obalu letenky upozornění uvedené v čl. 2 Montrealského ujednání, které upozorňuje cestujícího na možnost omezení odpovědnosti dopravce mnohem podrobněji, než je tomu podle VÚ, resp. Varšavské úmluvy změněné Haagským protokolem (VÚZH). Uvedené upozornění musí být zároveň uvedeno v minimální velikosti 10 bodů moderního písma (asi 0,5 cm), jehož barva kontrastuje s barvou podkladu.

<sup>20</sup> K tomu, co všechno může ovlivnit dostatečnost upozornění srov. FITZGERALD, G.F.: Current developments in the revision rules governing the liability of the aircraft in the respect of the international carriage of passengers by air, CYIL 1968, str. 204.

<sup>21</sup> SWEENEY, T.: The requirement of notice in the Warsaw convention, JALC vol. 61 (1995), no. 2, str. 395 a násl.

<sup>22</sup> Cit. podle DEVIVO, E.CH.: The Warsaw convention – judicial tolling of the death knell?, JALC vol. 49 (1983), no. 1, str. 87 a násl.

<sup>23</sup> Např. rozhodnutí kanadského Nejvyššího soudu z roku 1979 ve věci *Ludecke v. Canadian Pacific Airlines* potvrzuje, že čl. 3 VÚ nestanoví žádnou sankci za své porušení, kromě případu, kdy cestujícímu není vydána žádná letenka (cit. podle SWEENEY, T.: cit. dílo, str. 404).

<sup>24</sup> SWEENEY, T.: cit. dílo, str. 428.

<sup>25</sup> Vzhledem k tomu, že USA Haagský protokol nikdy neratifikovaly, potýkala se jejich soudní soustava s daným problémem i nadále.

vení týkajících se přepravních dokumentů. Letenka tak nemusí obsahovat místa odletu a určení (např. Praha – Paříž), ale pouze jejich označení (např. PRG–CDG). Ze stanovených zastávek musí být na letence uvedena minimálně jedna a upozornění na odpovědnost podle Varšavské úmluvy změněné Haagským protokolem (VÚZH) musí mít širší obsah. Na zajímavý problém ohledně obsahu upozornění po přijetí Haagského protokolu upozorňuje Forrest.<sup>26</sup> Znění upozornění podle Haagského protokolu totiž mimo jiné obsahuje „... může platit Varšavská úmluva...“. To však není pravda, protože podle čl. 19 HP mezi smluvními stranami Haagského protokolu se bude mluvit pouze o jediném instrumentu označovaném jako „Varšavská úmluva změněná Haagským protokolem, 1955“. Vzhledem k této chybě by pak musela letenka obsahovat de facto 3 upozornění, a to na odpovědnost podle VÚ, která i nadále může platit, pak na odpovědnost podle VÚ jak ji vyžaduje HP a nakonec upozornění opravující zmíněnou chybu a pojednávající tedy o odpovědnosti podle VÚZH.

Spornou otázkou také je, v jakém jazyce musí být upozornění uvedeno.<sup>27</sup> Varšavská úmluva tento problém neřeší, i když jejím hodně extensivním výkladem bychom mohli dojít k závěru, že upozornění musí být v jazyce, který je cestujícím znám, protože jinak ztrácí takové upozornění smysl. Jestliže cestující nerozumí upozornění o omezené odpovědnosti, jeho účinky jsou stejné, jako kdyby nebylo uvedeno. Zároveň je třeba podotknout, že je při mezinárodní letecké dopravě nereálné, aby dopravce vydával pro každého cestujícího letenku v jeho rodné řeči. Stejného názoru byl i oblastní soud pro jižní New York ve věci **Mahmoud v. Alitalia**,<sup>28</sup> když zamítl návrh žalobkyně, která se domáhala práva uvedení upozornění na omezenou odpovědnost ve svém rodném jazyce (arabštině). Soud zároveň uvedl, že „je mnohem rozumnější a v souladu se smyslem celé úmluvy, aby si cestující v případě nutnosti vyžádal překlad“.<sup>29</sup> V drtivé většině případů je

proto upozornění v anglickém jazyce, což je nepochybně jazyk mezinárodní a lze tak předpokládat, že ho ovládá poměrně velký okruh cestujících. Přesto však některé národní soudy rozhodují ve prospěch cestujících, kteří neovládali jazyk, kterým bylo upozornění vyjádřeno.<sup>30</sup>

Zajímavý problém vzniká v souvislosti s vydáním letenky z hlediska časového. Varšavská úmluva ani její následné revize neobsahují žádné výslovné ustanovení, které by určovalo, do kdy musí být letenka vydána.<sup>31</sup> Ustanovení čl. 3 odst. 1 VÚ pouze ukládá dopravci povinnost vydat letenku. Ačkoli se může zdát, že s tímto ustanovením nebudou žádné výkladové problémy, první zálužnost se objeví v souvislosti s čl. 3 odst. 2 VÚ. Ve věci **Manion v. PanAm**<sup>32</sup> byla například letenka vydána až po absolvování první části letu. Cestující, 16-ti letá dívka cestující z New Yorku do Saudské Arábie, obdržela letenku až na letišti v Římě, kde čekala na přípoj. Na tom samém letišti byla během teroristického útoku těžce zraněna. Podle rozhodnutí newyorského odvolacího soudu nebyla splněna povinnost dopravce k vydání letenky a ten se tak vzhledem k ustanovení čl. 3 odst. 2 VÚ nemůže dovolávat omezení své odpovědnosti podle čl. 22 VÚ. Soud zároveň uvedl, že důkazní břemeno ohledně vystavení letenky tíží dopravce.

Z uvedeného případu vyplývá, že letenku nelze vystavit až v průběhu letu, ale musí být vystavena před jeho započítím. Částečně to lze dovodit z ustanovení čl. 3 odst. 2 VÚ z dikce „prijme-li dopravce cestujícího, aniž by byla vydána letenka, ...“. Přesto v tomto případě jde o časově hodně neurčitou formulaci. Revize Varšavské úmluvy přispěla k větší určitosti, a tak podle čl. 3 odst. 2 VÚZH je časové vymezení vystavení letenky limitováno dikcí „nastoupí-li však se souhlasem dopravce cestující do letadla, aniž mu byla vydána letenka, ...“. Posledním okamžikem, kdy je možné vystavit letenku je tedy doba těsně před nástupem do letadla.

<sup>26</sup> FORREST, R.M.: Carriage by air – the Hague protocol, ICLQ vol. 10 (1961), part 4, str. 732.

<sup>27</sup> Z historie ještě před vznikem Varšavské úmluvy lze uvést zajímavý případ zabývající se touto problematikou. Jde o rozhodnutí Nejvyššího soudu ČR ze dne 27. října 1926, Rv I 634/26 (Vážný č. 6409). František K. zahynul při pádu letadla a náhrady škody se domáhala jeho matka. Žalovaná společnost se bránila tím, že přepravní smlouva byla uzavřena za pomoci pasažérního lístku, na jehož rubu bylo uvedeno upozornění, že je vyloučeno jakékoli ručení žalované společnosti z úrazů přepravovaných osob. Upozornění bylo ve francouzském jazyce. Odvolací soud konstatoval, že nebylo prokázáno, že by byla pozornost Františka K. k této přepravní podmínce zvláště a určitým způsobem obrácena a proto nelze mít za to, že by mlčení Františka K. mělo právní účinky souhlasu s touto podmínkou. Zároveň soud uvedl, že k nastolení tak závažných účinků pro cestujícího není postačující jednostranně připojená poznámka, ale muselo by se tak stát smluvním ujednáním mezi stranami.

K jazykovému znění upozornění soud uvádí, že vzhledem k mezinárodní charakteru přepravy je postačující, je-li upozornění uvedeno v jazyce světovém, tedy např. ve francouzštině.

<sup>28</sup> Cit. podle ANDERSEN, D.R.: cit. dílo, str. 753.

<sup>29</sup> Ve věci **O'Rourke v. Eastern Airlines** (1982) oblastní soud pro východní New York uznal za postačující, je-li upozornění uvedeno v jazyce, který je oficiálním jazykem místa odletu, resp. místa sjednání smlouvy (cit. podle SIMPSON, E.A.: Recent developments in aviation case law, JALC vol. 48 (1983), no. 3, str. 487).

<sup>30</sup> Srov. DIDERIKS-VERSCHOOR, I.H.P.H.: cit. dílo, str. 50.

<sup>31</sup> Lépe a výstižněji je tato problematika upravena u leteckého nákladního listu, kde z dikce čl. 6 odst. 3 VÚ vyplývá, že letecký nákladní list je vydán nepozději s převzetím zboží dopravcem. Podle čl. 6 odst. 3 VÚZH je tento čas ještě posunut a letecký nákladní list musí být vydán před naložením zboží do letadla.

<sup>32</sup> Cit. podle COTUGNO, E.: No rescue in sight for Warsaw plaintiffs from either courts or legislature – Montreal protocol 3 drowns in committee, JALC vol. 58 (1993), no. 3, str. 770 a podle CAMPBELL, D.L., CHERRY, D.K.: cit. dílo, str. 26.

V této otázce však americká soudní praxe zastává odlišný názor, který se opírá o extenzivní výklad ustanovení čl. 3 VÚ. Za hlavní argument je považována existence upozornění na aplikaci odpovědnostních limitů podle Varšavské úmluvy na mezinárodní leteckou přepravu. Jestliže může být tímto cestujícím omezen, je potom nezbytné, aby mohl učinit taková opatření, kterými může eliminovat omezenou odpovědnost dopravce. Jde zejména o možnost pojistit se, což však vyžaduje, aby byla letenka cestujícím vydána na místě, kde je možné tak učinit, tedy např. v letištní hale u přepážky dopravce a poskytnuta mu k tomu přiměřená doba.<sup>33</sup> Ke splnění těchto podmínek nedošlo např. ve věci *Mertens v. Flying Tiger Line*<sup>34</sup> (1965), kdy cestující obdržel letenku po nástupu na palubu letadla krátce před odletem a v době, kdy byla naložena všechna jeho zavazadla. Federální odvolací soud pro 2. obvod rozhodl, že cestujícím nebyla poskytnuta přiměřená doba na učinění protiopatření k eliminaci omezené odpovědnosti dopravce. V tomto případě nelze jinak, než s uvedenou argumentací souhlasit. Problematické však bude dovodit tento výklad přímo z Varšavské úmluvy. Jsem toho názoru, že za použití extenzivního výkladu lze takového výsledku dosáhnout. Navíc je tento výsledek velmi žádoucí, protože tak cestující získá jednu z mála pozitivních výhod vůči dopravci, v jehož prospěch je Varšavská úmluva převážně koncipována.

Letenka je důkazem o uzavření přepravní smlouvy a o jejích podmínkách, není-li prokázán opak. Výslovně je to však zmíněno až po revizi Varšavské úmluvy v čl. 3 odst. 2 VÚZH. Můžeme říci, že obsahuje-li letenka nějaké tvrzení, je velmi pravděpodobné, že jde o součást přepravní smlouvy, není-li však prokázáno, že tomu tak není. Údaje uvedené v letence nemohou tedy derogovat prokazatelný úmysl stran, který vyplývá z přepravní smlouvy a je nadřazen údajům uvedeným v letence.

Přijetí Montrealského protokolu IV se na ustanovení čl. 3 VÚZH, které pojednává o letence, nijak neprojevovalo.

### III. ZAVAZADLOVÝ LÍSTEK

Varšavská úmluva vyžaduje pro zavazadla, která

cestují mimo dohled cestujícího, tedy v nákladovém prostoru letadla, vydání zavazadlového lístku, který musí obsahovat:

- a) místo a dobu vydání,
- b) místa odletu a určení,
- c) jméno a adresu dopravce nebo dopravců,
- d) číslo letenky,
- e) upozornění, že zavazadla se vydají držiteli zavazadlového lístku,
- f) počet a váhu zavazadel,
- g) částku prohlášené hodnoty podle čl. 22 odst. 2,
- h) upozornění na aplikaci VÚ a jejích odpovědnostních limitů.

Zavazadlový lístek se vydá ve dvou vyhotoveních, pro cestujícího a pro dopravce. Stejně jako u letenky, nemají vady lístku vliv na existenci a platnost přepravní smlouvy. Oproti úpravě letenky je však rozšířena skupina příčin, které mají za následek derogaci omezené odpovědnosti pro dopravce. Tě se nemůže dopravce dovolávat v případě, že zavazadlový lístek nebyl vůbec vydán, nebo neobsahuje číslo letenky, počet a váhu zavazadel a upozornění o aplikaci odpovědnostních limitů.

Obdobně jako je různorodý výklad ustanovení o náležitostech letenky, zejména americká soudní praxe se ohledně výkladu ustanovení o náležitostech zavazadlového lístku rozchází, přestože např. rozhodnutí oblastního soudu pro východní New York ve věci *Gill v. Lufthansa*<sup>35</sup> (1987) uvádí, že čl. 4 VÚ je jednoznačný a nepřipouští žádné výkladové odchylky. Judikáty týkající se zavazadlového lístku jsou z hlediska existence Varšavské úmluvy relativně mladou záležitostí. Ještě v roce 1955 neexistovalo k této problematice ani jedno soudní rozhodnutí.<sup>36</sup>

K porušení ustanovení o náležitostech zavazadlovém lístku dochází zejména proto, že stanovené náležitosti jsou často považovány dopravcem za pouhé technické a formální požadavky, které se v současnosti již prakticky neaplikují.<sup>37</sup> Soudní spory se většinou soustředí na snahu cestujících eliminovat omezenou odpovědnost dopravce a získat tak plnou náhradu škody za ztrátu nebo poškození zavazadel. Poukazováno je většinou na nejasnost upozornění na omezenou odpověd-

<sup>33</sup> Ve věci *Domangue v. Eastern Airlines* (1981) rozhodl soud pro východní Luisianu, že vydání letenky na takovém místě je postačující, protože cestujícím byla poté poskytnuta přiměřená doba na to, aby si mohl sjednat pojištění (cit. podle *COTUGNO*, E.: cit. dílo, str. 770).

<sup>34</sup> Cit. podle *JEFFREY*, R.B.: The growth of American judicial hostility towards the liability limitations of the Warsaw convention, *JALC* vol. 48 (1983), no. 4, str. 826.

<sup>35</sup> Cit. podle *PETKOFF*, G.S.: Recent cases and developments in aviation law, *JALC* vol. 56 (1990), no. 1, str. 77.

<sup>36</sup> *MILDE*, M.: cit. dílo, str. 242.

<sup>37</sup> Takto argumentoval před newyorským odvolacím soudem žalovaný dopravce ve věci *Arkin v. New York Helicopter Corp.*, když v zavazadlovém lístku neuvedl váhu a počet zavazadel a ta se během přepravy ztratila. Přesto se žalovaný snažil uplatnit svou omezenou odpovědnost, ale bezúspěšně (cit. podle *Craft*, R.R.: Aviation liability law developments in 1990, *JALC* vol. 57 (1991) no. 1, str. 65). Naproti tomu ve věci *Martin v. Pan Am* oblastní soud pro District of Columbia považoval absenci uvedení váhy zavazadel na zavazadlovém lístku za nepodstatnou (cit. podle *BELL*, B.A.: National Bank of N.Y. v. Eastern Airlines, *JALC* vol. 53 (1988) no. 3, str. 862).



nost dopravce nebo jeho absenci a na chybějící ostatní náležitosti zavazadlového lístku (váha, číslo letenky apod.). Zajímavý způsob, jak se vyhnout případnému obvinění z neuvedení váhy zavazadla na zavazadlovém lístku, praktikoval dopravce, který uvedl v letence, že není-li na zavazadlovém lístku uvedena váha, předpokládá se, že každé zapsané zavazadlo váží 28 kg. Tato fikce byla pak federálním oblastním soudem pro District of Columbia uznána ve věci **Jalloh v. TWA**<sup>38</sup> (1985) za přijatelnou a dopravce se tak mohl dovolávat omezené odpovědnosti.

Haagský protokol přeformuloval znění čl. 4 VÚ. Podle nového znění se zavazadlový lístek vydává pro zapsaná zavazadla. Tato úprava tak vychází vstříc praxi, kde se rozlišují zavazadla zapsaná, která jsou zpravidla přepravována mimo dohled cestujícího, a zavazadla nezapsaná přepravovaná pod dohledem cestujícího na palubě letadla.<sup>39</sup> Nezapsaným zavazadlům odpovídají v původním znění Varšavské úmluvy drobné osobní předměty, které si cestující sám opatruje. V novodobé praxi však již takové vymezení nezapsaných zavazadel nepostačuje, protože se přepravní prostor pro cestující zvětšil natolik, že na palubu letadla jsou brány nejenom drobné věci. Rozlišení mezi zapsaným a nezapsaným zavazadlem je podstatné pro určení, zda je nutné vydat pro zapsané zavazadlo zavazadlový lístek. Ten slouží jako doklad o předání zavazadla dopravci. Pro nezapsané zavazadlo se zavazadlový lístek nevydává a cestující ho přepravuje pod svým dohledem. Co se však stane, je-li nezapsané zavazadlo dáno mimo dohled cestujícího? Stává se z něj zavazadlo zapsané? Tyto otázky řešil v roce 1982 newyorský oblastní soud ve věci **Hexter v. Air France**,<sup>40</sup> kde nezapsané zavazadlo odnesl na palubu letadla jeden ze stevardů. Zavazadlo se tak na určitou dobu ocitlo mimo dohled cestujícího. Soud konstatoval, že odebrání zavazadla z dohledu cestujícího znamená přijetí zavazadla podle čl. 4 odst. 4 VÚ a proto musí být vydán zavazadlový lístek. Ten musí být vydán i v případě, že cestující si chtěl původně zavazadlo odnést na palubu letadla (tedy jako carry-on baggage), ale nebylo mu to povoleno a zavazadlo pak bylo převzato dopravcem. Tento stav nastal v již zmíněném případě **Gill v. Lufthansa**. Cestující zavazadlový lístek samozřejmě nikdy neobdržel, což bylo důvodem proto, aby soud zamítl právo dopravce na omezenou odpovědnost. Zajímavé je z tohoto pohledu ustanovení přepravních podmínek ČSA,

kteří považuje za nezapsané zavazadlo zcela složitelný invalidní vozík, který je však z prostorových důvodů možno přepravovat v nákladovém prostoru letadla.<sup>41</sup> Podle mého názoru je nezbytné dodržet výše zmíněnou kvalifikaci zavazadel a v tomto případě by tak musel být vydán pro invalidní vozík zavazadlový lístek. Jestliže by se tak nestalo, nemohl by se dopravce dovolávat omezené odpovědnosti.

V souvislosti s unifikací přepravních dokumentů bývá někdy zavazadlový lístek součástí letenky. Podle Haagského protokolu v takovém případě nemusí zavazadlový lístek splňovat žádné formální ani obsahové náležitosti, ale zvýšené nároky jsou v tom případě kladeny na letenku, která musí obsahovat všechny náležitosti podle čl. 3 odst. 1 VÚZH. Není-li zavazadlový lístek součástí letenky, jsou pro něj stanoveny náležitosti, které vznikly redukcí původních požadavků podle Varšavské úmluvy. Kromě míst odletu a přistání je nutné uvedení alespoň jedné stanovené zastávky a upozornění o odpovědnostních limitech stanovených VÚZH. Neobsahuje-li lístek takové upozornění nebo nebyl-li vydán, nemůže se dopravce dovolávat omezení své odpovědnosti. Jakákoli jiná vada lístku nebo jeho ztráta nemá vliv na existenci ani platnost přepravní smlouvy. Lístek je zároveň důkazem o předání zavazadel dopravci a o podmínkách přepravní smlouvy.

Stejně jako u letenky nepřinesl Montrealský protokol IV do ustanovení čl. 4 VÚZH žádné změny.

#### IV. LETECKÝ NÁKLADNÍ LIST

Posledním z přepravních dokumentů je letecký nákladní list (dále jen „AWB“),<sup>42</sup> který se používá při přepravě zboží, resp. nákladu. Podle Varšavské úmluvy ho vyhotovuje odesílatel minimálně ve třech rovnocenných prvopisech a odevzdává ho dopravci spolu se zbožím, které je předmětem přepravní smlouvy.<sup>43</sup> Po formální stránce je tedy AWB listina skládající se minimálně ze tří sobě rovných prvopisů, přičemž první je určen pro dopravce, druhý pro příjemce a třetí pro odesílatele. V praxi je možno vytvářet další kopie, kterých může být např. až 11.<sup>44</sup> Samotný AWB má zpravidla formu propisovacího formuláře, který dává dopravce odesílateli k dispozici, aby jej řádně vyplnil a podepsal. Dopravce podepisuje AWB ihned po převzetí zboží. Haagským protokolem bylo stanoveno, že

<sup>38</sup> Cit. podle MARGO, R.D.: Recent developments in aviation case law, JALC vol. 52 (1986), no. 1, str. 143.

<sup>39</sup> Vlastní vymezení zapsaných a nezapsaných zavazadel provádí např. Všeobecné přepravní podmínky IATA nebo přepravní podmínky jednotlivých dopravců.

<sup>40</sup> Cit. podle ANDERSON, D.R.: Recent cases and developments in aviation law, JALC vol. 60 (1994), no. 1, str. 755.

<sup>41</sup> § 11 odst. 3 Podrobných přepravních podmínek ČSA pro cestující, zavazadla a zboží v letecké dopravě platných od 1. července 1997.

<sup>42</sup> Z anglického „air waybill“.

<sup>43</sup> Oproti úpravě letenky a zavazadlového lístku je odesílateli přiznáno právo k samostatnému vyhotovení AWB. Letenku a zavazadlový lístek může vyhotovit pouze dopravce nebo jeho agent, v žádném případě tak nemůže učinit sám cestující.

<sup>44</sup> Swisspro: Abeceda obchodníka 2 – Doprava, HK ČR 1996, str. 37.

dopravce musí podepsat dříve, než bude zboží naloženo do letadla. U propisovacího formuláře není třeba podepisovat jednotlivé prvopisy zvláště, tak jak to stanoví Varšavská úmluva v čl. 6 odst. 2, ale stačí podpis na nejsvrchnějším prvopisu. Jak podpis dopravce tak i odesílatele může být nahrazen razítkem. Odesílatelův podpis může být i jen vytištěn.

Z podstaty mezinárodní letecké přepravy, která je přepravou velmi rychlou, vyplývá, že AWB je ve většině případů nepřevoditelný, protože s rychlostí mezinárodní letecké přepravy by jeho převoditelnost ztratila smysl a těžko by se uplatňovala v praxi. V literatuře však byly vedeny spory, zda je možné podle VÚ vydat převoditelný AWB. Kladné stanovisko se opírá především o formulaci čl. 8 písm. f), kde není vyžadováno obligatorní uvedení jména a adresy příjemce.<sup>45</sup> Definitivní jistotu přinesl až Haagský protokol, který doplnil VÚ v tom směru, že „nic nebrání tomu, aby byl vydán převoditelný letecký nákladní list“. Přesto je v praxi většinou AWB označován jako nepřevoditelný (non-negotiable).<sup>46</sup>

Článek 8 VÚ stanoví povinné náležitosti, které musí každý vydaný AWB obsahovat:

- a) místo, kde byla listina sepsána a dobu, kdy byla sepsána,
- b) místa odletu a určení,
- c) stanovené zastávky (dopravce je však může změnit),
- d) jméno a adresu odesílatele,
- e) jméno a adresu prvního dopravce,<sup>47</sup>
- f) jméno a adresu příjemce, je-li toho třeba,
- g) povahu zboží,
- h) počet, způsob balení, zvláštní známky nebo čísla zásilek,
- i) váhu, množství, objem nebo rozměry zboží,
- j) zjevný stav zboží a obalu,
- k) sjednanou cenu dopravy, místo platby a jméno plátce,
- l) u zboží na dobírku cenu zboží a částku výloh,
- m) částku udané ceny při prohlášení zvláštního zájmu na dodání,

- n) počet vyhotovení AWB,
- o) listiny předané dopravci jako přílohy k AWB,
- p) sjednanou dopravní lhůtu a předepsanou cestu,
- q) upozornění, že pro dopravu platí režim odpovědnosti stanovený VÚ.

Odesílatel ručí za přesnost údajů uvedených v AWB a je odpovědný za každou škodu, která vznikne vadností těchto údajů. Uvedená koncepce odpovědnosti odesílatele za bezvadnost údajů uvedených v AWB je nezbytná vzhledem k zvláštnímu charakteru letecké přepravy, který nedovoluje např. přepravu některých druhů látek, které by mohly ohrozit bezpečnost letecké přepravy. Po dopravci nelze rozumně žádat, aby prověřoval všechny údaje uvedené odesílatelem v přepravních listinách. Stejně jako u letenky a zavazadlového lístku nemá vada nebo ztráta AWB vliv na existenci nebo platnost přepravní smlouvy, pro kterou nadále platí ustanovení Varšavské úmluvy s jedinou výjimkou. Tou je absence údajů uvedených pod písmeny a) – i) článku 8 VÚ včetně písmena q) nebo není-li AWB vůbec vyhotoven. V takovém případě se nemůže dopravce dovolávat omezené odpovědnosti podle čl. 22 VÚ.

Soudní praxe tradičně řešila a řeší problematiku obligatorních náležitostí AWB,<sup>48</sup> zejména zda opravdu existuje absence konkrétní náležitosti, která zakládá vyjmutí dopravce z režimu omezené odpovědnosti stanovené Varšavskou úmluvou. Některé soudy považují absenci některých obligatorních náležitostí AWB za nepodstatnou a bez obchodního významu a přiznávají pak dopravci omezenou odpovědnost.<sup>49</sup> Přítomnost náležitostí podle čl. 8 písm. i) a h) je nezbytné posuzovat alternativně, tedy vždy musí být zastoupena minimálně jedna z náležitostí uvedených pod daným písmenem.<sup>50</sup> Hodně sporů se týká neuvedení stanovených zastávek. Mezi první takové spory patří rozhodnutí nejvyššího newyorského soudu z roku 1949 ve věci **Kraus v. KLM**.<sup>51</sup> Stanovené zastávky nebyly v AWB uvedeny, ale ten odkazoval na letový řád dopravce pro danou trať. Soud uznal tento odkaz s odůvodněním, že o zastávkách tak existovala mezi stranami shoda. Stejný soud o 5 let později rozhodl ve věci **Ameri-**

<sup>45</sup> DIDERIKS-VERSCHOOR, I.H.PH.: cit. dílo, str. 52.

<sup>46</sup> Srov. Schmitthoff's Export Trade, Stevens & Sons, London, 1990, str. 630.

<sup>47</sup> Za prvního dopravce je zpravidla považován ten, s kterým je uzavřena smlouva. Srov. rozhodnutí amerického federálního oblastního soudu pro jižní New York z roku 1997 ve věci **General Electric v. Circle Air Freight**, kde bylo uvedení jména a adresy zasílatele jako nepřímého dopravce shledáno jako vyhovující podmínkám čl. 8 VÚ (cit. podle ALIMONTI, F.P.: Recent developments in aviation law liability, JALC vol. 64 (1998), no. 1, str. 85).

<sup>48</sup> Čl. 8 písm. a) – i) a písm. q) VÚ.

<sup>49</sup> Srov. rozhodnutí federálního odvolacího soudu pro 2. obvod ve věci **Exim Industries v. Pan Am** (1985), který shledal za nepodstatnou absenci způsobu balení, rozměru a objemu zásilky (cit. podle BELL, B.A.: cit. dílo, str. 866). Zcela opačně však rozhodl stejný soud v roce 1993, když ve věci **Maritime Insurance v. Emery Air Freight** shledal za podstatnou absenci místa a doby sepsání AWB, stanovené zastávky a jména a adresy dopravce (cit. podle ANDERSON, D.A.: cit. dílo, str. 71).

<sup>50</sup> Srov. rozhodnutí anglického soudu ve věci **Corocraft v. Pan Am** z roku 1969, které uvádí, že čl. 8 písm. i) VÚ je nutné vykládat alternativně, tzn. že AWB musí obsahovat minimálně jednu z uvedených náležitostí (cit. podle MATTE, N.M.: cit. dílo, str. 45).

<sup>51</sup> Cit. podle BELL, B.A.: cit. dílo, str. 865.



can Smelting & Refining v. Philippine Airlines<sup>52</sup> obdobně. Přestože nebyly v AWB uvedeny stanovené zastávky, bylo ze smlouvy o přepravě zboží mezi Oaklandem, U.S. a Hongkongem (13 000 km) zřejmé, že letadlo nemůže cestu vykonat bez jediného mezipřistání, minimálně pro doplnění paliva.

V souvislosti s rozhodováním sporů o stanovených zastávkách v AWB vzniká celá řada nevyřešených otázek. Jak vůbec definovat stanovenou zastávku? Lze analogicky použít pro definici stanovené zastávky při přepravě zboží rozhodnutí anglického odvolacího soudu ohledně přepravy cestujících ve věci *Grein v. Imperial Airways*,<sup>53</sup> kde se jí rozumí takové „místo, kde podle smlouvy letadlo, kterým je smlouva prováděna, během smluvní přepravy přistane a cestující může na takovém místě svojí cestu přerušit z jakéhokoli důvodu“? Je rozdíl mezi stanovenou zastávkou podle čl. 8 písm. c) VÚ a místem (via), které je uvedeno v celkovém označení předepsané cesty podle čl. 8 písm. p) VÚ?

Jestliže bychom akceptovali pouze jednoduchou úpravu zmíněné definice, pak by za stanovenou zastávku bylo považováno místo, kde letadlo podle smlouvy přistane a odesílatel, kterému náleží dispoziční práva k zásilce,<sup>54</sup> může dopravci uložit změnu cesty takové zásilky. V takovém případě by stanovenou zastávkou bylo každé místo, kde letadlo se zásilkou přistane nebo je zásilka překládána do jiného letadla. Těžko však lze po dopravci požadovat, aby uváděl na AWB všechna místa, kde se bude zásilka nacházet na zemi, než bude dopravena do místa určení. Domnívám se, že je nutné opřít se o výraz „místo, kde podle smlouvy letadlo přistane.“. Ze smluvního ujednání je většinou zřejmé, že dohoda mezi odesílatel a dopravcem spočívá v přepravě zásilky z určitého místa odeslání do určitého místa určení. Není tedy podstatné, jakou cestou se zásilka do své destinace dostane. Smluvní ujednání o stanovené zastávce by se použilo v obdobném případě využívaném u přepravy cestujících, kterým je zpáteční let. Při přepravě zboží je však tento způsob využíván pouze sporadicky. Došlo-li by však k takové situaci, musí být stanovená zastávka uvedena. V ostatních případech nepovažuji za nutné jakékoli ostatní zastávky během letu uvádět, protože pro plnění přepravní smlouvy jsou nepodstatné. Stejně tak odesílatelovo dispoziční právo trvá po celou dobu přepravy zásilky a není vázáno pouze na určité mezipřistání. Uvedení případných mezipřistání by pak odpovídalo dikci čl. 8 písm. p) VÚ o označení celkové cesty (via), nejednalo by se však o uvedení stanovených zastávek.

Nabízí se též otázka, zda lze analogicky argumentovat závěry dosaženými při řešení přepravy cestujících též u přepravy zboží. Ve své podstatě tomu, podle mého názoru, nic nebrání. Soudní praxe však bývá zejména v USA zcela opačná. Washingtonský odvolací soud ve věci *Bianchi v. United Airlines*<sup>55</sup> (1978) odlišil charakter přepravy cestujících a přepravy zboží v tom smyslu, že přeprava zboží má obchodní charakter a není tak třeba takové ochrany jako u přepravy cestujících.

Není-li prokázán opak, je AWB důkazem o sjednání smlouvy, jejích podmínkách a o přijetí zboží. Za stejných podmínek jsou důkazem údaje o váze, rozměrech a balení zboží a údaje o počtu zásilek. Údaje o množství, objemu a stavu zboží jsou důkazem jen tehdy, byly-li ověřeny v přítomnosti odesílatele a toto ověření pak bylo zaznamenáno v AWB.

Kromě již zmíněných změn přinesl Haagský protokol do znění Varšavské úmluvy ještě jednu podstatnou změnu. Zásadním způsobem došlo k redukci povinných náležitostí AWB. Podle čl. 8 VÚZH tak musí AWB nadále obsahovat již jen:

1. označení míst odletu a určení – v souladu s úpravou náležitostí letenky a zavazadlového lístku tak není vyžadováno uvedení plného názvu těchto míst,
2. označení stanovených zastávek – dostalo se jim pevnějšího vymezení, protože se jejich uvedení uplatní pouze je-li místo odletu a určení na území téhož smluvního státu VÚZH a stanovená zastávka na území státu jiného i nesmluvního; v dřívějších ustanoveních VÚ je bylo nutné uvést i při letu z jednoho smluvního státu VÚ do jiného smluvního státu,
3. upozornění na omezenou odpovědnost – stejně jako u letenky a zavazadlového lístku se stanoví nejen povinnost upozornit na odpovědnostní režim VÚZH, ale vymezují se podrobnější obsahové náležitosti tohoto upozornění, aby bylo zřejmé, co odkaz na VÚZH znamená pro odesílatele.

Absence posledního bodu nebo nevydání AWB mají pro dopravce za následek ztrátu možnosti domáhat se odpovědnostních limitů podle čl. 22 VÚZH. Vlastnímu znění upozornění na omezenou odpovědnost (dále jen „upozornění“) je nutné věnovat se podrobněji. Haagský protokol upřesnil znění upozornění a stanovil pro něj více obsahových náležitostí. V původní verzi VÚ muselo upozornění stanovit, že „pro

<sup>52</sup> Cit. podle MILDE, M.: cit. dílo, str. 244.

<sup>53</sup> Cit. podle DIDERIKS-VERSCHOOR, I.H.Ph.: cit. dílo, str. 47.

<sup>54</sup> Čl. 12 odst. 1 VÚ.

<sup>55</sup> Žalobce uplatňoval neomezenou odpovědnost dopravce z důvodu nečitelnosti upozornění na odpovědnostní režim VÚ. Soud uznal upozornění za přijatelné a zamítl argumenty žalobce o použití judikatury z případů týkajících se přepravy cestujících (cit. podle BELL, B.A.: cit. dílo, str. 866).

přepravu platí<sup>56</sup> režim odpovědnosti stanovený Úmluvou“. Po revizi Haagským protokolem však oznámení stanoví, že „na přepravu ... se může vztahovat Varšavská úmluva ...“.<sup>57</sup> Ve své podstatě je revidovaná verze správnější a vhodnější pro globálnější použití na AWB. Jestliže bychom totiž vycházeli z původní verze s tím, že je uváděna na každém AWB dopravce, pak půjde o nepravdivé tvrzení v případě, že by přeprava nesplňovala znaky stanovené pro mezinárodní leteckou přepravu Varšavskou úmluvou.

Z tohoto pohledu je zajímavý případ *Carriage Bags v. Aerolineas Argentinas*<sup>58</sup> (1981), který rozhodoval prvoinstanční soud v Coloradu v USA, i když šlo po právní stránce o případ pouze podle VÚ. Žalobce se domáhal plné náhrady škody za ztracenou zásilku. AWB dopravce na přední straně uváděl, že „VÚ by mohla být použita na přepravu a mohla by omezit odpovědnost.“ a pro podrobnosti odkazoval na druhou stranu AWB, kde bylo jasně uvedeno, že na přepravu se VÚ použije. Soud však konstatoval, že podmínky uvedené na druhé straně nejsou pro daný případ platné, protože odesílatel je nepotvrdil svým podpisem v určené kolonce a dopravce neprokázal, že se odesílatel s těmito podmínkami seznámil jinak. Odesílateli pak bylo přiznáno právo na plnou náhradu škody.<sup>59</sup>

Haagský protokol též omezil odpovědnost odesílatele za vadné údaje a prohlášení uvedené v AWB. Odpovědnost odesílatele vůči dopravci zůstala zachována, ale odesílatel již nadále není odpovědný žádné osobě, která jeho jednáním utrpěla újmu, ale pouze takové osobě, které je odpovědný dopravce.

Zatím poslední změnu, ale velmi zásadní, přinesl do ustanovení o náležitostech AWB Montrealský protokol IV.<sup>60</sup> Cílem MP IV z hlediska přepravních dokumentů bylo především reagovat na obecně velký pokrok v mezinárodní letecké dopravě a v souvislosti s tím na nové možnosti při vydávání přepravních dokumentů. Stávající úprava AWB byla značně komplikovaná, zvláště vzhledem k souběhu dvou režimů úpravy (VÚ x HP). Z těchto důvodů činily v té době podle údajů IATA náklady na přepravní dokumenty přes 50 % všech nákladů na pozemní činnost.<sup>61</sup> Z těch-

to důvodů např. IATA navrhovala, aby úprava všech přepravních dokumentů byla z Varšavského systému vyjmuta a ponechána k úpravě dopravcům a jejich vládám.

Nová úprava mění koncepci předmětu přepravy, kterým se stává „náklad (cargo)“, což je pojem širší, než bylo původní označení „zboží (merchandise, goods)“. Při přepravě nákladu se pak vydává letecký nákladní list, který může být se souhlasem odesílatele nahrazen jakýmkoli jiným prostředkem zachovávajícím údaje o prováděné dopravě. Na žádost odesílatele je pak dopravce povinen vydat nákladovou stvrženku (cargo receipt), která slouží k identifikaci zásilky a k přístupu k přepravním údajům vyjádřeným tímto jiným způsobem.<sup>62</sup> Dopravce je povinen přijmout náklad k přepravě i tehdy, nelze-li v tranzitních místech nebo v místě určení použít jiných prostředků, kterými jsou vyjádřeny podmínky přepravy.<sup>63</sup> V takovém případě by dopravce musel vystavit klasický AWB i přesto, že už například běžně takto nečiní.

Pouze formulačních změn doznala úprava vlastního faktického vyhotovení AWB. I nadále vyhotovuje AWB odesílatel, na jeho žádost též dopravce, ve třech kopiích, jejichž označení a způsob podepisování je shodný s dřívější úpravou. Podpisy dopravce a odesílatele mohou být vytištěny nebo provedeny razítkem.<sup>64</sup> Při větším počtu zásilek je dopravci ponecháno právo žádat na odesílateli vystavení AWB pro každý kus zásilky. Nově je však přiznáno právo odesílateli požadovat po dopravci ve stejném případě vydání několika nákladových stvrzenek, jsou-li použity jiné prostředky k zaznamenání přepravních údajů, než je AWB.<sup>65</sup>

K zásadní změně došlo v ustanovení o náležitostech AWB.<sup>66</sup> Počet náležitostí zůstal nezměněn (3), změnu neprodělaly ani první dvě náležitosti (označení míst odletu a určení a minimálně jedné stanovené zastávky), ale k zásadní změně došlo u posledního požadavku. Nadále již není třeba uvádět upozornění na omezenou odpovědnost dopravce, ale místo toho je nutné uvést v AWB označení váhy zásilky. K vypuštění upozornění na omezenou odpovědnost došlo

<sup>56</sup> Originální znění: „le transport est soumis.“ (přeprava je podrobena.).

<sup>57</sup> Daný problém se týká i letenky a zavazadlového lístku.

<sup>58</sup> Cit. podle O'CONNEL, R.J.: *Recent developments in aviation cases law*, JALC vol. 47 (1982), no. 4, str. 675.

<sup>59</sup> Srov. rozhodnutí kalifornského soudu z roku 1996 ve věci *Tokio Marine & Fire Ins. v. United Airlines*, v kterém bylo konstatováno, že AWB dostatečně informoval cestujícího o možném omezení odpovědnosti a dostatečně zřetelně odkazoval na přepravní podmínky uvedené na rubu AWB (cit. podle ALIMONTI, F.P.: cit. dílo, str. 84).

<sup>60</sup> Podrobný komentář o změnách v ustanoveních o AWB a jejich vývoji během jednání komisí Právního výboru ICAO přináší FITZGERALD, G.F.: *The four Montreal protocols to amend the Warsaw convention regime governing international carriage by air*, JALC vol. 42 (1976), no. 2, str. 282 a násl.

<sup>61</sup> FITZGERALD, G.F.: dílo cit. v předchozí poznámce, str. 284.

<sup>62</sup> Srov. čl. 5 odst. 1–2 Varšavské úmluvy změněné Haagským protokolem a Montrealským protokolem IV (VÚMP IV). Montrealský protokol IV tak navazuje na Guatemalský protokol, který ve svém čl. 3 obsahuje stejné ustanovení.

<sup>63</sup> Srov. čl. 5 odst. 3 VÚMP IV.

<sup>64</sup> Srov. čl. 6 VÚMP IV.

<sup>65</sup> Srov. čl. 7 VÚMP IV.

<sup>66</sup> Srov. čl. 8 VÚMP IV.

zejména z důvodu přijetí nové koncepce odpovědnosti. Stanovení váhy zásilky je důležité pro určení jednak přepravného a též pro výpočet náhrady škody, která je omezena pevnou částkou za kilogram. Odesílatel tak může podle váhy zásilky zjistit, jaká by mu byla případně poskytnuta náhrada škody a není-li s její výší spokojen, může učinit protiopatření, zejména zásilku pojistit.

Jakýkoli nesoulad s ustanoveními čl. 5 až 8 VÚMP IV nemá vliv na existenci nebo platnost přepravní smlouvy, která se bude i nadále řídit VÚMP IV včetně ustanovení o omezené odpovědnosti.<sup>67</sup> V MP IV tak bylo upuštěno od původní koncepce Varšavského systému, který stanovil za porušení některých povinností ohledně přepravních listin trest ve formě ztráty omezené odpovědnosti pro dopravce, jenž ustanovení porušil. Ustanovením úmluvy bude podle MP IV podléhat i přeprava nákladu, při které nebyl AWB vůbec vydán.

Odpovědnost za vadnost údajů poskytnutých odesílatelem dopravci zůstává zachována stejně jako odpovědnost za škodu těmito vadami způsobenou. Vadné údaje se samozřejmě týkají jak AWB, tak nákladové stvrzenky a jiných prostředků užitých k zaznamenání údajů o přepravě. Za správnost údajů uvedených v nákladové stvrzence a v jiných prostředcích odpovídá vůči odesílateli též dopravce,<sup>68</sup> což je nové ustanovení přijaté s cílem ochránit odesílatele před chybami proveditelnými převážně pouze dopravcem, který vydává nákladovou stvrzenku, ale zejména spravuje jiné prostředky použité pro zachování údajů o přepravě.<sup>69</sup>

Důkazní charakter AWB zůstal zachován podle staré úpravy, stejně jako důkazní charakter některých údajů v AWB uvedených. Nově je důkazem o sjednání smlouvy, přijetí zboží a podmínkách přepravy i nákladová stvrzenka a ve stejném rozsahu i některé údaje v ní uvedené.<sup>70</sup>

## V. ZÁVĚR

Unifikovaná úprava přepravních dokumentů v mezinárodní letecké přepravě je nezbytným předpokladem k unifikaci právní úpravy mezinárodní letecké přepravy jako takové. I přes dlouhou tradici Varšavské úmluvy nelze mluvit o plné unifikaci této problemati-

ky. Prudký rozvoj daného odvětví způsobil, že v současné době již není Varšavská úmluva plně vyhovujícím instrumentem. Tomu nasvědčují i postupně provedené změny, ať již Haagským protokolem, Montrealským protokolem IV nebo Guatemalským protokolem, který vůbec nevstoupil v platnost.<sup>71</sup> Vzhledem k tomu, že se nepodařilo dosáhnout stejného počtu smluvních stran u pozměňovacích protokolů jako u mateřské úmluvy, vzniklo postupně několik právních režimů právní úpravy nejen přepravních dokumentů, ale i ostatních oblastí, které Varšavská úmluva upravuje. V současné době tak nelze hovořit o tom, že by Varšavský systém byl unifikací některých otázek v mezinárodní letecké přepravě tak, jak to bylo původním cílem Varšavské úmluvy. K unifikaci nepřispívá ani střet dvou různých právních systémů – kontinentálního a anglo-amerického, kdy zvláště americká judikatura je v důsledku některých vágních ustanovení Varšavské úmluvy místy hodně divoká a často je rozhodováno zcela proti duchu Varšavské úmluvy.

Novou nadějí na unifikaci nejen přepravních dokumentů je Úmluva o sjednocení některých pravidel v mezinárodní letecké přepravě přijatá 28. května 1999 v Montrealu (dále jen „Úmluva“). Za předpokladu, že bude dosaženo počtu 30 států, které ji ratifikují, vstoupí Úmluva v platnost a je velmi pravděpodobné, že se stane na dalších 70 let novou Varšavskou úmluvou.

Ohledně přepravních dokumentů vychází Úmluva z Montrealského protokolu IV, ale není jeho kopií. Montrealský protokol IV upravoval z přepravních dokumentů pouze ty, které se vztahovaly k nákladu a neměnil tak úpravu letenky a zavazadlového lístku. Úmluva se však věnuje změnám i těchto ustanovení.

Při přepravě cestujících je nezbytné, aby byl vystaven přepravní dokument (dále jen „letenka“),<sup>72</sup> a to buď individuální nebo hromadný. Letenka musí obsahovat označení míst odletu a určení a označení minimálně jedné stanovené zastávky, je-li místo odletu a určení na území jedné smluvní strany a tato zastávka či zastávky byly dohodnuty na území jiného státu, který není smluvní stranou Úmluvy.<sup>73</sup> Uvedená letenka může být nahrazena jakýmkoli jiným prostředkem, který bude obsahovat stejné údaje.<sup>74</sup> Jiným prostředkem je nutné chápat takový způsob přechovávání údajů, z kterého nejsou přechovávány údaje pro cestujícího zjistitelné pouhým pohledem resp. přečtením.

<sup>67</sup> Srov. čl. 9 VÚMP IV.

<sup>68</sup> Srov. čl. 10 odst. 1–3 VÚMP IV.

<sup>69</sup> Toto ustanovení bylo při jednání o návrhu MP IV v komisi Právního výboru ICAO přijato na návrh tehdejšího Československa podpořený Sovětským svazem.

<sup>70</sup> Srov. čl. 11 odst. 1–2 VÚMP IV.

<sup>71</sup> Protokol o změně Varšavské úmluvy sjednaný 8. března 1971 v Guatemala City. Byl sjednán a podepsán 21 státy včetně USA a k 30. červnu 1999 ho ratifikovalo celkem 11 států (viz. ICAO Journal, 6/1999, str. 33). Ke vstupu v platnost je potřeba ratifikace 30 států, což je v dnešní době zvláště po přijetí a vstupu v platnost Montrealských protokolů nereálné.

<sup>72</sup> Přestože Úmluva neuvádí termín „letenka“ (air ticket, passenger ticket), ale mluví pouze o přepravním dokumentu (document of carriage), budu pro přehlednost dále používat termínu „letenka“.

<sup>73</sup> Čl. 3 odst. 1 Montrealské úmluvy (MÚ).

<sup>74</sup> Čl. 3 odst. 2 MÚ.

V případě, že by tomu tak bylo, pak by šlo o klasický dokument.<sup>75</sup> Jiným prostředkem budou zpravidla elektronická média, jako např. magnetické karty apod. Vzhledem k tomu, že pro cestujícího není zřejmé, co jiné prostředky obsahují, musí mu dopravce vydat písemné oznámení o údajích, které takové prostředky obsahují.

Při přepravě zavazadel je dopravce povinen vydat cestujícímu zavazadlový lístek pro každé jednotlivé zavazadlo.<sup>76</sup>

Bez ohledu na vydání letenky nebo použití jiného prostředku anebo vydání zavazadlového lístku, musí cestující obdržet písemné upozornění, že v případě aplikace Úmluvy se podle ní řídí a může být omezena odpovědnost dopravce v případě smrti nebo zranění cestujícího, v případě zničení, ztráty anebo poškození zavazadel nebo v případě zpoždění.<sup>77</sup> Uvedené upozornění může být vystaveno samostatně nebo může být obsaženo v letence nebo na zavazadlovém lístku.

Za poněkud problematické může být považováno ustanovení čl. 3 odst. 5 MÚ, které za nesplnění výše uvedených požadavků nestanoví žádné sankce, dokonce je přímo vylučuje. Existence a platnost přepravní smlouvy nejsou proto nijak ohroženy a Úmluva se bude na přepravní smlouvu aplikovat včetně ustanovení o omezené odpovědnosti. Z výše uvedených požadavků na náležitosti přepravní dokumentace se tak stává lex imperfecta. Na obhajobu tohoto ustanovení lze snad uvést, že „právní kultura“ je při mezinárodní letecké přepravě v dnešní době poměrně vysoká a nemělo by tak hrozit zneužívání této nedokonalosti ze strany dopravců. Zároveň je nově koncipována odpovědnost dopravce do poměrně vysoké částky jako absolutní, takže v jistém smyslu již pro dopravce není trestem nemožnost použití odpovědnostního limitu.

Pro přepravu nákladu i nadále platí, že odesílatel musí vyhotovit AWB ve třech kopiích, podpisy mohou být vtištěny nebo nahrazeny razítkem a na žádost odesílatele může AWB vyhotovit dopravce, který tak jedná v jeho prospěch.<sup>78</sup> Stejně jako letenku je možné nahradit i AWB jakýmkoli jiným prostředkem, který

obsahuje údaje o přepravě nákladu.<sup>79</sup> V takovém případě však musí dopravce, vyžádá-li si to odesílatel, vystavit potvrzení o převzetí nákladu (cargo receipt), které umožní identifikaci nákladu a přístup k údajům obsaženým v jiném prostředku.

Náležitosti AWB a potvrzení o převzetí nákladu jsou shodné jako u letenky s tím, že navíc musí obsahovat označení váhy zásilky.<sup>80</sup> Oproti předchozí úpravě již není jako náležitost AWB vyžadováno upozornění na omezenou odpovědnost podle Úmluvy. Paradoxní na jeho absenci je skutečnost, že odpovědnostní limit pro přepravu nákladu zůstal zachován, a to dokonce i ve stejné výši za 1 kg.

Další ustanovení týkající se vícekusových zásilek,<sup>81</sup> nesplnění požadavků na doklady,<sup>82</sup> odpovědnosti za údaje v dokumentaci<sup>83</sup> a důkazní hodnoty dokumentace<sup>84</sup> byly zcela převzaty z Montrealského protokolu IV, a proto odkazují na předchozí výklad.

## SUMMARY

*Warsaw convention is the main source of law in international carriage by air. The convention consolidates certain rules relating to this area. The main consolidated things is lay-out of the documents of carriage. There are three types of the documents – passenger (air) ticket, baggage check and airwaybill. The Warsaw convention provides specific appurtenances of these documents. Some of them are binding under the loss of the right to set up a claim to the carrier's limited liability. The Hague protocol reduced some appurtenances, especially airwaybill's. A wide development of international carriage by air required better legal lay-out of documents of carriage, that will harmonize with a reality and will be in compliance with interests of carriers. In 1975, Montreal protocol IV, amended the Warsaw convention, was admitted. The main goal of this protocol, related to documents of carriage, was the substitution of delivery of airwaybill by any other means. The last attempt to unify the rules related to*

<sup>75</sup> Pracovní překlad návrhu Úmluvy provedený Ministerstvem dopravy a spojů ještě před konáním mezinárodní konference používá k vyjádření „any other means“ spojení „jakýkoli jiný doklad“ (viz. Návrh na obeslání Konference o leteckém právu k modernizaci Varšavského systému, č.j. 18.886/99–220). Považuji tento překlad za nešťastný a zavádějící, protože termínu „doklad“ je zpravidla používáno ve významu písemného dokumentu. Právě v tomto případě je však „any other means“ vším jiným, jenom ne písemným dokumentem, jak to vyplývá z díkce čl. 1 odst. 2 MÚ. Proto považuji za vhodné překládat toto spojení jako „jakýkoli jiný prostředek“. Překlad Úmluvy předložený k ratifikaci Parlamentu je již upraven v tomto znění (srov. Parlament ČR, Poslanecká sněmovna, 2000, III. volební období, tisk č. 528).

<sup>76</sup> Čl. 3 odst. 3 MÚ.

<sup>77</sup> Čl. 3 odst. 4 MÚ.

<sup>78</sup> Čl. 4 odst. 1 a čl. 7 MÚ.

<sup>79</sup> Čl. 4 odst. 2 MÚ (oproti Montrealskému protokolu IV může tento prostředek použít dopravce i bez souhlasu odesílatele).

<sup>80</sup> Čl. 5 MÚ (převzato z Montrealského protokolu IV – čl. 8 VÚMP IV).

<sup>81</sup> Čl. 8 MÚ je shodný s čl. 7 VÚMP IV.

<sup>82</sup> Čl. 9 MÚ je shodný s čl. 9 VÚMP IV.

<sup>83</sup> Čl. 10 MÚ je shodný s čl. 10 VÚMP IV s tím rozdílem, že nové ustanovení se použije i v případě, že osoba jednající jako zástupce odesílatele je zároveň agentem dopravce.

<sup>84</sup> Čl. 11 MÚ je shodný s čl. 11 VÚMP IV.

*the documents of carriage is contained in the Montreal convention 1999. This convention probably will*

*substitute the old Warsaw system and the lay-out of the documents of carriage will be consolidated.*