ZBIERKA ZÁKONOV
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 1966

Vyhlásené: 28.02.1966 Vyhlásená verzia v Zbierke zákonov Slovenskej republiky

Obsah tohto dokumentu má informatívny charakter.

15

VYHLÁŠKA
ministra zahraničných vecí
zo 4. februára 1966
o Protokole, ktorým sa mení Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave, podpísaný vo Varšave 12. októbra 1929

Dňa 28. septembra 1955 bol v Haagu dojednaný Protokol, ktorým sa mení Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave podpísaný vo Varšave 12. októbra 1929, ktorý bol vyhlásený pod č. 15 Zbierky zákonov a nariadení z roku 1935.

V mene Československej republiky bol Protokol podpísaný 28. septembra 1955 v Haagu. Vláda vyslovila s Protokolom súhlas 27. marca 1957, Národné zhromaždenie ho schválilo 5. júla 1957.

Prezident republiky ratifikoval Protokol 31. októbra 1957, ratifikačná listina bola uložená u vlády Poľskej ľudovej republiky 23. novembra 1957.

Podľa svojho článku XXII vstúpil Protokol v platnosť 1. augusta 1963 a týmto dňom nadobudol účinnosť i pre Československú socialistickú republiku.

Český preklad Protokolu sa vyhlasuje súčasne.*)

David v. r.

PROTOKOL, ktorým sa mení Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave, podpísaný vo Varšave 12. októbra 1929

Podpísané vlády považujúc za žiadúce zmeniť Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel o medzinárodnej leteckej doprave podpísaný vo Varšave 12. októbra 1929 dohodli sa takto:

HLAVA I

Zmeny Dohovoru

Článok I

V článku I Dohovoru

a) odsek 2 sa zrušuje a nahrádza týmto ustanovením:

„2. Medzinárodnou dopravou v zmysle tohto Dohovoru je každá doprava, pri ktorej podľa dojednania strán leží miesto odletu a miesto určenia, či už dôjde k prerušeniu dopravy alebo k prekladaniu alebo nie, buď na území dvoch vysokých zmluvných strán, alebo na území iba jednej vysokej zmluvnej strany, ak je ustanovená zastávka na území iného štátu, i keď tento štát nie je vysokou zmluvnou stranou. Bez takej zastávky sa doprava medzi dvoma miestami na území jedinej vysokej zmluvnej strany nepovažuje za medzinárodnú v zmysle tohto Dohovoru.“

b) odsek 3 sa zrušuje a nahrádza sa týmto ustanovením:

„3. Doprava, ktorú má uskutočniť postupne niekoľko leteckých dopravcov, považuje sa pre účely tohto Dohovoru za neprerušenú dopravu, ak ju strany zamýšľali ako jediný výkon, nech už bola dojednaná vo forme jedinej zmluvy alebo niekoľkých zmlúv, a nestráca svoju medzinárodnú povahu tým, že jediná zmluva alebo niekoľko zmlúv sa má uskutočniť celkom na území tohto istého štátu.“

Článok II

V článku 2 Dohovoru -

odsek 2 sa zrušuje a nahrádza týmto ustanovením:

„2. Tento Dohovor sa nevzťahuje na dopravu listovej pošty a poštových balíkov.“

Článok III

V článku 3 Dohovoru -

a) odsek 1 sa zrušuje a nahrádza týmto ustanovením:

„1. Pri doprave cestujúcich musí byť vydaná letenka obsahujúca:

a) označenie miest odletu a určenia;

b) ak miesta odletu a určenia ležia na území jedinej vysokej zmluvnej strany a ak sa predvída jedna alebo niekoľko zastávok na území iného štátu, označenie aspoň jednej z týchto zastávok;

c) oznámenie, ktorým sa upozorňuje, že pre dopravu cestujúcich, ktorí podnikajú cestu, ktorej konečné určenie alebo zastávka leží v inej krajine než v krajine odletu, môže platiť Varšavský dohovor, ktorý upravuje a vo väčšine prípadov obmedzuje zodpovednosť dopravcu za usmrtenie alebo úhonu na tele, ako aj za stratu alebo poškodenie batožín.“

b) odsek 2 sa zrušuje a nahrádza týmto ustanovením:

„2. Pokiaľ sa nepreukáže opak, letenka je dôkazom o uzavretí a podmienkach dopravnej zmluvy. Chýbajúca letenka, jej nesprávnosť alebo strata nemá vplyv na existenciu, ani na platnosť dopravnej zmluvy, pre ktorú budú i tu platiť predpisy tohto Dohovoru. Ak však so súhlasom dopravcu nastúpi cestujúci do lietadla bez toho, že by mu bola vydaná letenka alebo ak letenka neobsahuje upozornenie predvídané v odseku 1 c) tohto článku, nebude dopravca oprávnený dovolávať sa ustanovenia článku 22.“

Článok IV

V článku 4 Dohovoru -

a) odseky 1, 2 a 3 sa zrušujú a nahrádzajú sa týmto ustanovením:

„1. Pri doprave zapísaných batožín musí sa vydať sprievodka pre batožiny, ktorá, ak nie je spojená s letenkou vyhovujúcou ustanoveniu článku 3 ods. 1 alebo ak nie je obsiahnutá v letenke, musí obsahovať:

a) označenie miest odletu a určenia;

b) ak leží miesto odletu a určenia na území jedinej vysokej zmluvnej strany a ak sa predvída jedna alebo niekoľko zastávok na území iného štátu, označenie aspoň jednej z týchto zastávok;

c) oznámenie, ktorým sa upozorňuje, že pre dopravu, ktorej konečné určenie alebo zastávka leží v inej krajine, než v krajine odletu, môže platiť Varšavský dohovor, ktorý upravuje a vo väčšine prípadov obmedzuje zodpovednosť dopravcu za stratu alebo poškodenie batožín.“

b) odsek 4 sa zrušuje a nahrádza týmto ustanovením:

„2. Sprievodka pre batožiny je, pokiaľ sa nepreukáže opak, dôkazom o zápise batožín a o podmienkach dopravnej zmluvy. Chýbajúca sprievodka, jej nesprávnosť alebo strata nemá vplyv ani na existenciu ani na platnosť dopravnej zmluvy, pre ktorú budú i tu platiť predpisy tohto Dohovoru. Ak však dopravca prevezme batožiny bez vydania sprievodky alebo ak sprievodka neobsahuje (okrem ak by bola spojená s letenkou alebo obsiahnutá v letenke vyhovujúcej ustanoveniu článku 3 ods. 1 c)] upozornenie požadované podľa odseku 1 c) tohto článku, nebude dopravca oprávnený dovolávať sa ustanovenia článku 22 ods. 2.“

Článok V

V článku 6 Dohovoru - odsek 3 sa zrušuje a nahrádza týmto ustanovením:

„3. Dopravca musí podpísať skôr, než sa tovar naloží do lietadla.“

Článok VI

Článok 8 Dohovoru sa zrušuje a nahrádza týmto ustanovením:
„Letecký nákladný list musí obsahovať:

a) označenie miest odletu a určenia;

b) ak ležia miesta odletu a určenia na území jedinej vysokej zmluvnej strany a ak sa predvída jedna alebo niekoľko zastávok na území iného štátu, označenie aspoň jednej z týchto zastávok;

c) oznámenie, ktorým sa odosielatelia upozorňujú, že ak má doprava konečné určenie alebo zastávku v inej krajine než v krajine odletu, môže sa na ňu vzťahovať Varšavský dohovor, ktorý upravuje a vo väčšine prípadov obmedzuje zodpovednosť dopravcov za stratu alebo poškodenie tovaru.“

Článok VII

Článok 9 Dohovoru sa zrušuje a nahrádza týmto ustanovením:

„Ak sa za súhlasu dopravcu naloží tovar do lietadla bez vystavenia leteckého nákladného listu alebo ak neobsahuje tento nákladný list upozornenie ustanovené v článku 8 ods. c), nebude dopravca oprávnený dovolávať sa ustanovenia článku 22 ods. 2.“

Článok VIII

V článku 10 Dohovoru -

odsek 2 sa zrušuje a nahrádza týmto ustanovením:

„2. Odosielateľ bude zodpovedný za každú škodu, ktorú utrpí dopravca alebo ktorákoľvek iná osoba, voči ktorej je dopravca zodpovedný preto, že odosielateľove údaje a vyhlásenia boli nesprávne, nepresné alebo neúplné.“

Článok IX

Článok 15 Dohovoru -

sa dopĺňa týmto odsekom:

„3. Nič v tomto Dohovore nebráni tomu, aby sa nevydal prevoditeľný letecký nákladný list.“

Článok X

Odsek 2 článku 20 Dohovoru sa zrušuje.

Článok XI

Článok 22 Dohovoru sa zrušuje a nahrádza týmito ustanoveniami:

„Článok 22

1. Pri doprave osôb je zodpovednosť dopravcu za každého cestujúceho obmedzená na sumu dvesto päťdesiat tisíc frankov. Ak možno podľa právneho poriadku súdu, na ktorý vec bola podaná, určiť náhradu vo forme dôchodku, nesmie istina dôchodku presahovať dvesto päťdesiat tisíc frankov. Jednako môže cestujúci určiť osobitným dohovorom s dopravcom vyššiu hranicu zodpovednosti.
2. a) Pri doprave zapísaných batožín a nákladu je zodpovednosť dopravcu obmedzená na sumu dvesto päťdesiat frankov za kilogram, ak neurobí cestujúci alebo odosielateľ pri odovzdávaní zásielky dopravcovi osobitné vyhlásenie o záujme na dodaní do miesta určenia a ak nezaplatí prípadne príslušný poplatok. V tomto prípade bude dopravca povinný platiť až do výšky udanej sumy, ak nepreukáže, že táto suma je vyššia ako skutočný záujem cestujúceho či odosielateľa na dodaní do miesta určenia.

   b) Ak dôjde k strate, poškodeniu alebo oneskoreniu časti zapísaných batožín alebo nákladu, či akéhokoľvek predmetu v nich obsiahnutého, prihliada sa iba na celkovú váhu príslušnej zásielky či zásielok pri určení hranice zodpovednosti dopravcu. Ak je však stratou, poškodením alebo oneskorením časti zapísaných batožín alebo nákladu, či v nich obsiahnutého predmetu ovplyvnená hodnota iných zásielok krytých tou istou sprievodkou pre batožiny alebo tým istým leteckým nákladným listom, musí sa pri určení hranice zodpovednosti prihliadať na celkovú váhu týchto zásielok.
3. Pokiaľ ide o predmety, ktoré si cestujúci obstaráva sám, je zodpovednosť dopravcu obmedzená na päť tisíc frankov u každého cestujúceho.
4. Hranice ustanovené týmto článkom nebránia súdu, aby podľa svojho právneho poriadku priznal naviac sumu zodpovedajúcu celkom alebo sčasti súdnym útratám alebo iným procesným výdavkom vynaloženým zo strany žalobcu. Toto ustanovenie neplatí, ak výška priznanej náhrady škody, nepočítajúc do toho súdne útraty a iné procesné výdavky, nepresahuje sumu, ktorú dopravca ponúkol písomne žalobcovi do šiestich mesiacov odo dňa udalosti, ktorou bola spôsobená škoda, alebo pred začatím sporu, ak došlo k nemu neskôr.
5. Sumy uvedené v tomto článku vo frankoch sú vyjadrené v menovej jednotke, ktorá sa svojou hodnotou rovná šesťdesiatim piatim a pol miligramu zlata o rýdzosti deväťsto tisícin. Tieto sumy možno prevádzať na ktorúkoľvek štátnu menu v zaokrúhlených číslach. Ak nejde o zlaté štátne meny, prevedú sa tieto sumy v prípade súdneho konania podľa hodnoty týchto mien v zlate v deň rozsudku.“

Článok XII

V článku 23 Dohovoru sa doterajšie ustanovenie stáva odsekom 1 a pripája sa odsek 2 tohto znenia:

„2. Odsek 1 tohto článku sa nevzťahuje na doložky týkajúce sa straty alebo poškodenia vyplývajúce z povahy alebo z vlastnej vady dopravovaného nákladu.“

Článok XIII

V článku 25 Dohovoru -

sa odseky 1 a 2 zrušujú a nahrádzajú týmto ustanovením:

„Hranice zodpovednosti ustanovené v článku 22 neplatia, ak je preukázané, že škoda vyplýva z činu alebo z opomenutia dopravcu alebo jeho zamestnancov, ktorého sa dopustili buď s úmyslom spôsobiť škodu, alebo nerozvážne a s vedomím, že škoda pravdepodobne z toho vznikne, okrem ak bude, pokiaľ ide o čin alebo opomenutie zamestnancov, taktiež preukázané, že konali pri výkone svojej služby.“

Článok XIV

Za článkom 25 Dohovoru sa vkladá tento článok:

„Článok 25 A

1. Ak je podaná žaloba proti dopravcovmu zamestnancovi pre škodu, na ktorú sa vzťahuje tento Dohovor, bude môcť tento zamestnanec, ak preukáže, že konal pri výkone svojej služby, uplatňovať hranice zodpovednosti, ktorých sa môže dovolávať sám dopravca podľa článku 22.
2. Celková výška náhrady škody, ktorú možno takto dostať od dopravcu a od jeho zamestnancov, nesmie v takom prípade prekročiť spomínané hranice.
3. Ustanovenia odsekov 1 a 2 tohto článku neplatia, ak je preukázané, že škoda vznikla v dôsledku činu alebo opomenutia zamestnanca, ktorých sa dopustil buď s úmyslom spôsobiť škodu, alebo nerozvážne a s vedomím, že škoda pravdepodobne z toho vznikne.“

Článok XV

V článku 26 Dohovoru -

odsek 2 sa zrušuje a nahrádza týmto ustanovením:

„2. Pri poškodení má príjemca zaslať dopravcovi sťažnosť ihneď, len čo sa poškodenie zistilo, a to najneskôr v lehote siedmich dní, ak ide o batožiny, a v lehote štrnástich dní, ak ide o náklad, počítajúc od ich prijatia. Pri oneskorení má sa sťažnosť podať najneskôr do dvadsať jeden dní odo dňa, keď batožina alebo náklad mu boli odovzdané.“

Článok XVI

Článok 34 Dohovoru sa zrušuje a nahrádza týmto ustanovením:

„Ustanovenia článkov 3 až 9 o dopravných listinách sa nevzťahujú na dopravu, ktorá sa vykonáva za mimoriadnych okolností mimo rámca všetkej normálnej činnosti leteckej prevádzky.“

Článok XVII

Za článkom 40 Dohovoru sa vkladá tento článok:

„Článok 40 A

1. V článku 37 ods. 2 a v článku 40 ods. 1 výraz vysoká zmluvná strana znamená štát. Vo všetkých ostatných prípadoch výraz vysoká zmluvná strana znamená štát, ktorého ratifikácia alebo prístup k Dohovoru nadobudli účinnosť a ktorého výpoveď nenadobudla účinnosť.
2. Pre účely Dohovoru slovo územie znamená nielen vlastné územie štátu, ale aj všetky územia, ktoré tento štát zastupuje v zahraničných stykoch.“

HLAVA II
Rozsah platnosti zmeneného Dohovoru

Článok XVIII

Dohovor zmenený týmto Protokolom sa vzťahuje na medzinárodnú dopravu vymedzenú v článku 1 Dohovoru, ak ležia miesta odletu a určenia buď na území dvoch štátov, ktoré sú stranami tohto Protokolu, alebo na území jediného štátu, ktorý je stranou tohto Protokolu, ak je ustanovená zastávka na území iného štátu.

HLAVA III
Záverečné ustanovenia

Článok XIX

Medzi stranami tohto Protokolu Dohovor a Protokol tvoria a vykladajú sa ako jediný dokument a budú sa nazývať Varšavský dohovor zmenený v Haagu r. 1955.

Článok XX

Až do dňa, keď nadobudne účinnosť podľa ustanovenia článku XXII ods. 1, zostane tento Protokol otvorený na podpis pre každý štát, ktorý do toho času ratifikuje Dohovor alebo k nemu pristúpi, ako aj pre každý štát, ktorý sa zúčastnil konferencie, na ktorej bol tento Protokol prijatý.

Článok XXI

1. Tento Protokol bude predložený na ratifikáciu štátom, ktoré ho podpísali.
2. Ak bude tento Protokol ratifikovať štát, ktorý nie je stranou Dohovoru, pristúpi tým tento štát k Dohovoru zmenenému týmto Protokolom.
3. Ratifikačné listiny budú uložené u vlády Poľskej ľudovej republiky.

Článok XXII

1. Len čo tento Protokol bude ratifikovať tridsať štátov, ktoré ho podpísali, nadobudne medzi nimi účinnosť deväťdesiaty deň po uložení tridsiatej ratifikačnej listiny. Voči každému štátu, ktorý ho ratifikuje neskôr, nadobudne účinnosť deväťdesiaty deň po uložení jeho ratifikačnej listiny.
2. Len čo tento Protokol nadobudne účinnosť, bude zaregistrovaný u Organizácie Spojených národov vládou Poľskej ľudovej republiky.

Článok XXIII

1. Po nadobudnutí účinnosti zostane tento Protokol otvorený na prístup každého štátu, ktorý ho nepodpísal.
2. Ak pristúpi k tomuto Protokolu štát, ktorý nie je stranou Dohovoru, považuje sa to za prístup k Dohovoru zmenenému týmto Protokolom.
3. Prístup sa vykoná uložením listiny o prístupe u vlády Poľskej ľudovej republiky a nadobudne účinnosť deväťdesiaty deň po tomto uložení.

Článok XXIV

1. Každá strana môže vypovedať tento Protokol oznámením zaslaným vláde Poľskej ľudovej republiky.
2. Výpoveď nadobudne účinnosť šesť mesiacov po tom, keď vláda Poľskej ľudovej republiky dostane oznámenie výpovede.
3. Medzi stranami tohto Protokolu sa výpoveď Dohovoru jednou z nich podľa článku 39 nebude vykladať ako výpoveď Dohovoru zmeneného týmto Protokolom.

Článok XXV

1. Tento Protokol sa vzťahuje na všetky územia, ktoré štát, ktorý je stranou tohto Protokolu, zastupuje v zahraničných stykoch, okrem území, o ktorých sa urobilo vyhlásenie podľa odseku 2 tohto článku.
2. Každý štát pri ukladaní svojej ratifikačnej listiny alebo listiny o prístupe môže vyhlásiť, že sa prijatie tohto Protokolu netýka jedného alebo niekoľkých území, ktoré zastupuje v zahraničných stykoch.
3. Každý štát môže neskôr oznámiť vláde Poľskej ľudovej republiky, že sa tento Protokol bude vzťahovať na jedno alebo niekoľko území, ktoré boli predmetom vyhlásenia urobeného podľa odseku 2 tohto článku. Toto oznámenie nadobudne účinnosť deväťdesiaty deň po jeho prijatí touto vládou.
4. Každý štát, ktorý je stranou tohto Protokolu, môže v súhlase s ustanovením článku XXIV ods. 1 vypovedať Protokol oddelene pre ktorékoľvek územie, ktoré zastupuje v zahraničných stykoch.

Článok XXVI

Tento Protokol nemôže byť predmetom výhrad, avšak každý štát môže kedykoľvek vyhlásiť oznámením urobeným vláde Poľskej ľudovej republiky, že sa Dohovor zmenený týmto Protokolom nebude vzťahovať na dopravu osôb, nákladu a batožín vykonávanú pre jeho vojenské úrady lietadlami zapísanými do jeho registra, ak je celá kapacita týchto lietadiel vyhradená pre tieto úrady alebo ide na ich účet.

Článok XXVII

Vláda Poľskej ľudovej republiky oznámi ihneď vládam všetkých štátov, ktoré podpísali Dohovor alebo tento Protokol, ďalej všetkých štátov, ktoré sú stranami Dohovoru alebo tohto Protokolu a všetkých členských štátov Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo alebo Organizácie Spojených národov, ako aj Medzinárodnej organizácii pre civilné letectvo:

a) každý podpis tohto Protokolu a deň podpisu;

b) uloženie každej ratifikačnej listiny alebo listiny o prístupe k tomuto Protokolu a deň, kedy sa tak stalo;

c) deň, ktorým tento Protokol nadobúda účinnosť podľa odseku 1 článku XXII;

d) každé oznámenie výpovede a deň jeho prijatia;

e) každé vyhlásenie alebo oznámenie urobené podľa článku XXV a deň jeho prijatia;

f) každé oznámenie urobené podľa článku XXVI a deň jeho prijatia.

Na dôkaz toho podpísaní splnomocnenci, riadne oprávnení, podpísali tento Protokol.

Dané v Haagu dvadsiateho ôsmeho septembra roku tisíc deväťsto päťdesiatpäť v troch pôvodných zneniach v jazyku francúzskom, anglickom a španielskom.

Ak sa tieto znenia nebudú zhodovať, bude rozhodujúce znenie v jazyku francúzskom, v ktorom bol spísaný Dohovor.

Tento Protokol bude uložený u vlády Poľskej ľudovej republiky, u ktorej podľa ustanovenia článku XX zostane otvorený na podpis, a táto vláda odovzdá overené odpisy tohto Protokolu vládam všetkých štátov, ktoré podpísali Dohovor alebo tento Protokol, ďalej všetkých štátov, ktoré sú stranami tohto Dohovoru alebo tohto Protokolu, a všetkých štátov, ktoré sú členmi Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo alebo Organizácie Spojených národov, ako aj Medzinárodnej organizácii pre civilné letectvo.

*) Tu sa vyhlasuje slovenské znenie.

Vydavateľ Zbierky zákonov Slovenskej republiky a prevádzkovateľ právneho a informačného portálu Slov-Lex dostupného na webovom sídle www.slov-lex.sk je Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky, Župné námestie 13, 813 11 Bratislava, tel.: 02 571 01 000, e-mail: helpdesk@slov-lex.sk.