

Ročník 1966

Sbírka zákonů

Československé socialistické republiky

Částka 5

Vydána dne 28. února 1966

Cena

O B S A H :

13. V y h l á š k a ministerstva vnitra o zrušení vyhlášky č. 174/1958 Ú. l., kterou bylo vyhlášeno usnesení vlády o stanovení začátku a konce pracovní doby v ústředních úřadech a v jiných státních orgánech
 14. V y h l á š k a ministra zahraničních věcí o Dohodě o letecké dopravě mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Barmského svazu
 15. V y h l á š k a ministra zahraničních věcí o Protokolu, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929
-

13

V Y H L Á Š K A

ministerstva vnitra

ze dne 28. ledna 1966

**o zrušení vyhlášky č. 174/1958 Ú. l., kterou bylo vyhlášeno usnesení vlády
o stanovení začátku a konce pracovní doby v ústředních úřadech a v jiných státních orgánech**

Vláda zrušila dne 12. ledna 1966 vládní usnesení ze dne 19. září 1956 (ve znění vládního usnesení ze dne 19. listopadu 1958) o stanovení začátku a konce pracovní doby v ústředních úřadech a v jiných státních orgánech.

V souvislosti s tím se zrušuje dnem 31. ledna 1966 vyhláška č. 174/1958 Ú. l. a vyhláška č. 65/1959 Ú. v.

Ministr:

Kudrna v. r.

14

V Y H L Á Š K A

ministra zahraničních věcí

ze dne 1. února 1966

**o Dohodě o letecké dopravě mezi vládou Československé socialistické republiky
a vládou Barmského svazu**

Dne 15. prosince 1965 byla v Praze podepsána Dohoda o letecké dopravě mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Barmského svazu.

Dohoda na základě svého článku 17 vstoupila v platnost dnem podpisu, tj. dnem 15. prosince 1965.

Český překlad Dohody se vyhlašuje současně.

David v. r.

D O H O D A

**o letecké dopravě mezi vládou Československé socialistické republiky
a vládou Barmského svazu**

Vláda Československé socialistické republiky a vláda Barmského svazu

vedeny přáním uzavřít dohodu za účelem zřízení přímých leteckých spojení mezi svým územím

jmenovaly za tímto účelem zmocněné zástupce, kteří se dohodli takto:

Článek 1

Pro účel této Dohody, její Přílohy a Seznamů linek, není-li v textu stanoveno jinak

1. výraz „letecké úřady“ znamená, pokud jde o Československou socialistickou republiku, ministerstvo dopravy — správu civilního letectví nebo kteroukoliv osobu nebo orgán oprávněný k provádění úkolů vykonávaných nyní ministerstvem dopravy — správou civilního letectví, a pokud jde o Barmský svaz, ministerstvo dopravy a spojů, nebo kteroukoliv osobu nebo orgán oprávněný k provádění úkolů vykonávaných nyní ministerstvem dopravy a spojů;

2. výraz „určený letecký podnik“ znamená letecký podnik, který letecké úřady jedné ze smluv-

ních stran písemně oznámily leteckým úřadům druhé smluvní strany jako určený podle článku 3 této Dohody k provozování dohodnutých služeb;

3. výraz „letecká služba“ znamená každou pravidelnou leteckou službu provozovanou letadlem používaným pro veřejnou dopravu cestujících, pošty nebo zboží;

4. výraz „mezinárodní letecká služba“ znamená leteckou službu, která prochází vzdušným prostorem nad územím více než jednoho státu;

5. výraz „dohodnuté služby“ znamená mezinárodní letecké služby uvedené v Příloze k této Dohodě a Seznamech linek I a II.

Článek 2

1. Každá smluvní strana poskytne druhé smluvní straně práva uvedená v Příloze k této Dohodě za účelem zřízení dohodnutých služeb. Tyto služby mohou být zahájeny ihned nebo později podle přání smluvní strany, které se tato práva poskytují.

2. Létové cesty pro letadla používaná při provozu dohodnutých služeb a body přeletu státních hranic stanoví pro své území každá smluvní strana.

Článek 3

Každá z dohodnutých služeb může být dána do provozu, jakmile smluvní strana, již bylo článkem 2 odstavce 1 poskytnuto právo určit letecký podnik pro danou trať, pověří letecký podnik pro tuto trať a smluvní strana poskytující práva je, s výhradou článku 9 této Dohody, povinna udělit tomuto leteckému podniku příslušné provozní oprávnění a to za předpokladu, že takto určený letecký podnik může být vyzván, aby prokázal příslušným leteckým úřadům smluvní strany poskytující práva, že je způsobilý plnit podmínky stanovené zákony a předpisy, které tyto úřady obvykle uplatňují, než povolí provozování služeb podle této Dohody.

Článek 4

1. Tarify za přepravu cestujících, zavazadel, zboží a pošty na tratích uvedených v Seznamech linek této Dohody budou stanoveny v přiměřené výši s přihlédnutím ke všem příslušným skutečnostem, včetně poměrné hospodárnosti provozu a přiměřeného zisku. Tyto tarify budou mít u určených leteckých podniků obou smluvních stran na shodných nebo odpovídajících tratích nebo úsecích stejnou minimální hladinu.

2. Minimální hladina tarifů pro každou trať uvedenou v Seznamech linek této Dohody a pro každý její úsek bude stanovena dohodou mezi určenými leteckými podniky. Takto dohodnutá minimální hladina tarifů bude podléhat schválení leteckými úřady obou smluvních stran. Nedohodnou-li se určené letecké podniky nebo nebude-li minimální hladina tarifů schválena, jak je požadováno v tomto odstavci, pokusí se letecké úřady obou smluvních stran samy dosáhnout dohody.

3. Nepodaří-li se leteckým úřadům dohodnout se o schválení kteréhokoli tarifu předloženého jim ke schválení podle odstavce 1 tohoto článku nebo o stanovení jakéhokoli tarifu na základě odstavce 2 tohoto článku, bude rozpor řešen podle ustanovení článku 13.

4. S výjimkou ustanovení článku 13 nevstoupí žádný tarif v platnost, pokud s ním nebudou souhlasit úřady obou smluvních stran. Než se stanoví nebo upraví nové tarify v souladu s tímto článkem, budou platit tarify dosavadní.

Článek 5

Každá smluvní strana učiní opatření k zajištění převodu příjmů získaných na jejím území z pře-

pravy cestujících, zavazadel, zboží a pošty, provedené určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany, do země jeho původu, a to po odečtení místních nákladů a podle devizových předpisů, které mohou čas od času platit na jejím území.

Článek 6

K zajištění rovného zacházení se obě smluvní strany dohodly, že:

1. Každá smluvní strana může ukládat nebo dovolit ukládat určenému leteckému podniku druhé smluvní strany na základě vzájemnosti spravedlivé a přiměřené poplatky za používání určených letišť a ostatních zařízení podléhajících její správě. Obě smluvní strany však souhlasí, že tyto poplatky nebudou vyšší než poplatky placené za používání těchto letišť a ostatních zařízení jejich národními letadly provozujícími podobné mezinárodní služby.

2. S pohonnými hmotami, mazacími oleji a náhradními díly dováženými na území jedné smluvní strany určeným leteckým podnikem druhé smluvní strany nebo pro jeho potřebu a určenými k výlučnému použití v letadlech určeného leteckého podniku této smluvní strany, se bude zacházet, pokud jde o ukládání celních poplatků, inspekčních poplatků nebo podobných vnitrostátních daní a dávek první smluvní stranou, neméně výhodně než v případě národního leteckého podniku nebo v případě leteckého podniku státu požívajícího nejvyšších výhod.

3. Letadla určeného leteckého podniku jedné smluvní strany užívaná k provozu dohodnutých služeb, jakož i pohonné hmoty, náhradní díly, obvyklé vybavení a zásoby na palubě letadel, jsou při příletu na území druhé smluvní strany nebo při odletu osvobozeny od cla, inspekčních poplatků nebo podobných daní nebo dávek, i když tyto zásoby budou použity nebo spotřebovány za letu nad uvedeným územím.

Článek 7

Osvědčení o způsobilosti k letu, diplomy a letecké legitimace vydané nebo za platné uznané jednou smluvní stranou a dosud platné budou uznány druhou smluvní stranou za platné pro účely provozování dohodnutých služeb s výhradou, že podmínky, za kterých tato osvědčení nebo legitimace byly vydány nebo uznány za platné, se rovnají nebo jsou přísnější než minimální národní podmínky, které smluvní strany mohou čas od času stanovit. Každá smluvní strana si však vyhrazuje právo ne-

uznat za platné pro lety nad svým územím diplomy nebo letecké legitimace vydané jejím státním příslušníkům jiným státem.

Článek 8

1. Zákony a předpisy jedné smluvní strany, jež se vztahují na jejím území na vstup nebo výstup letadel užívaných k mezinárodnímu létání nebo jež se vztahují na provoz a létání těchto letadel, pokud jsou na jejím území, budou platit pro letadla leteckého podniku určeného druhou smluvní stranou a musí být dodržovány při vstupu tohoto letadla na území, výstupu z území anebo při pobytu na území první smluvní strany.

2. Zákony a předpisy jedné smluvní strany, vztahující se na vstup na její území nebo výstup cestujících, posádek nebo nákladu, jako jsou předpisy o vstupu, odbavení, přistěhovalectví, cestovních pasech, clu a karanténě, musí být dodržovány pokud jde o cestující, posádku nebo náklad leteckého podniku určeného druhou smluvní stranou při vstupu na území, výstupu z něho nebo při pobytu na území první smluvní strany. Cestující v tranzitu přes území jedné smluvní strany budou podrobeni zjednodušené kontrole. Zavazadla a náklad budou osvobozeni od celních poplatků, inspekčních poplatků nebo podobných dávek v případě, že jde o přímý tranzit.

Článek 9

Bez ohledu na ustanovení článku 16 si každá smluvní strana vyhrazuje právo odvolat nebo zrušit používání práv uvedených v Příloze k této Dohodě leteckým podnikem určeným druhou smluvní stranou, nebude-li přesvědčena, že převážná část vlastnictví a skutečné řízení tohoto leteckého podniku patří příslušníkům druhé smluvní strany, nebo v případě, že se tento letecký podnik nebo příslušná vláda neřídí zákony a předpisy zmíněnými v článku 8 nebo jinak neplní níže uvedené podmínky nebo podmínky, na základě kterých jsou práva poskytována v souladu s touto Dohodou.

Článek 10

Tato Dohoda a její případné pozdější změny budou registrovány u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Článek 11

Považuje-li jedna ze smluvních stran za žádoucí změnit tuto Dohodu, její Přílohu nebo Sezna-

my linek, může požádat o konzultaci mezi leteckými úřady obou smluvních stran. Tato konzultace musí být zahájena do šedesáti dnů ode dne podání žádosti. Všechny takto dohodnuté změny vstoupí v platnost jakmile budou potvrzeny výměnou diplomatických not.

Článek 12

Vstoupí-li v platnost všeobecná mnohostranná úmluva o letecké dopravě, která bude přijata oběma smluvními stranami, bude tato Dohoda pozměněna tak, aby byla v souladu s ustanoveními uvedené úmluvy.

Článek 13

Pokud není v této Dohodě nebo její Příloze stanoveno jinak, bude jakýkoli rozpor mezi smluvními stranami, týkající se výkladu nebo provádění této Dohody, který se nepodaří vyřešit přímým jednáním mezi leteckými úřady smluvních stran, vyřešen diplomatickou cestou.

Článek 14

1. Změny tratí popsaných v Seznamech linek I a II prováděné kteroukoli ze smluvních stran, s výjimkou změn míst na území smluvní strany, kam létá určený letecký podnik druhé smluvní strany, nebudou pokládány za změny Přílohy. Letecké úřady obou smluvních stran proto mohou uskutečnit jednostranně takové změny, avšak za předpokladu, že oznámení o jakékoli změně bude bezodkladně předloženo leteckým úřadům druhé smluvní strany.

2. Zjistí-li letecké úřady této druhé smluvní strany, že vzhledem k zásadám uvedeným v odstavci 7 Přílohy k této Dohodě, jsou zájmy jejich určeného leteckého podniku poškozeny přepravou prováděnou určeným leteckým podnikem první smluvní strany mezi územím druhé smluvní strany a novým místem na území třetího státu, poradí se letecké úřady obou smluvních stran, aby dosáhly uspokojivé dohody.

Článek 15

1. Při koordinaci otázek týkajících se letecké přepravy, obchodní činnosti a obsluhy letadel, poskytne každá smluvní strana leteckému podniku druhé smluvní strany fakticky provozujícímu dohodnuté služby na jejím území právo mít na tomto území zástupce, jejich náměstky a techniky.

2. Zástupci leteckých podniků určených smluvními stranami, jejich náměstkové a dále technici vyjmenovaní v tomto článku, musí být státními příslušníky jedné ze smluvních stran.

Článek 16

Každá ze smluvních stran může kdykoli oznámit druhé smluvní straně svůj úmysl ukončit platnost této Dohody. Oznámení bude zasláno současně Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. V případě, že toto oznámení bylo učiněno, platnost Dohody skončí za rok po dni, kdy je druhá strana obdržela, pokud nebude dohodou mezi smluvními

stranami vzato zpět před uplynutím zmíněné lhůty. Jestliže druhá smluvní strana nepotvrdí, že oznámení obdržela, bude se mít za to, že došlo 14 dní po jejím doručení Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

Článek 17

Tato Dohoda, včetně její Přílohy a Seznamů linek, vstoupí v platnost dnem podpisu.

Na důkaz toho podepsaní zmocněnci, kteří k tomu byli náležitě zmocněni svými vládami, tuto Dohodu podepsali.

Dáno v Praze dne 15. prosince 1965 ve dvojím vyhotovení v jazyce anglickém.

Za vládu

Československé socialistické republiky:

inž. J. Dufek v. r.

Za vládu

Barmského svazu:

U Ba Ni v. r.

Příloha

k Dohodě o letecké dopravě mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Barmského svazu

1. Vláda Československé socialistické republiky uděluje vládě Barmského svazu právo provozovat dohodnuté služby na tratích uvedených v Seznamu linek I v souladu s podmínkami stanovenými touto Přílohou. Letecký podnik určený vládou Barmského svazu k provozování dohodnutých služeb jsou Burma Airways.

2. Vláda Barmského svazu uděluje vládě Československé socialistické republiky právo provozovat dohodnuté služby na tratích uvedených v Seznamu linek II v souladu s podmínkami stanovenými touto Přílohou. Letecký podnik určený vládou Československé socialistické republiky k provozování dohodnutých služeb jsou Československé aerolinie.

3. Letecký podnik určený každou smluvní stranou v souladu s podmínkami stanovenými touto Dohodou požívá na území druhé smluvní strany práva provádět přelety bez přistání, přistávat pro neobchodní účely a pro obchodní účely, jakož i práva používat hlavní a náhradní letiště a jiná letová zařízení. Určený letecký podnik bude mít právo přivážet a odvážet na obchodním základě v mezinárodní dopravě cestující, zboží a poštu.

4. Letecké dopravní možnosti, které budou k dispozici pro cestující veřejnost, budou v úzkém souladu s veřejnými požadavky kladenými na tuto dopravu.

5. Letecké podniky smluvních stran mají spravedlivou a stejnou možnost provozovat lety na kterékoliv trati mezi územím obou stran, zahrnuté v této Dohodě.

6. Při provozování mezinárodních leteckých služeb uvedených v této Příloze, bude určený letecký podnik každé smluvní strany přihlížet k zájmu určeného leteckého podniku druhé smluvní

strany tak, aby nezasáhl nevhodným způsobem do služeb, jež tento podnik druhé smluvní strany provozuje na týchž tratích, ať již celých nebo jejích částech.

7. Obě smluvní strany se dohodly, že přednostním cílem služeb zajišťovaných určeným leteckým podnikem v souladu s touto Dohodou bude poskytnout kapacitu odpovídající přepravní poptávce mezi státem, jemuž tento podnik přísluší a státem konečného určení přepravy. Právo nakládat a vykládat v místě na území druhé smluvní strany na tratích uvedených v Seznamech linek této Dohody mezinárodní přepravu určenou do třetích zemí nebo z nich přicházející, bude vykonáváno v souladu se všeobecnými zásadami spořádaného rozvoje, kterým se obě smluvní strany podrobují a v souhlase s obecnou zásadou, že kapacita má být v souladu:

- a) s požadavky na přepravu mezi zemí začátku letecké služby a zemí místa určení;
- b) s požadavky provozu na průletových leteckých linkách;
- c) s požadavky na přepravu v oblasti, již letecká linka prochází, po přihlédnutí k místním a oblastním službám.

8. Pokud by určenému leteckému podniku jedné smluvní strany bylo dočasně zabráněno okamžitě využít možnosti zmíněné v odstavci 5 v důsledku obtíží vzniklých vyšší mocí, bude situace znovu posouzena mezi leteckými úřady smluvních stran.

9. Obě smluvní strany mají v úmyslu, aby mezi příslušnými leteckými úřady docházelo k pravidelným a častým konzultacím, aby tak bylo dosaženo těsné spolupráce při dodržování zásad a při provádění opatření vytyčených touto Dohodou.

Seznam linek I.

Pro československý určený letecký podnik:

Místa v Československu	Mezilehlá místa	Místa v Barm-ském svazu	Místa dále
Praha	mezilehlá místa v jižní a jiho-východní Evropě, která budou dohodnuta — Káhira — Bejrút — Damašek — Bagdád — Dhahran — Bahrein — Kuvajt — Teherán — Kábul — Karáčí — Bombaj	Rangún	Phnom-Penh, Djakarta a místo „dále“, které bude dohodnuto

Seznam linek II

Pro barmský určený letecký podnik:

Místa v Barm-ském svazu	Mezilehlá místa	Místa v Československu	Místa dále
Rangún	Kalkuta nebo Dillí — Karáčí — Kábul — Teherán — Kuvajt — Bahrein — Dhahran — Bagdád — Damašek — Bejrút — Káhira mezilehlá místa v jižní a jiho-východní Evropě, která budou dohodnuta	Praha	místo v západním Německu, místo v Evropě, které bude dohodnuto; Londýn

Poznámka:

1. Každý letecký podnik určený k provozování dohodnutých služeb může provádět lety oběma směry mezi kterýmikoliv místy dohodnutých služeb s vynecháním přistání v jednom nebo několika místech dohodnutých služeb.

2. Za účelem určení míst, která mají být dohodnuta, se uskuteční přímá jednání mezi leteckými úřady obou smluvních stran a jejich doporučení vstoupí v platnost, jakmile budou potvrzena výměnou diplomatických nót.

15

VYHLÁŠKA

ministra zahraničních věcí

ze dne 4. února 1966

o Protokolu, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929

Dne 28. září 1955 byl v Haagu sjednán Protokol, kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929, která byla vyhlášena pod č. 15 Sbírky zákonů a nařízení z roku 1935.

Jménem Československé republiky byl Protokol podepsán dne 28. září 1955 v Haagu. Vláda vyslovila s Protokolem souhlas dne 27. března 1957, Národní shromáždění jej schválilo dne 5. července 1957.

President republiky ratifikoval Protokol dne 31. října 1957, ratifikační listina byla uložena u vlády Polské lidové republiky dne 23. listopadu 1957.

Podle svého článku XXII vstoupil Protokol v platnost dne 1. srpna 1963 a tímto dnem nabyl účinnosti i pro Československou socialistickou republiku.

Český překlad Protokolu se vyhláší současně.

David v. r.

PROTOKOL,

kterým se mění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsaná ve Varšavě dne 12. října 1929

Podepsané vlády, považující za žádoucí změnit Úmluvu o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, podepsanou ve Varšavě dne 12. října 1929, dohodly se takto:

HLAVA I

Změny Úmluvy

Článek I

V článku 1 Úmluvy —

a) odstavec 2 se ruší a nahrazuje tímto ustanovením:

„2. Mezinárodní dopravou ve smyslu této Úmluvy je každá doprava, při které podle ujednání stran leží místo odletu a místo určení, ať již dojde k přerušení dopravy nebo k překládání či nikoliv, buď na území dvou Vysokých

smluvních stran, nebo na území pouze jedné Vysoké smluvní strany, je-li stanovena zastávka na území jiného státu, i když tento stát není Vysokou smluvní stranou. Bez takové zastávky se doprava mezi dvěma místy na území jediné Vysoké smluvní strany nepovažuje za mezinárodní ve smyslu této Úmluvy.“

b) odstavec 3 se ruší a nahrazuje tímto ustanovením:

„3. Doprava, která má být provedena postupně několika leteckými dopravci, považuje se pro účely této Úmluvy za nepřerušenou dopravu, byla-li stranami zamýšlena jako jediný výkon, ať byla sjednána ve formě jediné smlouvy nebo několika smluv, a nepozbývá své mezinárodní povahy tím, že jediná smlouva nebo několik smluv má být provedeno zcela na území téhož státu.“

Článek II

V článku 2 Úmluvy —

odstavec 2 se ruší a nahrazuje tímto ustanovením:

„... Tato Úmluva se nevztahuje na dopravu listovní pošty a poštovních balíků.“

Článek III

V článku 3 Úmluvy —

a) odstavec 1 se ruší a nahrazuje tímto ustanovením:

„1. Při dopravě cestujících musí být vydána letenka obsahující:

a) označení míst odletu a určení;

b) leží-li místa odletu a určení na území jediné Vysoké smluvní strany a předvídá-li se jedna nebo několik zastávek na území jiného státu, označení alespoň jedné z těchto zastávek;

c) oznámení, kterým se upozorňuje, že pro dopravu cestujících, kteří podnikají cestu, jejíž konečné určení nebo zastávka leží v jiné zemi než v zemi odletu, může platit Varšavská úmluva, která upravuje a ve většině případů omezuje odpovědnost dopravce za usmrcení nebo úhonu na těle, jakož i za ztrátu nebo poškození zavazadel.“

b) odstavec 2 se ruší a nahrazuje tímto ustanovením:

„2. Pokud nebude prokázán opak, letenka je důkazem o uzavření a podmínkách dopravní smlouvy. Chybějící letenka, její nesprávnost nebo ztráta nemá vliv ani na existenci, ani na platnost dopravní smlouvy, pro kterou budou i tu platit předpisy této Úmluvy. Nastoupí-li však se souhlasem dopravce cestující do letadla, aniž mu byla vydána letenka, anebo neobsahuje-li letenka upozornění předvídané v odstavci 1 c) tohoto článku, nebude dopravce oprávněn dovolávat se ustanovení článku 22.“

Článek IV

V článku 4 Úmluvy —

a) odstavce 1, 2 a 3 se ruší a nahrazují tímto ustanovením:

„1. Při dopravě zapsaných zavazadel musí být vydána průvodka pro zavazadla, která, není-li spojena s letenkou vyhovující ustanovení článku 3 odstavce 1 nebo není-li obsažena v letence, musí obsahovat:

a) označení míst odletu a určení;

b) leží-li místo odletu a určení na území jediné Vysoké smluvní strany a předvídá-li se jedna nebo několik zastávek na území jiného státu, označení alespoň jedné z těchto zastávek;

c) oznámení, kterým se upozorňuje, že pro dopravu, jejíž konečné určení nebo zastávka leží v jiné zemi, než v zemi odletu, může platit Varšavská úmluva, která upravuje a ve většině případů omezuje odpovědnost dopravce za ztrátu nebo poškození zavazadel.“

b) odstavec 4 se ruší a nahrazuje tímto ustanovením:

„2. Průvodka pro zavazadla je, pokud nebude prokázán opak, důkazem o zápisu zavazadel a o podmínkách dopravní smlouvy. Chybějící průvodka, její nesprávnost nebo ztráta nemá vliv ani na existenci ani na platnost dopravní smlouvy, pro kterou budou i tu platit předpisy této Úmluvy. Převezme-li však dopravce zavazadla, aniž byla vydána průvodka, nebo neobsahuje-li průvodka [ledaže by byla spojena s letenkou anebo obsažena v letence vyhovující ustanovení článku 3, odstavce 1 c)] upozornění požadované podle odstavce 1 c) tohoto článku, nebude dopravce oprávněn dovolávat se ustanovení článku 22 odstavce 2.“

Článek V

V článku 6 Úmluvy —

odstavec 3 se ruší a nahrazuje tímto ustanovením:

„3. Dopravce musí podepsat dříve než bude zboží naloženo do letadla.“

Článek VI

Článek 8 Úmluvy se ruší a nahrazuje tímto ustanovením:

„Letecký nákladní list musí obsahovat:

a) označení míst odletu a určení;

b) leží-li místa odletu a určení na území jediné Vysoké smluvní strany a předvídá-li se jedna nebo několik zastávek na území jiného státu, označení alespoň jedné z těchto zastávek;

c) oznámení, kterým se odesílatelé upozorňují, že má-li doprava konečné určení nebo zastávku v jiné zemi než v zemi odletu, může se na ni vztahovat Varšavská úmluva, která upravuje a ve většině případů omezuje odpovědnost dopravců za ztrátu nebo poškození zboží.“

Článek VII

Článek 9 Úmluvy se ruší a nahrazuje tímto ustanovením:

„Je-li za souhlasu dopravce naloženo zboží do letadla, aniž byl vystaven letecký nákladní list, nebo neobsahuje-li tento nákladní list upozornění stanovené v článku 8 odstavci c), nebude dopravce oprávněn dovolávat se ustanovení článku 22 odstavce 2.“

Článek VIII

V článku 10 Úmluvy —

odstavec 2 se ruší a nahrazuje tímto ustanovením:

„2. Odesílatel bude odpovědný za každou škodu, kterou utrpí dopravce nebo kterákoli jiná osoba, vůči níž je dopravce odpovědný proto, že odesílatelovy údaje a prohlášení byly nesprávné, nepřesné nebo neúplné.“

Článek IX

Článek 15 Úmluvy —

se doplňuje tímto odstavcem:

„3. Nic v této Úmluvě nebrání tomu, aby nebyl vydán převoditelný letecký nákladní list.“

Článek X

Odstavec 2 článku 20 Úmluvy se ruší.

Článek XI

Článek 22 Úmluvy se ruší a nahrazuje těmito ustanoveními:

„Článek 22

1. Při dopravě osob je odpovědnost dopravce za každého cestujícího omezena na částku dvou set padesáti tisíc franků. Lze-li podle právního řádu soudu, na nějž věc byla vznesena, stanovit náhradu ve formě důchodu, nesmí jistina důchodu přesahovat dvěstě padesát tisíc franků. Nicméně může cestující stanovit zvláštní úmluvou s dopravcem vyšší hranici odpovědnosti.

2.a) Při dopravě zapsaných zavazadel a nákladu je odpovědnost dopravce omezena na částku dvou set padesáti tisíc franků za kilogram, neučiní-li cestující nebo odesílatel, odevzdávaje zásilku dopravci, zvláštní prohlášení o zájmu na dodání do místa určení a nezaplatí-li popřípadě příslušný poplatek. V tomto případě bude dopravce povinen platit až do výše udané částky, neprokáže-li, že tato částka je vyšší než skutečný zájem cestujícího či odesílatele na dodání do místa určení.

b) Dojde-li ke ztrátě, poškození nebo zpoždění části zapsaných zavazadel nebo nákladu, či jakéhokoli předmětu v nich obsaženého, přihlíží se pouze k celkové váze příslušné zásilky či zásilek při stanovení hranice odpovědnosti dopravce. Je-li však ztrátou, poškozením nebo zpožděním částí zapsaných zavazadel nebo nákladu, či v nich obsaženého předmětu, ovlivněna hodnota jiných zásilek krytých touž průvodkou pro zavazadla nebo týmž leteckým nákladním listem, musí se při stanovení hranice

odpovědnosti přihlížet k celkové váze těchto zásilek.

3. Pokud jde o předměty, jež si cestující opatruje sám, je odpovědnost dopravce omezena na pět tisíc franků u každého cestujícího.

4. Hranice stanovené tímto článkem nebrání soudu, aby podle svého právního řádu přiznal navíc částku odpovídající zcela nebo zčásti soudním útratám nebo jiným procesním výdajům, vynaloženým ze strany žalobce. Toto ustanovení neplatí, jestliže výše přiznané náhrady škody, nepočítaje v to soudní útraty a jiné procesní výdaje, nepřesahuje částku, kterou dopravce nabídl písemně žalobci do šesti měsíců ode dne události, kterou byla způsobena škoda, anebo před zahájením sporu, došlo-li k němu později.

5. Částky uvedené v tomto článku ve francích jsou vyjádřeny v měnové jednotce, která se svou hodnotou rovná šedesáti pěti a půl miligramu zlata o ryzosti devítiset tisícin. Tyto částky lze převádět na kteroukoli státní měnu v zaokrouhlených číslech. Nejde-li o zlaté státní měny, převedou se tyto částky v případě soudního řízení podle hodnoty těchto měn ve zlatě v den rozsudku.“

Článek XII

V článku 23 Úmluvy se dosavadní ustanovení stává odstavcem 1 a připojuje se odstavec 2 tohoto znění:

„2. Odstavec 1 tohoto článku se nevztahuje na doložky týkající se ztráty nebo poškození, vyplývající z povahy nebo z vlastní vady dopravovaného nákladu.“

Článek XIII

V článku 25 Úmluvy —

se odstavec 1 a 2 ruší a nahrazují tímto ustanovením:

„Hranice odpovědnosti stanovené v článku 22 neplatí, je-li prokázáno, že škoda vyplývá z činu nebo z opomenutí dopravce nebo jeho zaměstnanců, kterého se dopustili buď s úmyslem způsobit škodu nebo nerozvážně a s vědomím, že škoda pravděpodobně z toho vznikne, leč bude-li, pokud jde o čin nebo opomenutí zaměstnanců, rovněž prokázáno, že jednali při výkonu své služby.“

Článek XIV

Za článkem 25 Úmluvy se vkládá tento článek:

„Článek 25 A

1. Je-li podána žaloba proti dopravcovu zaměstnanci pro škodu, na kterou se vztahuje tato Úmluva, bude moci tento zaměstnanec, prokáže-li, že jednal při výkonu své služby uplatňovat hranice

odpovědnosti, jichž se může dovolávat sám dopravce podle článku 22.

2. Celková výše náhrady škody, kterou lze takto obdržet od dopravce a od jeho zaměstnanců, nesmí v takovém případě překročit zmíněné hranice.

3. Ustanovení odstavců 1 a 2 tohoto článku neplatí, je-li prokázáno, že škoda vznikla v důsledku činu nebo opomenutí zaměstnance, jichž se dopustil buď s úmyslem způsobit škodu nebo nerozvážně a s vědomím, že škoda pravděpodobně z toho vznikne.“

Článek XV

V článku 26 Úmluvy —

odstavec 2 se ruší a nahrazuje tímto ustanovením:

„2. Při poškození má příjemce zaslat dopravci stížnost ihned, jakmile bylo poškození shledáno, a to nejpozději ve lhůtě sedmi dnů, jde-li o zavazadlo, a ve lhůtě čtrnácti dnů, jde-li o náklad, počítaje od jejich přijetí. Při zpoždění má být stížnost učiněna nejpozději do jednadvaceti dnů ode dne, kdy zavazadlo nebo náklad mu byly předány.“

Článek XVI

Článek 34 Úmluvy se ruší a nahrazuje tímto ustanovením:

„Ustanovení článků 3 až 9 o dopravních listinách se nevztahují na dopravu, která se provádí za mimořádných okolností mimo rámec veškeré normální činnosti leteckého provozu.“

Článek XVII

Za článkem 40 Úmluvy se vkládá tento článek:

„Článek 40 A

1. V článku 37 odstavci 2 a v článku 40 odstavci 1 výraz *Vysoká smluvní strana* znamená stát. Ve všech ostatních případech výraz *Vysoká smluvní strana* znamená stát, jehož ratifikace nebo přístup k Úmluvě nabyl účinnosti a jehož výpověď nenabyla účinnosti.

2. Pro účely Úmluvy slovo *území* znamená nejen vlastní území státu, avšak také veškerá území, jež tento stát zastupuje v zahraničních stycích.“

HLAVA II

Rozsah platnosti změněné Úmluvy

Článek XVIII

Úmluva změněná tímto Protokolem se vztahuje na mezinárodní dopravu vymezenou v článku 1 Úmluvy, leží-li místa odletu a určení buď na

území dvou států, které jsou stranami tohoto Protokolu, nebo na území jediného státu, který je stranou tohoto Protokolu, je-li stanovena zastávka na území jiného státu.

HLAVA III

Závěrečná ustanovení

Článek XIX

Mezi stranami tohoto Protokolu Úmluva a Protokol tvoří a vykládají se jako jediný dokument a budou se nazývat Varšavská úmluva změněná v Haagu r. 1955.

Článek XX

Až do dne, kdy nabude účinnosti podle ustanovení článku XXII odstavce 1, zůstane tento Protokol otevřen k podpisu pro každý stát, který do té doby ratifikuje Úmluvu, nebo k ní přistoupí, jakož i pro každý stát, který se účastnil konference, na níž byl tento Protokol přijat.

Článek XXI

1. Tento Protokol bude předložen k ratifikaci státům, které jej podepsaly.

2. Bude-li tento Protokol ratifikován státem, který není stranou Úmluvy, přistoupí tím tento stát k Úmluvě změněné tímto Protokolem.

3. Ratifikační listiny budou uloženy u vlády Polské lidové republiky.

Článek XXII

1. Jakmile tento Protokol bude ratifikován třiceti státy, které jej podepsaly, nabude mezi nimi účinnosti devadesátého dne po uložení třicáté ratifikační listiny. Vůči každému státu, který jej ratifikuje později, nabude účinnosti devadesátého dne po uložení jeho ratifikační listiny.

2. Jakmile tento Protokol nabude účinnosti bude zaregistrován u Organizace spojených národů vládou Polské lidové republiky.

Článek XXIII

1. Po nabytí účinnosti zůstane tento Protokol otevřen přístupu každého státu, který jej nepodepsal.

2. Přistoupí-li k tomuto Protokolu stát, který není stranou Úmluvy, považuje se to za přístup k Úmluvě změněné tímto Protokolem.

3. Přístup se provede uložení listiny o přístupu u vlády Polské lidové republiky a nabude účinnosti devadesátého dne po tomto uložení.

Článek XXIV

1. Každá strana může vypovědět tento Protokol oznámením zasláným vládě Polské lidové republiky.

2. Výpověď nabude účinnosti šest měsíců poté, kdy vláda Polské lidové republiky obdrží oznámení výpovědi.

3. Mezi stranami tohoto Protokolu se výpověď Úmluvy jednou z nich podle článku 39 nebude vykládat jako výpověď Úmluvy změněné tímto Protokolem.

Článek XXV

1. Tento protokol se vztahuje na veškerá území, jež stát, který je stranou tohoto Protokolu, zastupuje v zahraničních stycích, vyjma území, o nichž bylo učiněno prohlášení podle odstavce 2 tohoto článku.

2. Každý stát, ukládaje svou ratifikační listinu nebo listinu o přístupu, může prohlásit, že se přijetí tohoto Protokolu netýká jednoho nebo několika území, jež zastupuje v zahraničních stycích.

3. Každý stát může později oznámit vládě Polské lidové republiky, že se tento Protokol bude vztahovat na jedno nebo několik území, jež byla předmětem prohlášení učiněného podle odstavce 2 tohoto článku. Toto oznámení nabude účinnosti devadesátého dne po jeho obdržení touto vládou.

4. Každý stát, který je stranou tohoto Protokolu, může v souhlase s ustanovením článku XXIV odstavce 1 vypovědět Protokol odděleně pro kterékoliv území, jež zastupuje v zahraničních stycích.

Článek XXVI

Tento Protokol nemůže být předmětem výhrad, avšak každý stát může kdykoli prohlásit oznámením učiněným vládě Polské lidové republiky, že se Úmluva změněná tímto Protokolem nebude vztahovat na dopravu osob, nákladu a zavazadel, vykonávanou pro jeho vojenské úřady letadly zapsanými do jeho rejstříku, je-li celá kapacita těch-

to letadel vyhrazena pro tyto úřady nebo jde na jejich účet.

Článek XXVII

Vláda Polské lidové republiky oznámí ihned vládám všech států, které podepsaly Úmluvu nebo tento Protokol, dále všech států, které jsou stranami Úmluvy nebo tohoto Protokolu a všech členských států Mezinárodní organizace pro civilní letectví nebo Organizace spojených národů, jakož i Mezinárodní organizací pro civilní letectví:

- a) každý podpis tohoto Protokolu a den podpisu;
- b) uložení každé ratifikační listiny nebo listiny o přístupu k tomuto Protokolu a den, kdy se tak stalo;
- c) den, kterým tento Protokol nabývá účinnosti podle odstavce 1 článku XXII;
- d) každé oznámení výpovědi a den jeho přijetí;
- e) každé prohlášení nebo oznámení učiněné podle článku XXV a den jeho přijetí;
- f) každé oznámení učiněné podle článku XXVI a den jeho přijetí.

Tomu na důkaz podepsaní zmocněnci, řádně oprávnění, podepsali tento Protokol.

Dáno v Haagu dvacátého osmého dne měsíce září roku tisícího devítistého padesátého pátého ve třech původních zněních v jazyce francouzském, anglickém a španělském.

Nebudou-li se tato znění shodovat, bude rozhodné znění v jazyce francouzském, v němž byla sepsána Úmluva.

Tento Protokol bude uložen u vlády Polské lidové republiky, u které podle ustanovení článku XX zůstane otevřen k podpisu, a tato vláda odevzdá ověřené opisy tohoto Protokolu vládám všech států, které podepsaly Úmluvu nebo tento Protokol, dále všech států, které jsou stranami této Úmluvy nebo tohoto Protokolu, a všech států, které jsou členy Mezinárodní organizace pro civilní letectví nebo Organizace spojených národů, jakož i Mezinárodní organizací pro civilní letectví.