

svojim troškovima. Kako on to nije učinio, počinio je tehničku pogrešku /"technically misconduct"/, ali je sudac otklonio da stavi van snage arbitarsku odluku zbog toga što ipak smatra da je nadarbitar htio u pravilnom sudačkom duhu odmjeriti troškove /"in a proper judicial spirit"/ ma- da je polazio s krivih i nesretnih pretpostavaka kod fiksiranja troškova.

Sudac je obim strankama dopustio žalbu i produžio im rok za najavu žalbe na šest tjedana, a o "special case" će se naknadno rješavati.

/LLLR 1963,1, str.214/

E.P.

Bilješka.- Londonske arbitraže često ugovaraju i naša poduzeća, napose u pomorskim kupoprodajama i charter-partijama. Radi toga je i za njih zanimljivo stajalište suda, koji je smatrao da je trošak arbitraže u iznosu od otprilike 10% vrijednosti spora pretjeran. Međutim kod toga treba istaći da sud u svojim izvodima uopće ne dira pitanje vrijednosti spora, nego prije svega napor i vrijeme koje su arbitri i nadarbitar utrošili na sporni slučaj. Na koncu svoje presude sudac je još istekao i to da kod arbitara treba razlikovati njihove honorare za vrijeme kad djeluju kao suci, tj. prije nego izaberu nadarbitra i poslije toga kad djeluju kao odvjetnici stranaka. Sigurno je da će ova odluka, ukoliko ostaje i na Apelaciji, biti direktivna za pitanje troškova, i da će se u buduće arbitri i nadarbitri kloniti toga da samostalno sebi odmjere znatnije troškove, osim, dakako, u slučaju sporazuma stranaka u tom pogledu. Sudac se izrično klonio svake izreke koja bi mogla izgledati kao sklonost tarifikiranju arbitarskih honorara, jer će sudski postupak odmjere troškova biti kontradiktoran, i prema tome će uvijek konkretni honorar zavisiti od posebnih okolnosti svakog slučaja.

E.P.

PRVOSTEPENI SUD, Manchester

Presuda od 22.III 1963.

Chisholm c/a British European Airways

Odgovornost zračnog vozara u prijevozu putnika - Prema čl. 20 Varšavske konvencije od 1929. vozar ne odgovara za svaku nezgodu koja se mogla izbjeći, nego samo ako je došlo do nezgode kad vozar nije primijenio razboritu pažnju

Tužiteljica je putovala na zrakoplovu tužene iz Engleske u Španjolsku 20.VI 1959. kad je na visini Pireneja

dano upozorenje svijetlećim natpisom da treba vezati sigurnosne pojase. Tužiteljica je svezala pojas, ali je nakon nekog vremena otišla u nužnik. Kad je odatle izašla, došao je zrakoplov u prostor u kojemu je postao labilan /"turbulence"/, pa je tužiteljica pala i slomila kuk. Ona je ustala tužbom, a tužena je nastupila dokaz da je izvršila sve mjere opreza koje su se razborito mogle poduzeti. Sudac /Atkinson/ je utvrdio da je osoblje zrakoplova usmeno upozoravalo na to da se ne napušta mjesto, iako nije mogao utvrditi da je to učinjeno i osobno tužiteljici. Obzirom na to da ta upozorenja ne treba da budu takva da dovedu putnike u paniku /nepose one koji trpe od kleustrofobije/, a opet moraju biti dovoljno ozbiljna, bilo je to dovoljno, iako nije možda svakom putniku bilo jasno da, ma što se uslijed prirodnih potreba dogodilo, ne bi trebalo da napusti svoje mjesto. Kad je tako sudac utvrdio činjenično stanje, ostalo je da zauzme pravno stajalište. Sudac je bio sklon da čl.20 Konvencije tumači kao da bi vozar odgovarao za više nego što je razborita pažnja /"reasonable care"/, ali smatra da je vezan izrekom apelacionog suca Greer-a v. Imperial Airways, Ltd. 1937. u kojoj citira izreku Lorda Dunedina u City of Montreal v. Watt and Scott, Ltd. 1922, prema kojima vozar ne odgovara apsolutno nego samo za nezgode koje je mogao izbjeći razboritom pažnjom. Kad bi njegova odgovornost bila apsolutna, ne bi odgovarao samo za neizbježive nezgode. U konkretnom slučaju tužena je poduzela sve razborite mjere, koje su mogle biti poduzete prema prilikama koje vladaju u zračnoj vožnji, i stoga je valjalo odbiti tužiteljicu.

/ILLIR 1963,1, str.626/

E.P.

KASACIONI SUD FRANCUSKE

Presuda od 10.X 1963.

Cie des messageries maritimes
o/e Gourguen

Mornar - Povreda mornara na kopnu - Ne smatra se da je povreda nastala u službi, ako je mornar imao slobodan izlaz na kopno i mogao se po gradu kretati po slobodnoj volji, a nije ostavio na brodu svoj itinerer

Mornar je dobio dozvolu od zapovjednika da slobodno izađe na kopno. U gradu je doživio saobraćajnu nezgodu i tom prilikom je bio povrijeđen od jednog automobila. Smatrajući da se radi o povredi u službi, on tuži brodera za naknadu štete. Apelacioni sud udovoljio je tuž-