

ženik nema pasivne legitimacije. Pasivno je, prema stajalištu suda, legitimiran brodar.

U jednom i drugom slučaju sud smatra da se radi o cesiji naručiteljevog prava iz ugovora sklopljenog s brodarom na podnaručitelja. U pretpostavci da je zaključen ugovor bio "noleggio", naručitelj prijevoza prijenosom svoga prava na podnaručitelja nema više mogućnosti da daje uputu zapovjedniku broda u pogledu manipuliranja s teretom, pa ne može ni odgovarati za zapovjednikove propuste. Ovo tim prije što je ovlaštenik za davanje uputa postao podnaručitelj.

Budući da su se stranke sporazumjele da naručitelj ustupa podnaručitelju dva brodska skladišta, proizlazi da se naručitelj nije ni obvezao na izvršenje prijevoza. Ovu obvezu dužan je izvršiti brodar u pretpostavci da je takav ugovor zaključio s naručiteljem. Brodarova odgovornost osniva se na cesiji prava naručitelja na podnaručitelja. Teretnicu je potpisao agent bez posebnog navoda u čije ime je to učinio. Kad u teretnici nije navedeno u čije ime ju je agent potpisao, onda se smatra da je to učinio za zapovjednika, a preko njega i za brodara. Prema tome i iz ovog razloga pasivno je legitimiran brodar.

/Dir.Mar.1966, str.84/

B.J.

DISTRIKTUALNI SUD JUŽNOG  
DISTRIKTA, New York

Presuda od 1.IV 1966.

Lisi i dr. c/a Alitalia-Linee  
Aeree Italiane, S.p.a.

Prijevoz putnika zrakom - Putna karta - Uvjeti putne karte koji su otiskani previše sitnim slovima smatraju se nepostojećim - Na ovaj način otiskano pozivanje na ograničenje odgovornosti na temelju Varšavske konvencije nema pravnog učinka

Sudac MacMahon sudio je u sporu koji su pokrenuli tužitelji-građjani New Yorka protiv tuženoga talijanskog zrakoplovnog poduzeća radi smrti i tjelesnih povreda uslijed nesreće na 26.II 1960. o prethodnom pitanju da li na utuženu naknadu štete dolazi ili ne dolazi primjena ograničenja odgovornosti iz čl.20. i 22. Varšavske konvencije od 1929.

Sudac je našao da su uvjeti prijevoza, pa i pozivanje na ograničenje odgovornosti po Varšavskoj konvenciji na putnoj karti tako sitno tiskani da se ne mogu dobro čitati, pa je svo-

joj presudi priložio /a i objavljena je/ fotokopiju karte radi dokumentiranja te svoje tvrdnje. Kako Varšavska konvencija u čl.3, st.1, sl.e/ zahtijeva da u putnoj karti bude rečeno da se prijevoz odvija pod ograničenjem odgovornosti iz Konvencije, sudac smatra da ograničenje odgovornosti ne dolazi do primjene, jer se tako "liliputanskim" slovima reproducirani uvjeti ne mogu smatrati udovoljenjem konvencijskoj odredbi, i to na temelju presude Mertens Flying Tiger Line /1965/ glede koje je Vrhovni sud odbio certiorari i niza drugih presuda kao i mišljenja autorovih. Međutim obzirom na to da je u Grey v. American Airlines Inc. /1955/ sudjeno da propust da se prema sl.c/ st.1, čl.3. Konvencije u putnoj karti reproducira sva mjesta koja zrakoplov dotiče ne utječe na ograničenje odgovornosti, upućuje stranke da podnesu žalbu Apelacionom sudu da bi se stajališta između spomenutog slučaja Martens i slučaja Grey uskladila, iako sudac smatra da taj sklad može biti uspostavljen s time da je velika razlika u značenju jednoga i drugoga navoda u putnoj karti, budući da granicu odgovornosti stranke mogu i povisiti prema Konvenciji.

/LLLR 1966,2, str.328/

E.P.

Bilješka.- Ova je presuda značajna zbog toga što se bavi nužnim sastavnim dijelom putne karte u zračnom prijevozu po Varšavskoj konvenciji, a konstatira da takvi navodi koji se prostim okom ne mogu lako čitati trebaju biti tretirani kao da nisu ni uvršteni u putnu kartu. Ova konstatacija polazi od općeg stajališta američkih sudova, da su ograničenja odgovornosti po Varšavskoj konvenciji tako niska da predstavljaju privilegij zračnih vozara. U napomeni uz presudu /koju je sam sudac dao/ u bilješci ističe se da su SAD otkazale konvenciju s danom 15.V 1966, ako linije koje lete u SAD ne pristanu da povise iznos ograničene odgovornosti na 75.000.- dolara po putniku mjesto konvencijski 150.000.- franaka što iznosi nešto preko 8.000.- dolara. Ipak ova presuda obustavlja postupak do rješenja Apelacije, jer su u neskladu presude koje su sudile poput ove u pitanju uvjeta za ograničenje odgovornosti s jednom presudom u slučaju Grey iz 1955 /koja je prošla apelaciju i kod koje je isto tako odbijen certiorari/ u kojoj je uzeto da je nebitno što je propušteno u putnoj karti reći koja će mjesta zrakoplov tičati. Čini nam se da je i obzirom na Haški protokol ova primjedba suda umjesna, ali prije nego li se Apelacioni sud izrazi, neće ovo pitanje biti konačno riješeno. Svakako je bitno to da bi zračni vozari trebali malim troškom izbjeći nevaljanost takvih klauzula na način da ih štampaju tako da ih putnik može čitati.

E.P.