

APELACIONI SUD SJEDINJENIH
AMERIČKIH DRŽAVA (2.okrug)

Presuda od 19.X 1965.

Eck c/a United Arab Airlines, Inc.

Prijevoz putnika zrakom - Medjunarodni prijevoz - Nadležnost suda - Tumačenje međjunarodnih konvencija - Tekst međjunarodnih konvencija mora se tumačiti u skladu sa svrhom koju su redaktori htjeli postići - Na temelju Varšavske konvencije nadležnost suda prosuđuje se i prema mjestu gdje je kupljena putna karta, ako u toj državi vozar ima poslovnicu - Na ovu nadležnost ne utječe činjenica što je putna karta kupljena kod nekog drugog poduzeća koje je putnu kartu prodalo u ime vozara koji je izvršio prijevoz pod pretpostavkom da ovaj vozar ima poslovnicu u toj državi

Tužitelj-putnik je u Oaklandu, Kalif. preko ureda S.A.S. kupio putnu kartu i za putovanje od Jeruzalema do Kaira na zrakoplovu United Arab Airlines, Inc. (dalje U.A.A.), koje potonje poduzeće ima svoje urede i u New Yorku i u Los Angelesu. Tužitelj je pretrpio tjelesna oštećenja na putovanju od Jeruzalema do Kaira i utužio je najprije u New Yorku kod državnog suda, a zatim kod federalnog Distriktualnog suda u New Yorku za naknadu štete. Tuženi su istakli pred federalnim sudom razne prigovore, od kojih je prvostepeni federalni sud uvažio prigovor da američki sud nije nadležan prema čl.23, st.1. Varšavske konvencije o izjednačenju nekih pravila o zračnom prijevozu od 1929. i to stoga što ugovor o zračnom prijevozu nije sklopljen preko ureda tuženog zrakoplovnog poduzeća u SAD.

Na tužiteljevu žalbu Apelacioni sud 2.okruga SAD prihvatio je nadležnost iz razloga koji su u bitnim crtama slijedeći:

Varšavska konvencija primjenjuje se na ovaj spor, jer je nesporno da se radi o međjunarodnom prijevozu u smislu Varšavske konvencije. Prema tome tužba se može održati na snazi pred američkim sudovima, ako postoji u SAD jedan od četiri foruma koji su u Konvenciji (čl.23) predviđeni, a među kojima može bilo koji izabrati tužitelj. Od tih foruma samo jedan i to onaj ako postoji poslovnica tuženoga preko koje je ugovor zaključen u SAD ("place of business through which the contract has been made"). Tuženi tvrdi da takve nadležnosti nema, a prvostepeni sud se s time slaže, jer ugovor o zračnom prijevozu o kojem se radi zaključen je s tuženom strankom U.A.A. preko ureda S.A.S. u Oaklandu, a ne preko ureda U.A.A., pa je prvostepeni sud izrično rekao da je čl. 23, st.1. Varšavske konvencije "jasan u svojem smislu i da

bi dopuštenje tužitelju da tuži u ovom distriktu, kolikogod ono bilo privlačno, značilo dati ugovoru smisao koji on izvorno nije imao". Apelacioni sud međjutim smatra da to znači mehanički primijeniti riječi iz odredbe Varšavske konvencije ("mechanical application of the third provision's language"). Naprotiv treba ispitati svrhu odredbe koja se tumači. Riječi odredbe svakako su važne, ali one ne smiju postati nepremostiva zapreka tumačenju ("verbal prison" za što se citira Vrhovni sud SAD u Sullivan v. Behimer, 1960). Ako se utvrdi na temelju analize prilike koje su postojale u vrijeme donošenja odredbe kao i onoga što se odredbom htjelo popraviti, pa se dodje do zaključka da riječi tome odgovaraju, treba kod njih ostati. No ako se dodje do zaključka da su riječi samo nepotpuno odgovarale svojoj svrsi, ili ako su u svoje vrijeme odgovarale toj svrsi no više njoj sada potpuno ne odgovaraju zbog promijenjenih prilika, onda treba tumačiti riječi tako da ispune svoju svrhu pa makar se u tu svrhu moralo odstupiti u nekoj mjeri od doslovnog čitanja u korist praktičnog čitanja (pozivom na apelacionu presudu istog područja u Cawley v. United States, 1959). Suci naglašuju da to još više vrijedi kod međunarodnih ugovora nego kod zakonodavnih tekstova, jer se zakonodavna tijela češće sastaju i mogu mijenjati tekst, a međunarodni ugovori se ne mogu tako često mijenjati (pozivom na Vrhovni sud u Kollrat v. Oregon, 1961). Očito je da u vrijeme sklapanja Konvencije od 1929. zračni saobraćaj još nije bio razvijen kao sada. Jasno je da je odredba čl.28. htjela dopustiti utuženje u državi gdje je putna karta kupljena samo onda ako je kupljena u odnosnoj zemlji i ako je zrakoplovno poduzeće u toj zemlji imalo i svoju poslovnicu. Kad bi karta samo bila kupljena a poduzeće ne bi takve poslovnice imalo, sigurno je da ne bi moglo biti u toj državi utuženo. Postavlja se pitanje što biva ako poslovnica postoji, ali je karta kupljena preko drugog poduzeća, a ne onoga koje će prijevoz izvršiti. Suci smatraju da bi bilo neuvjerljivo da bi redaktori konvencije htjeli dopustiti izbjegavanje podsudnosti države u kojoj se karta kupuje na taj način da se ona ne prodaje preko vlastite poslovnice nego preko poslovnice drugog poduzeća. Medjulinijski aranžmani bili su rijetki u vrijeme redigiranja konvencije, ali su oni danas općenito uobičajeni. Glavna svrha treće odredbe čl.28, st.1. Varšavske konvencije jest da dade nadležnost sudovima u državi u kojoj je karta kupljena (ako se radi o državi ugovornici), ali samo ako poduzeće u toj državi ima poslovnicu. Redaktori nisu riješili pitanje koje je u ovom sporu postavljeno, ali suci smatraju: kad bi redaktori bili uočili taj problem, da bi oni htjeli da zrakoplovno poduzeće koje na području jedne države ugovornice ima poslovnicu i dopušta da se njegove karte prodaju u toj državi, bude i podvrgnuto nadležnosti sudova u toj državi. Ovo pogotovo vrijedi obzirom na to što je poslovnica S.A.S., na temelju svojeg sporazuma sa U.A.A. prodavala njene putne karte, a U.A.A. su imale poslovnicu u SAD.

(LLLR 1966,2, str.485)

E.P.

Bilješka. - Jednoglasno rješenje vijeća Apelacionog suda 2.okruga SAD (dakle za područje New Yorka) o pitanju nadležnosti na temelju postojanja poslovnice zrakoplovnog poduzeća u SAD, ako se karta za prijevoz zrakoplovima toga poduzeća proda putem druge agencije u SAD na temelju sporazuma zrakoplovnih poduzeća kojima dvije poslovnice pripadaju, od znatne je važnosti, jer će se upravo na području ovog Apelacionog suda najveći broj takvih sporova i voditi. Istaći treba liberalnu interpretaciju konvencijskog teksta, ali i činjenicu da je tumačenje očito u skladu s namjerama redaktora, jer je jasno da činjenica da li je fizički karta kupljena preko takve poslovnice ili nije, nije mogla biti odlučna za namjeravani učinak u pogledu procesne ekonomije Varšavske konvencije. Odlučno je doista moralo biti da je karta kupljena u odnosnoj državi i da odnosno poduzeće ima u toj državi i poslovnicu.

E.P.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH
AMERIČKIH DRŽAVA (2.okrug)

Presuda od 26.X 1966.

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

Prijevoz putnika zrakom - Uvjeti putne karte otisnuti previše sitnim slovima nemaju pravnog učinka prema Varšavskoj konvenciji u SAD obzirom na namjeru redaktora konvencije, i obzirom na razliku između granice odgovornosti prema Konvenciji i prema američkom internom pravu

Prvostepeni sud (Distriktualni sud Južnog distrikta, New York) odlučio je da prigovor ograničenja odgovornosti prema Varšavskoj konvenciji od strane tuženog vozara protiv zahtjeva tužitelja putnika za naknadu tjelesne štete ne može biti uvažen, jer za to da odredbe Varšavske konvencije mogu biti primjenljive mora putniku biti izdana putna karta na kojoj će biti naznačeno da će doći do primjene Varšavske konvencije i njena ograničenja, pa je spomenuti sud obustavio postupak do rješenja Apelacionog suda o ovom prejudicijelnom pitanju (v. ovaj periodik br.32, str.68 i d.).

Apelacioni sud je većinom glasova potvrdio prvostepenu odluku. Većina je pošla od toga da se tuženi vozar poziva na doslovno tumačenje Konvencije u kojoj za putnu kartu (za razliku od prtljažnice) nije rečeno ništa drugo nego da treba da putniku bude izdana putna karta, pa da prema tome nije odlučno da li su se klauzule na putnoj karti mogle bolje ili lošije čitati, a da baš taj njegov argument ne stoji. Riječi Konvencije moraju se tumačiti tako kako je