

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 pre-  
više 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 distri-  
kta, New York) odlučio je da prigovor ograničenja odgovorno-  
sti 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 konven-  
cije mogu biti primjenljive mora putniku biti izdana putna  
karta na kojoj će biti naznačeno da će doći do primjene Var-  
šavska konvencija i njena ograničenja, pa je spomenuti sud  
obustavio postupak do rješenja Apelacionog suda o ovom pre-  
judicijelnom pitanju (v. ovaj periodik br.32, str.68 i d.).

Apelacioni sud je većinom glasova potvrdio prvo-  
stepenu odluku. Većina je pošla od toga da se tuženi vozar  
poziva na doslovno tumačenje Konvencije u kojoj za putnu kar-  
tu (za razliku od prtljažnice) nije rečeno ništa drugo nego  
da treba da putniku bude izdana putna karta, pa da prema to-  
me 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

rečeno u Eck v. United Arab Airlines (v. gore prethodnu rješidbu), a kod toga treba imati na umu što su i ranije rješidbe istog suda rekly, naime da putnik mora imati razumno vrijeme da ispita kartu i njene odredbe kako bi sa svoje strane zaštitio svoje interese (Martens v. Flying Tiger Line, Inc, certiorari odbijen, 1965, i u 9.okrugu Apelacioni sud u Warren v. Flying Tiger Line, Inc. 1965). Ovo je uostalom osobito važno u SAD gdje unutrašnjem zračnom prijevozu nema ograničenja odgovornosti vozara, pa se mnogo traži od putnika, ako se od njega zahtijeva da iz same činjenice što se radi o međunarodnom prijevozu, možda na kraćoj relaciji od one na unutrašnjem prijevozu, izvede odmah i zaključke o opsegu odgovornosti vozara. Stoga bi i u konkretnom slučaju karta morala odgovarati tim zahtjevima, naime da upozorava na primjenu konvencije, jer je to smisao odredbe da je pretpostavka za primjenu konvencije da je putna karta izdana, i to ne "liliputanskim" slovima nego na čitljiv način. Stoga potvrđuju prvostepenu odluku. U bilješci ispod crte navode i to da su SAD povukle svoj otkaz Varšavske konvencije nakon što su se međunarodni vozari složili a time da će umjesto varšavskog ili haškog ograničenja odgovornosti odgovornost biti u SAD "pro capite" ili 58.000.- amer.dolara uz parnične troškove, ili 75.000.- amer.dolara bez parničnih troškova.

Protiv većinskog votuma glasovao je jedan član vijeća (sudac Moore) koji smatra da su raniji precedenti na koje se većina pozvala rješavali samo pitanje da li je pravovremeno izdana putniku karta (jer su to bili slučajevi kada su putnici dobivali kartu na ulazu u zrakoplov ili u samom zrakoplovu), a da Konvencija ne nameće dužnost saopćavanja uvjeta prijevoza na samoj karti pa da ni suci ne mogu tu dužnost nametnuti. Uostalom pravno iscrpno uputiti putnika na to što takvo upozorenje znači mogao bi sam učeni pravnik, a to se pak ne može kod svakog zračnog prijevoza zahtijevati. I taj sudac smatra da su granice odgovornosti iz Konvencije van dodira sa stvarnošću, ali nije na sudovima da Konvenciju ispravljaju.

(LLR 1967,1, str.140)

E.P.

Bilješka. - Ukoliko protiv ove odluke ne bi bio podnesen "certiorari", ona je konačna i precedent u SAD za ovo pitanje. Odvojeno mišljenje suca Moorea koji je u presudi "Eck v. United Arab Airlines, Inc." bio složan s većinom s obzirom na način interpretiranja Konvencije, ovdje je donekle odstupio od krajnjih konzekvencija svojeg votuma u spomenutom slučaju. Duboki ratio ovog slučaja je u tome što suci većine smatraju da je varšavsko ograničenje od 8.300.- amer.dolara "pro capite" u potpunom nerazmjeru s prilikama, jer su evo međunarodni zračni vozari pristali da u SAD njihova odgovornost bude ograničena

"pro capite" na 58.000.- amer.dolara, dakle oko osam puta više nego u Varšavskoj konvenciji. S druge strane kad je notorna praksa u SAD da putnik sa svoje strane sklapa osiguranje koje nadopunjuje vozarovu odgovornost, onda je doista odlučno da zna kolika je vozarova odgovornost.

E.P.

### TRANSPORTNO OSIGURANJE

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 3.XI 1966.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Dušan Arneri, prof.dr Branko Jakaša

Transportno osiguranje - Osiguranje odgovornosti cestovnog vozača - Gruba nepažnja - Osiguratelj nije dužan nadoknaditi štetu vozaču ako je šteta prouzrokovana vozačevom grubom nepažnjom - Ako je šteta nastala grubom nepažnjom šofera, ne smatra se da je nastala grubom nepažnjom vozača - Radi se o vozačevoj gruboj nepažnji ako za prijevoz na dužim relacijama ne postavi u kamion barem dva kvalificirana šofera - Vozač je kriv radi grube nepažnje ako je šteta na robu nastala za vrijeme dok je kamionom, koji je imao samo jednog kvalificiranog šofera, upravljao nekvalificirani pratilac, premda pratilac nije bio od vozača ovlašten da upravlja kamionom, jer je vozač morao pretpostaviti da će šofer povremeno povjeravati vožnju nekvalificiranom pratiocu - Vozač se ne može pozivati u svoju korist na okolnost da u njegovim pravilima nije predviđeno da u kamionu moraju biti barem dva šofera, ako se prijevoz mora izvršiti na dugim relacijama

Tužitelj je cestovni vozač, a tuženik je osiguratelj. Tužitelj navodi da je s tuženikom sklopio ugovor o osiguranju svoje odgovornosti. Za vrijeme jednog prijevoza došlo je do saobraćajne nezgode i pada kamiona zbog čega je roba na kamionu bila oštećena. Ovu štetu je vozač nadoknadio imaoću prava na robu, a tuženik mu odbija isplaćeni iznos nadoknaditi na temelju ugovora o osiguranju. Tuženik se opire tužbi navodeći da je u ugovoru o osiguranju navedeno da osiguratelj nije dužan nadoknaditi štetu ako je ona posljedica vozačeve grube nepažnje. U konkretnom slučaju upravo se o takvoj krivnji radilo. Nesporno je među strankama da je za vrijeme nezgode kamionom upravljao šofer koji je imao kvalifikaciju da upravlja samo s kamionima i s prikolicom nosivosti do 750 kg, a prevrnuta prikolica imala je nosivost od 25.000 kg.