

J. R.

Obowiązkowe ubezpieczenie lotnicze w Jugosławii

Palestra 8/1(73), 69

1964

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Postępowanie dyscyplinarne nie może być wszczęte po upływie 3 lat od zdarzenia się faktu, który mógłby dać ku temu podstawę (inaczej w USA, gdzie w zasadzie nie obowiązuje w tym przedmiocie żaden termin).

Z szerokich rozważań prawnoporównawczych co do zagadnień związanych z dopuszczeniem do wykonywania zawodu adwokata oraz z pozbawieniem tego prawa wynika podobne ujęcie tych kwestii w USA i w Japonii (która po II wojnie światowej znalazła się pod bardzo silnym wpływem prawa USA) mimo — rzecz jasna — istnienia także szeregu różnic (w USA np. możliwość wykonywania zawodu adwokata nie łączy się z obligatoryjnym członkostwem w Zrzeszeniu adwokatów). Prawa tych państw charakteryzuje podobna „giętkość” w statuowaniu warunków wymaganych do wykonywania zawodu adwokata oraz podobne ujęcie problematyki dyscypliny adwokackiej wraz z wynikającymi z jej naruszenia ujemnymi konsekwencjami.

Obowiązkowe ubezpieczenie lotnicze w Jugosławii

omawia na łamach „Annali prawnog fakulteta u Beogradu” Wielko Tomaszic.

Stosownie do przepisów prawa jugosłowiańskiego niektóre kategorie ubezpieczeń lotniczych mają charakter obligatoryjny (np. ubezpieczenia towarów, pasażerów, załogi, ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej).

Wszystkie samoloty należące do przedsiębiorstw jugosłowiańskich muszą być ubezpieczone od całkowitej ich utraty i innych szkód wyrządzonych przez ogień, wybuch lub powstałych z jakiegokolwiek innej przyczyny.

Przedsiębiorstwa, do których należą samoloty, mają obowiązek ubezpieczyć od wypadku wszystkich pasażerów przewożonych na ich pokładzie (podobnie jak i przewożone towary). Niezależnie od tego mają one również obowiązek ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej, jaka może być na nich włożona w związku z eksploataowaniem linii lotniczych (odpowiedzialność w stosunku do pasażerów, jako też wobec osób trzecich). W praktyce Jugosłowiańskie Linie Lotnicze automatycznie ubezpieczają przewożonych pasażerów, tak że ich odpowiedzialność odszkodowawcza wobec pasażerów jest automatycznie pokryta przez instytucje ubezpieczeniowe do wysokości określonej kwoty (ponad nią tylko w razie udowodnienia rozmiaru szkody wyrządzonej pasażerowi).

Tak przedstawia się sprawa przy przewozach międzynarodowych.

Przy przewozach wewnątrz krajowych pasażerowie lotniczy ubezpieczeni są na wypadek szkody do wysokości 400 000 dinarów (podobnie jak pasażerowie kolejni, okrętowi itp.). Przy szkodach przekraczających tę wysokość pasażerowie mogą wystąpić z powództwem przeciwko Liniom Lotniczym przed sąd.

Prawo przewiduje również obowiązkowe ubezpieczenie załogi samolotów. Obowiązek ten włożony jest na przedsiębiorstwo, do którego samolot należy. Przedsiębiorstwo to ma także obowiązek ubezpieczenia się od odpowiedzialności wobec osób trzecich, jednakże w prawie jugosłowiańskim nie ma żadnych postanowień co do sumy, do której wysokości powinno się ono ubezpieczyć. W praktyce kwoty te określone są — zdaniem autora — zbyt nisko, aby mogły pokryć rzeczywiste ryzyko, na jakie narażone są te przedsiębiorstwa w związku z omawianą odpowiedzialnością.