

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

ENGLESKI PRVOSTEPENI SUD

(Queen's Bench Division, Commercial Court)

Presuda od 23.V 1968.

Corocraft Ltd and Vendome Jewels, Ltd c/a  
Pan American Airways, Inc

Prijevoz stvari zrakom - Kradja tereta - Ograničenje odgovornosti zračnog vozara - Zrakoplovni tovarni list u koji nisu uneseni podaci o zapremnini i dimenzijama tereta - Ako je izdan takav tovarni list, vozar nema prava pozivati se na ograničenje odgovornosti prema Konvenciji za izjednačenje određenih pravila o međunarodnom prijevozu zrakom (Varšavska konvencija 1929) koja je recipirana u englesko pravo u Zakonu o zračnom prijevozu (Carriage by Air Act 1932)

Tužitelji su poduzeća Corocraft Ltd i Vendome Jewels, Ltd, vlasnici pošiljke nakita od topaza koji su predali na zračni prijevoz od New Yorka do Londona tuženom poduzeću Pan American Airways Inc. Pošiljka je stigla u London i bila pohranjena u prostorijama tuženoga dok se ne obave carinske formalnosti. Iz tih prostorija ukrao ju je noću jedan od službenika tužene stranke. Tužitelji traže naknadu štete u visini od 1224 funte, 5 šilinga i 1 penija. Tuženi se opiru visini tužbenog zahtjeva ističući da imaju pravo na ograničenja odgovornosti od 250 frakata po kilogramu tereta, prema čl.22. Zakona o zračnom prijevozu (Carriage by Air Act, 1932. koji je recipirao Varšavsku konvenciju od 1929), pa da su dužni platiti samo iznos od 19 funti, 2 šilinga i 10 penija.

Zastupnici tužitelja izjavili su da tuženome ne pripada pravo na ograničenje odgovornosti iz dva glavna razloga: 1) Što je tuženi nemarno postupao s teretom ostavljajući ga na mjestu koje je bilo dostupno svim službenicima kompanije, pa je jedan od njih ukrao pošiljku. 2) U zrakoplovnom tovarnom listu nisu bili navedeni zapremnina ili dimenzije robe, pa prema tome nisu ni bile ispunjene pretpostavke za primjenu ograničenja kako je u Konvenciji predviđeno.

Zastupnici tuženoga u svom odgovoru naveli su da njihov službenik nije izvršio kradju u vrijeme kad se nalazio na svojoj dužnosti i da prema tome oni nisu odgovorni za njegova djela. Na drugi prigovor naveli su da zapremnina ili dimenzije dotične pošiljke nisu bile od nikakove važnosti za sam prijevoz, budući da se i vozarina računala prema kilogramima, koji su bili uneseni u zrakoplovni tovarni list.

Sud je kao prethodno pitanje rješavao samo o spornoj činjenici da li izostavljanje podataka o zapremnini i dimenzijama robe u zrakoplovnom tovarnom listu lišava voza- ra mogućnosti da isključi ili ograniči svoju odgovornost. Nakon iscrpnog raspravljanja sud je došao do zaključka da vozar nema prava na ograničenje odgovornosti iz slijedećih razloga:

Nesporno je utvrđeno da je u zrakoplovnom tovar- nom listu rubrika s naslovom "zapremnina i dimenzije" osta- la neispunjena. U čl.8. Konvencije navode se sve potrebne sastojine zrakoplovnog tovarnog lista pod slovima od a) do q). Pod slovom i) stoji: težina, količina, zapremnina ili dimenzije robe. U čl.9. kaže se: "ukoliko vozar primi robu, a ne bi bio izdan zrakoplovni tovarni list, ili ukoliko ovaj list ne sadržava sve podatke naznačene u čl.8. a) do i) uk- ljučujući i q), vozar neće imati prava da se poziva na odre- dbe ove Konvencije koje isključuju ili ograničavaju njegovu odgovornost".

Tuženi je istakao da tužitelj nije naveo vrijednost robe jer je htio koristiti prednosti niže vozarine. Prema čl. 4. Konvencije u nedostatku deklaracije vrijednosti, vozar ne- će odgovarati za više od 250 franaka po kilogramu robe. Sud nije prihvatio takovu tvrdnju, jer je ipak na zrakoplovnom tovarnom listu bila naznačena vrijednost, iako za carinske svrhe, a osim toga čl.4. nije u direktnoj vezi s postavljje- nim pitanjem.

Ne stoji ni tvrdnja tuženoga da je postojala moguć- nost približnog određivanja zapremnine i dimenzije iz poda- taka o težini i vrsti robe, pa da su time bile zadovoljene pretpostavke čl.8. Sud je smatrao da čl.8. traži tačne poda- tke, a ne približna nagađanja.

Budući da je originalni tekst Konvencije na fran- cuskom jeziku, sud se upustio u tumačenje izvornog teksta i izraz "težina, količina, zapremnina ili dimenzije robe" (le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la mar- chandise) dao na vještačenje dvojici francuskih stručnjaka. Oni su dali oprečna mišljenja. Jedan je izjavio da se to ima tumačiti tako da je dovoljan jedan od četiri nabrojena poda- tka, a drugi je tvrdio da to znači tri od četiri podatka.

Sud je zatim saslušao dvojicu vještaka za američko zračno pravo. Oni su obojica izjavili da prema pravu države New York, koja je inkorporirala na tom području Federalno pravo Sjedinjenih Američkih Država, zrakoplovni tovarni list treba imati samo jedan od potrebnih podataka, dakle ili te- žinu, ili količinu, ili zapremninu, ili dimenzije. Vozar će prema američkom pravu imati mogućnost ograničenja odgovorno-

sti ako se i izostave podaci o zapremnini ili dimenzijama, ukoliko je navedena težina, i ako se vozarina računa prema težini. Dakle potrebno je navesti samo one podatke koji su prema okolnosti svakog slučaja potrebni da se identificira teret i odredi primjerena vozarina. Citirana je i izjava američkog suca Franklina (u slučaju Sullivan c/a Bekimar /1960/, 363 U.S. 335, str.358) prema kojoj se ne bi smjelo dopustiti da jezik Konvencije dovede do "robovanja riječima" ("verbal prison"). Međutim engleski sudac je odbio da prihvati takovo tumačenje u engleskom pravu, i istakao je da engleski sudovi stoje na drugom stajalištu. U Velikoj Britaniji međunarodne konvencije postaju domaće pravo nakon diskusije u Parlamentu gdje se razbistravaju sve nejasnoće. Nakon toga dužnost je sudova da se u interpretaciji strogo pridržavaju slova zakona. Zato engleski sud nije u mogućnosti da odlučuje prema slučaju koji su podaci kada potrebni, a koji nisu, i da tako mijenja tekst konvencije. Zbog toga se u konkretnom slučaju mora izreći presuda prema kojoj zrakoplovni tovarni list ne odgovara pretpostavkama iz čl.8. (i) Konvencije s posljedicama koje proizlaze iz čl.9.

(LLR 1968, 1, str.625)

V.F.

Kako treba tumačiti odredbu čl.8. (i) iz  
Varšavske konvencije o prijevozu zrakom od 1929.

Konvencija za izjednačenje odredjenih pravila o međunarodnom prijevozu zrakom od 1929, koja je sa svojim Naknadnim i Završnim protokolom poznata pod imenom Varšavska konvencija, i koju su ratificirale i preuzele u svoja prava gotovo sve zemlje svijeta, bila je prvi i dosad najuspjeliji pokušaj da se na području međunarodnog privatnog prava postigne univerzalno jedinstveno rješenje.

Konvencija je stupila na snagu 13.II 1933. i prema njenom čl.36. francuski je tekst jedini autentičan.

U gore iznesenom sporu koji je vodio pred Engleskim prvostepenim sudom sudac Donaldson radilo se isključivo o tumačenju odredbe čl.8. (i) Konvencije kako je ona recipirana u englesko pravo. Član 8. govori koje podatke mora sadržavati zrakoplovni tovarni list. Slovo (i) čl.8. glasi: "težinu, količinu, zapremninu ili dimenzije robe" (franc. "le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise"). Zanimljivo je napomenuti da službeni američki prijevod glasi: "The weight, the quantity, the volume, or dimensions of the goods", a engleski je zakonodavac rekao:

"the weight, the quantity and the volume or dimensions of the goods". Dakle vidimo da je u engleskom tekstu riječ "i" tako da su podaci nabrojani kumulativno a ne alternativno. Takodjer nalazimo u zakonima Indije (1934), Australije (1935), Kanade (1939), Novog Zelanda (1940), englesku varijantu, a npr. Jugoslavija (1931), Njemačka (1933) i Švedska (1937) držale su se u svojim prijevodima doslovno francuskog teksta.

No i bez obzira na samo gramatičko tumačenje teksta u gornjem sporu pojavile su se dvije sasvim različite koncepcije: jedna američka, liberalna u interpretaciji, koja tvrdi da "ugovor mora biti razumno slobodno sastavljen tako da služi svrsi kojoj je namijenjen" (vidi presudu American Smelting & Refining Co c/a Philippine Air Lines Inc. 1956. U.S. C.Ar.R. 387), i druga engleska, koja pridaje važnost svakoj riječi, pa čak i izostavljenoj.

Medjutim sve brži razvoj zrakoplovne tehnike stvorio je nove uvjete i u zračnom saobraćaju, koji su tražili prilagodjivanje nekih odredaba Varšavske konvencije novim potrebama. Iz tih je razloga i Medjunarodna konvencija za zrakoplovno pravo u Haagu izglasala 28.IX 1955. tzv. Haški protokol koji u mnogome mijenja propise Konvencije. Smisao tih promjena svodi se na želju da se što god se može više pojednostavne sve formalnosti koje ometaju razvoj zračnog saobraćaja. U te formalnosti između ostalog spadaju i mnogobrojni zahtjevi koje Konvencija postavlja u pogledu prijevoznih dokumenata u zračnom saobraćaju (putnička karta, prtljažnica, zrakoplovni tovarni list), pa je tako i Haški protokol (koji je Jugoslavija ratificirala) izmijenio odredbe čl.8. o zrakoplovnom tovarnom listu, pojednostavnjujući formalnosti i ukidajući gotovo većinu podataka koji su se prije obavezno tražili.

Smatramo da na području zračnog prijevoza pretjerani formalizam može samo štetiti, pa sa zanimanjem očekujemo da li će engleski drugostepeni sud potvrditi ili izmijeniti ovakovu presudu, koja je upravo dokaz da kakvih negativnih posljedica može dovesti u pravu "robovanje riječima".

V.F.