

B) Odluke stranih sudova i arbitraža

ENGLESKI APELACIONI SUD

Presuda od 9,10,11.X 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 - Kad je tekst engleskog zakona u neskladu s originalnim francuskim tekstom međunarodne konvencije, tad je dužnost suda da interpretira francuski tekst konvencije tako da englesko pravo bude u skladu s međunarodnim pravom

Pošiljka nakita prevezena je poduzećem tuženoga Pan American Airways iz New Yorka u London. Nakon što je teret stigao na odredište, ukrao ga je iz prostorija tužene kompanije jedan od njezinih službenika. Tužitelj, vlasnik nakita, podigao je zahtjev za naknadu štete u visini vrijednosti pošiljke, tj. 1224 funte. Pošiljalac nije deklarirao vrijednost tereta i platio je nižu vozarinu koja se računala po kilogramima. (Vrijednost tereta bila je navedena na zrakoplovnom tovarnom listu, ali samo za svrhe carine.)

Zastupnici tuženoga pozvali su se na svoje pravo da prema Varšavskoj konvenciji o prijevozu zrakom od 1929. ograniče odgovornost na 7 funti po kilogramu tereta, pa bi s obzirom na ukupnu težinu pošiljke (3,1 kg) odgovarali samo do svote otprilike 19 funti.

Zastupnici tužiteljevi izjavili su da tuženomu ne pripada pravo na ograničenje odgovornosti, jer da u zrakoplovnom tovarnom listu nisu bili navedeni svi potrebni podaci. Čl.3. slovo (i) Varšavske konvencije propisuje da zrakoplovni tovarni list treba sadržavati podatke: "težina, količina, zapremnina ili dimenzije robe" (le poids, la quantité, le volume ou les dimensions de la marchandise). Čl.9. Konvencije kaže da ukoliko vozar primi robu, a ne izda zrakoplovni tovarni list, ili ukoliko ovaj list ne sadržava sve podatke naznačene u čl.8, da tada vozar neće imati prava da se poziva na odredbe o ograničenju odgovornosti. Budući da je konkretni zrakoplovni tovarni list sadržavao samo podatke o težini pošiljke, a ne o zapremnini ili dimenzijama, to je tužitelj smatrao da mu pripada puni iznos štete koju je pretrpio.

Tuženi je istakao da je netačan engleski prijevod čl.8.(i) originalnog francuskog teksta Varšavske konvencije. Naime u engleskom tekstu kaže se "težina, količina i zapremnina ili dimenzije robe". Dodavanjem riječi "i" u engleskom prijevodu promijenio se originalni smisao, jer iz engleskog zakona proizlazi da se traži tri od četiri nabrojena podatka, a francuski tekst mogao bi se tumačiti tako da je dovoljan jedan od četiri podatka.

Prvostepeni sud je presudio da vozar nema prava na ograničenje odgovornosti. U obrazloženju je naveo da francuski tekst Konvencije sadržava u čl.8.(i) nejasnoću koju je riješio engleski parlament. (Naime u Velikoj Britaniji međunarodne konvencije postaju domaće pravo tek nakon iscrpne diskusije u parlamentu.) Prema tome je zaključio da je engleski prijevod Konvencije, kojim je ona recipirana u englesko pravo, jedino odlučan za engleski sud.

Drugostepeni sud uvažio je žalbu tužene zrakoplovne kompanije i dopustio vozaru ograničenje odgovornosti iz slijedećih razloga:

Iz doslovne interpretacije engleskog prijevoda čl.8.(i) Konvencije proizlazi da je u zrakoplovni tovarni list uz podatke o težini trebalo uvrstiti i podatke o zapremnini i dimenzijama tereta, a prema francuskom tekstu bilo je dovoljno da se uvrsti samo podatak o težini. Budući da je prema čl.36, Varšavske konvencije francuski tekst jedini autentični tekst, to je bila sigurno i namjera Engleskog parlamenta da načini tačan prijevod Konvencije. Parlament na žalost nije dobro ispunio svoj zadatak, pa prema tome u neskladu između francuskog i engleskog teksta francuski će svakako imati prednost.

Jasno je da je Varšavska konvencija međunarodna konvencija koja obavezuje sve države koje su ju ratificirale, a dužnost je suda da svaki put interpretira englesko pravo tako da bude u skladu s međunarodnim pravom, a ne da dodje s njim u sukob.

Drugostepeni sud je također istakao da čl.8.(i) Konvencije ne propisuje unošenje u zrakoplovni tovarni list svih podataka, nego samo one koji su potrebni i korisni za konkretni ugovor. Ako se zastupa takvo stajalište, onda interpretacija francuskog i engleskog teksta može dovesti do istog rezultata. Čl.8.(i) zahtijeva unošenje podataka o težini u svim onim slučajevima kad je to potrebno za identificiranje tereta. To isto vrijedi i za podatke o zapremnini i dimenzijama tereta. Za konkretni prijevoz pošiljke nakita kojih je težina bila navedena, podaci o zapremnini i dimenzijama ta-

kove pošiljke ne bi bili ni potrebni ni korisni. Zbog toga je sud stao na stajalište da su zadovoljene pretpostavke iz čl.8.(i), i da vozar ima pravo da ograniči svoju odgovornost.

(LLR 1968,2, str.459)

V.F.

Bilješka.- U prikazu prvostepene engleske presude ovog slučaja (vidi "Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja" br.40, str.38-41) kritizirali smo stajalište suca Donaldsona, koji je formalistički tumačeći engleski prijevod teksta Konvencije došao do neprihvatljivih zaključaka. Medjutim drugostepeni sud (Lord Denning) je liberalistički tumačio tekst i kritizirao doslovnu gramatičku interpretaciju prvostepenog suda. Time se engleski sud s jedne strane približio američkoj sudskoj praksi(koja traži u formularima zračnih prijevoznih ugovora unošenje samo onih podataka koji su potrebni da se identificira teret i odredi primjerena vozarina), a s druge strane došao je u sklad s modernim težnjama u zračnom transportu, koje su našle odraza u Haškom protokolu (28.IX 1955.) Varšavske konvencije, a koji pojednostavnjuje sve formalnosti koje ometaju razvoj zračnog saobraćaja.

V.F.

ENGLESKI PRVOSTEPENI SUD
(Trgovački odsjek)

Presuda od 28.XI 1968.

Predsjednik Indije c/a Metcalfe
Shipping Company, Ltd. brod "Dunelmia"

Brodarski ugovor - Arbitražna klauzula u brodarskom ugovoru vrijedi i ako nije sadržana i u teretnici koja je izdana krcatelju-prodavaocu iz FOB kupoprodajnog ugovora, ako je naručitelj iz brodarskog ugovora postao putem naredja ovlašteni imalac teretnice

Tužitelj (šef indijske države) bio je naručitelj broda "Dunelmia", a tuženi je bio brodar toga broda. Brodarski ugovor ("charter-party") predviđjao je da će brod prevesti 8.000 tona tereta iz Italije u Indiju, a da će brodar izdati za ukrcani teret teretnice bez prejudica za odredbe brodarskog ugovora. U brodarskom ugovoru bila je sadržana, a u teretnicama nije bila sadržana, arbitražna klauzula kojom su se stranke podvrgavale arbitraži u Londonu prema odredbama Arbitration Acta, 1950. Krcatelj je bila