

bile pokrивene daskama (dunnage) pa prema tome nisu bile zatvorene rupe između bačava. Iskazima svjedoka utvrđeno je da nije običaj stavljati daske kod takove vrsti rada s teretom. Prvostepeni sud je brođara oslobodio dužnosti naknade štete s obrazloženjem da je on poduzeo uobičajene mjere sigurnosti.

Apelacioni sud je ukinuo presudu Prvostepenog suda sa slijedećim bitnim obrazloženjem:

Sud stoji na stajalištu da je brođarova dužnost da omogući "sigurno mjesto za rad" (a ne samo brod i teret razumno osposobljen za namjeravani rad) te da prema tome ako porota nađe da ta površina po kojoj se kretao oštećeni nije bila "sigurno mjesto za rad" - tada postoji odgovornost bez obzira na običaj. Ispravno je također stajalište suda za 2. Okrug da nesposobnost broda može nastati i zbog nemarnosti u radu ostalih slagačkih radnika koji su radili zajedno s oštećenim.

Konačno, ako je osvjetljenje bilo nedovoljno (Naredba Ministarstva rada koja se primjenjuje i na slagače), to bi svakako učinilo brod nesposobnim za plovidbu.

(AMC 1968, str.1437)

D.I.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH
AMERIČKIH DRŽAVA
(za 5. Okrug)

Horn c/a Fruco

Prijevoz stvari morem - Brođarova odgovornost - Klauzula FIOST pod nadzorom zapovjednika - Loše slaganje tereta - Zapovjednik je dužan nadzirati slaganje tereta - Za nepravilno slaganje odgovara brođar - Ove odgovornosti ne može se osloboditi dokazom da na brodu nije bilo dovoljno članika za nadzor ukrcaja i da oni nisu imali iskustva u načinu slaganja određenog tereta

Brođar je prevezao teret banana. Na odredištu je ustanovljena šteta koja je nastala s obzirom na "način kako su banane pakovane u kartonske kutije bile složene" dok nije bilo prigovora zbog eventualno slabog hladjenja ili greške u sistemu hladjenja.

Niži sud je odbio tužbu oslobađajući brođara odgovornosti za nastalu štetu, i stojeći na stajalištu da je

upotrijebljena dužna pažnja da brod bude sposoban za plovidbu. Utvrđeno je u dokaznom postupku da je zapovjednik bio bolestan u vrijeme krcanja i slaganja banana, da je broj časnika bio manji od normalnog, a da niti jedan časnik nije imao iskustva s krcanjem banana u kartonske kutije.

Apelacioni sud je izmijenio presudu i stao na stajalište da brod nije bio sposoban za plovidbu jer nije postojala dužna pažnja obzirom na časnike, i da je baš to razlog za nepravilno slaganje tereta. U ugovoru je bila predviđena klauzula FIOST na trošak krcatelja, ali pod nadzorom zapovjednika. Sud je stao na stajalište da je konačna odluka o načinu krcanja tereta ovisna o odluci zapovjednika, pa da je prema tome to njegova odgovornost, i da time zapovjednik ima dvojnju ulogu kad donosi takove odluke nastupajući u ime brodarka: kada donosi odluke u vezi sa sposobnošću broda za plovidbu i sigurnosti broda, te nastupajući u ime vlasnika tereta kada donosi odluke isključivo u vezi sa sigurnošću tereta, a bez veze sa sposobnošću broda za plovidbu i sa sigurnošću broda uopće. (To je različito stajalište od onoga koje smatra da je autoritet zapovjednika kao neka "rezervna snaga" za zaštitu svih interesa, kad god se pojavi opasnost za teret i brod.) Zbog toga je sud zaključio da je brod odgovoran, jer postoji aktivna odgovornost za slaganje tereta putem zapovjednika i časnika, a ona je u konkretnom slučaju bila onemogućena zbog nesposobnosti određenih časnika.

(LOLN-Mar, 1968)

D.I.

VRHOVNI SUD ARIZONE (SAD)

O.S. Stapley c/a Miller

Povreda osobe koja se vozi u čamcu - Odgovornost proizvođača čamca za greške u mehanizmu - Suodgovornost povrijeđene osobe koja se vozi u čamcu

Tužiteljica se vozila na čamcu nakon što je bila upozorena da postoji tvornička greška na mehanizmu za kormilarenje, pa je uslijed te greške bila odbačena s kormila i sa čamca. Tuženi proizvođač mehanizma za kormilarenje sudjen je na osnovi "stroge odgovornosti" (strict liability). Prigovor tuženoga da postoji podijeljena nepažnja (contributory negligence) nije uvažen. Sud je naveo da izgleda da postoje kod odgovornosti zbog mana na proizvodima tri odvojene kategorije unutar pojma podijeljene nepažnje u širem smislu i to: