

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 dvojnu 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:

- 1) propust da otkrije grešku na proizvodu, što bi tužitelj trebao otkriti da je upotrijebio dužnu pažnju;
- 2) unatoč otkrića takve greške tužitelj je ipak upotrebljavao proizvod;
- 3) upotreba proizvoda za neke svrhe ili na način kakav nije proizvođač mogao razumno predvidjeti.

Sud je zauzeo stajalište da prema pojmu podijeljene nepažnje u užem smislu samo prva kategorija predstavlja podijeljenu nepažnju, druga kategorija predstavlja preuzimanje rizika na sebe, a treća spada u doktrinu nepredviđene upotrebe odnosno nepravilne upotrebe. S obzirom na ovakovu podjelu sud smatra da mogu sada biti pravilno kategorizirani i oni slučajevi koji su do sada predstavljali stanovitu konfuziju. Prema tome prva kategorija, tj. propust da se otkrije greška, odnosno da se osoba čuva od mogućnosti postojanja greške, ne predstavlja dovoljan prigovor za podijeljenu nepažnju, a s druge strane ostale dvije kategorije, tj. preuzimanje rizika na sebe i nepravilna upotreba proizvoda, predstavljaju dovoljan prigovor za podijeljenu nepažnju.

(LOLN-Mar, 1968)

D.I.

Bilješka.- Interesantno je stajalište gornje presude da je i povrijeđena osoba odgovorna za svoju povredu ako je propustila upotrijebiti dužnu pažnju da otkrije grešku na mehanizmu čamca. Ovo stajalište sigurno se može opravdano braniti. Samo na žalost iz gornjeg teksta nije vidljivo koji stupanj dužne pažnje se zahtijeva od dužne osobe. Sigurno je da se ne bi moglo zahtijevati znanje koje ima stručnjak za određene mehanizme. Čini se da bi se moglo tražiti znanje koje se može opravdano očekivati od jednog prosječnog vlasnika čamca. Kod toga opet treba napomenuti da osoba koja kupuje jedan proizvod od proizvođača ima pravo pretpostavljati da proizvod nema konstrukcionih mana, pa i ovu okolnost treba imati u vidu kod prosudjivanja pitanja da li je i povrijeđena osoba kriva za svoju povredu.

B.J.