

The manufacturer's liability for a defective product is one of the most widely discussed topics in recent years, above all due to the considerable potential economic damage

DEFECTIVE PRODUCTS ON THE EUROPEAN AND NORTH AMERICAN MARKETS

by Enrico Fabbri



Generally, a 'defective' product or service is one that causes unreasonable damage to the end user, whether a passenger or operator. Even if the concept seems quite intuitive, it's framing in European and North American (US) legislation is not so straightforward.

Undoubtedly, a product has to comply with the minimum requirements established by the relevant standards (EN and ASTM), however this alone does not indemnify a manufacturer or operator if an accident causes personal harm. From a technical viewpoint, the person suffering the damage is almost never considered at fault, rather it is the manufacturer or operator who is liable, generally for not having identified the danger that caused the damage in a timely manner.

In almost all European countries, the procedure for identifying liability involves a court case and then a civil lawsuit to determine the sum of the compensation to be paid. On the North American market, on the other hand, accidents almost never lead to criminal court cases, rather the parties initiate a civil lawsuit and usually reach a settlement before the trial starts. Experiences in recent years lead to the conclusion that blame and thus liability is almost always shared between manufacturer and operator.

To reduce the risk of damage, manufacturers and operators need to 'reasonably' upgrade their designs and procedures, keeping account of the evolutions in the perception of danger, the current technology available, and historical information (for example, relating to other accidents). The procedures for assessing risk reduction are clearly illustrated in EN-1050.

The risk of being held liable for most of the damage increases when the manufacturer or operator is accused of 'negligence.' This occurs when one of the parties is considered to have been unreasonably inactive in responding to dangers that are reasonably known, not warning customers and consequently causing unreasonable damage to a third party. A classic example of negligent behaviour is a manufacturer who, following an accident, fails to warn other customers of the danger and does not adopt reasonable corrective actions. Another example of negligence is when a passenger on a dodgem car is injured due to the absence of safety belts, and the operator subsequently fails to install them, thus exposing other passengers to harm. These types of behaviour are generally punished significantly by judges, who award "extra damages" to the claimant, sums that may even reach 20 percent of the company's sales. Such compensation payments are usually not covered by insurance policies and thus have to be shouldered by the business.

These concepts are deeply established above all on the

La responsabilità del costruttore per prodotto difettoso è una delle tematiche più discusse negli ultimi anni soprattutto per l'importanza dei danni economici potenziali

IL PRODOTTO DIFETTOSO IN EUROPA E NEL MERCATO NORDAMERICANO

di Enrico Fabbri

Generalmente viene considerato 'difettoso' quel prodotto o servizio che causa un danno irragionevole a un utente finale, sia questo un passeggero o un operatore. Sebbene il concetto sia abbastanza intuitivo non sono invece immediatamente intuitivi i risvolti di questo concetto nella legislazione europea o in quella nordamericana (Usa).

Certamente un prodotto deve rispettare i requisiti minimi stabiliti dagli standard (EN ed ASTM) ma questo non lascia indenne un costruttore o un operatore qualora un incidente causi un danno a una persona. Sotto un profilo tecnico, il danneggiato non ha quasi mai una colpa oggettiva, la quale va quindi individuata nel costruttore e nell'operatore, generalmente per non aver individuato per tempo il pericolo che ha causato il danno.

In quasi tutti i paesi europei il procedimento d'individuazione delle responsabilità si svolge tramite una causa penale a cui segue una causa civile per la determinazione della somma da liquidare. Nel mercato nordamericano, invece, non si avvia quasi mai una causa penale e le parti si confrontano esclusivamente nella causa civile, arrivando solitamente a un accordo transattivo prima dell'inizio del processo vero e proprio. L'esperienza degli ultimi anni porta alla considerazione che a fronte di un danno si arriva quasi sempre a una ripartizione delle colpe tra costruttore e operatore.

Per ridurre il rischio di un danno, il costruttore e l'operatore devono 'ragionevolmente' aggiornare il proprio progetto e le procedure di utilizzo tenendo conto dell'evoluzione della percezione del pericolo, delle tecnologie disponibili in quel momento e delle informazioni storiche disponibili (per esempio relative ad altri incidenti). Le procedure di valutazione della riduzione del rischio sono ben illustrate nella EN-1050.

Aumenta invece il rischio di liquidare la parte maggiore del danno quando il costruttore o l'operatore sono accusati di 'negligenza'. C'è 'negligenza' quando una parte resta irragionevolmente inattiva nelle proprie azioni in presenza di pericoli ragionevolmente noti, non avvisando i propri clienti e quindi causando un irragionevole danno a un terzo. Un classico comportamento negligente è quello di un costruttore che, a seguito di un incidente, non avvisa altri clienti di un pericolo e non vi pone rimedio ragionevole. Un altro esempio di negligenza è quando un passeggero di un autoscontro si fa male per l'assenza delle cinture di sicurezza e l'operatore non provvede successivamente ad installarle, causando un secondo danno. Questi comportamenti sono generalmente sanzionati pesantemente dai giudici che assegnano un "rimborso extra" al danneggiato che può arrivare anche al 20 per cento del fatturato dell'impresa. Questi rimborsi solitamente non sono coperti da polizza e quindi ricadono sulle spalle dell'impresa.

Questi concetti, che sono molto sviluppati soprattutto nel mercato Usa, sono diventati famosi sia per i costi della

US market, and have become famous for due to legal costs involved and the sums paid out, especially when negligence is proven. Naturally, the same concepts are also applied in Europe, albeit with lesser effects and limited by legislation.

I should also underline that the requirement to update a ride, usually the manufacturer's responsibility, becomes the operator's responsibility if the manufacturer is no longer in business.

Considering that a ride manufactured in Europe could, for example, be used in any part of the world, it is worth highlighting the following points:

- the liability of a manufacturer for a product used in the USA never expires, even if sold indirectly;
- an adequate insurance policy is always required, and should cover the USA;
- the manager of a business, as well as the employees, may be held liable for damage, both at a criminal and civil level, even when the business is no longer operating;
- a major accident almost always involves termination of the insurance policy, and consequent difficulties for the business to stipulate a new insurance policy. ■

www.fabbrienrico.com

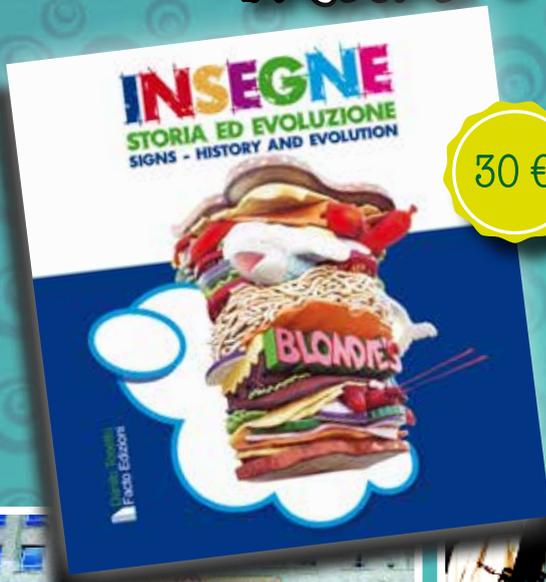
gestione della causa che per le somme rimborsate, specialmente in occasione di negligenza comprovata. Naturalmente questi concetti sono applicati anche in Europa anche se con effetti minori e limitati dal tipo di legislazione. Devo ricordare ancora una volta che gli obblighi di aggiornamento solitamente a carico del costruttore ricadono sotto la responsabilità dell'operatore qualora il costruttore non sia più in attività.

Tenuto conto che un'attrazione costruita, per esempio, in Europa può essere utilizzata in qualsiasi parte del mondo, metto in evidenza quanto segue:

- la responsabilità di un costruttore per un prodotto utilizzato negli Usa non si estingue nel tempo, anche se la vendita è indiretta;
- è sempre necessario prevedere un'adeguata copertura assicurativa che includa anche il mercato Usa;
- l'amministratore di un'impresa, e i suoi dipendenti, potrebbero essere chiamati a rispondere per danni, sia in sede penale che civile, anche quando l'impresa ha cessato la sua esistenza;
- un incidente importante comporta quasi sempre il recesso dell'assicurazione dal contratto con conseguente difficoltà dell'impresa ad identificare una nuova compagnia assicurativa. □

www.fabbrienrico.com

SIGNS - HISTORY AND EVOLUTION INSEGNE - Storia ed evoluzione

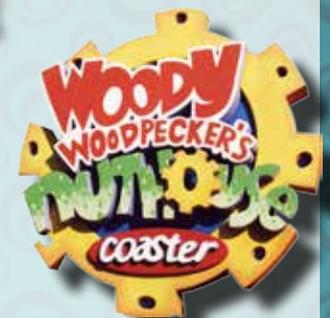


30 €

Pagine/Pages: 180

Formato/Size:
21,5 x 23,4 cm

Testo italiano /
English text



A journey into the field of visual communication, describing the multi-faceted universe of signs

Un'incursione nella comunicazione visiva per raccontare l'universo "insegna" nelle sue sfaccettature



to order this book, fill in the form on p. 127
per ordinare una copia compila la cedola a p. 127