20 ta' Frar, 1951.

Imħallef:

L-Onor. Dr. W. Harding, B.Litt., LL.D.

Salvatore Cannata ne. *versus* **Kaptan Emanoli Skapinakis ne.**

Navigazzjoni — Kolliżjoni fuq il-Baħar — Bastiment — Danni — "Overtaking" — Sinjali — Negligenza — Order-in-Council tat-13 ta' Ottubru 1910.

Skond ir-Regolamenti dwar il-Kolliżjonijiet fuq il-Baħar hu statwit illi bastiment li jilħaq bastiment u jgħaddih, għandu jżomm ruħu fil-pożizzjoni li jevita dak il-bastiment ("out of the way") waqt li jkun qiegħed jagħmel dik il-manuvra. Jekk jikser dan ir-regolament u ssir kolliżjoni bejn iż-żewġ bastimenti, il-bastiment li laħaq lill-ieħor huwa responsabili għall-kolliżjoni u għad-danni konsegwenzjali.

Biex ikun hemm din ir-responsabilità hemm bżonn li jkun hemm negligenza; u n-nuqqas ta' osservanza tar-regolamenti fil-materja huwa negligenza li tirrendi responsabili tad-danni lil min jikser ir-regolamenti.

is-sinjali li jagħmel il-bastiment lil bastiment ieħor għandhom isiru bi "steam whistle"; u għandhom isiru fi żmien utili.

Il-Qorti, — **Rat iċ-ċitazzjoni li fiha l-attur, fil-kwalità tiegħu ta' Kaptan tal-bastiment tas-sajd "Sebastiana Madre", ippremetta illi fit-8 ta' Settembru 1950, waqt li kien ġej lejn il-port tal-Belt, u fil-limiti territorjali ta' Malta, il-bastiment taħt il-kmand tiegħu ġie investit mill-vapur "Gucumermann" u sofra ħsara konsiderevoli; illi, bħala konsegwenza ta' dina l-ħsara, l-attur kellu telf ieħor konsistenti fil-pagi ta' l-ekwipaġġ, spejjeż ta' manutenzjoni, u qiiegħ li ma jkunx jista' jagħmel billi ma jkunx jista' jmur għas-sajd dment li tkun għadha tissewwa l-istess ħsara; u li ta' dawn id-danni reali u eventwali hu responsabili l-konvenut; prevja, jekk hemm bżonn, id-dikjarazzjoni li dan il-konvenut ma osservax ir-regolamenti tan-navigazzjoni u ma għamel xejn biex jevita l-istess kolliżjoni, talab li l-konvenut nomine jiġi kundannat iħallas lill-attur nomine, in l'nea ta' danni, dik is-somma li tiġi likwidata mill-istess Qorti, jekk hemm bżonn bl-opera ta' periti. Bl-ispejjeż, kompriżi dawk tal-mandat ta' l-impediment tal-partenza tat-8 ta' Novembru 1950, kontra l-konvenut, interpellat għas-subizzjoni;**

Omissis;

Peress li hu spedjenti li tiġi deċiża, qabel xejn, il-kwistjoni tar-responsabilità għall-kolliżjoni, u tiġi b'dan il-mod provvduta d-dikjarazzjoni "pre-ambula", mitluba mill-attur fiċ-ċitazzjoni;

Wara li eżaminat l-attijiet tal-perizja, kompriżi d-depożizzjonijiet migbura;

Ikkunsidrat;

L-espert nominat mill-Qorti wasal għall-konklużjoni illi għall-kolliżjoni hu responsabili l-konvenut, peress li l-bastiment tiegħu "Gucumermann" laħaq u għadda ("overtook") il-bastiment ta' l-attur, u ma żammx "clear" minnu waqt li qed jagħmel hekk;

Skond ir-regolament nru. 24 tar-Regolamenti dwar il-Kolliżjonijiet, hu statwit illi "every vessel, overtaking another, shall keep out of the way of the overtaken vessel......" Fuq dan ir-regolament ibbaża ruħu t-tekniku. L-Imħallef sedenti jżid li dawn ir-Regolamenti huma applikabili għal

Malta, inkwantokkè ġew publikati bl-Order-in-Council tat-13 ta' Ottubru 1910, li ġie mxandar fil-Gazzetta tal-Gvern no. 5341 ta' l-20 ta' Jannar 1911. Jingħad fid-dispożizzjoni preliminari illi "These rules shall be followed by all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by sea-going vessels". Għandu wkoll jiżdied illi tant l-Italja kemm it-Turkija kienu fost id-diversi nazzjonijiet li aċċettaw l-applikazzjoni ta' dawn ir-Regolamenti, li huma, wara kollox, regoli ta' "good seamanship". Dan jingħad għalieex il-bastimenti involuti f'din il-kolliżjoni huma ta' nazzjonalità Taljana u Torka rispettivament;

Biex applika dan ir-regolament fis-sens li sab responsabili għall-kolliżjoni l-bastiment tal-konvenut, l-espert wasal għall-konklużjoni li l-"overtaking vessel" kien appuntu l-bastiment Tork, u li għalhekk dan il-bastiment kellu d-dover "to keep out of the way of the overtaken vessel";

L-attur u l-konvenut taw versjonijiet diametralment opposti, fis-sens illi, kieku wieħed kellu jsegwi l-versjoni ta' l-attur, allura l-"overtaking vessel" hu l-bastiment tal-konvenut, mentri bil-versjoni tal-konvenut wieħed jasal għall-konklużjoni li l-"overtaking vessel" kien il-bastiment ta' l-attur. Hu intuwitiv illi l-qofol tal-kwistjoni hu preċiżament dan il-pont, dwar liema miż-żewġ bastimenti kien l-"overtaking vessel";

L-espert segwa l-versjoni ta' l-attur;

Però għandu jiġi osservat, partikolarment minħabba dak li ġie rilevat fin-nota tal-konvenut fol. 124, dwar il-konflitt tal-provi, illi t-tekniku ma għażelx il-versjoni ta' l-attur bħala l-versjoni preferibili "sic et simpliciter", imma għażilha għalieex — u dan hu ta' importanza fondamentali — (1) il-versjoni tal-konvenut hi kontradetta bil-fatti, b'mod li, kieku wieħed isegwiha, jaqa' f'ċerti assurdi, u (2) il-versjoni ta' l-attur hija sostanzjata minn dak li f'din il-materja jissejjaħ "res ipsa loquitur";

Infatti, biex wieħed jillustra dan, jista' jiġi rilevat illi, peress li l-speed taż-żewġ bastimenti hu fattur fondamentali għall-pont liema minnhom kien l-"overtaking vessel", għalhekk il-konvenut fix-xhieda tiegħu qal li l-"Gucumermann" kien miexi bi speed ta' "four knots"; mentri mill-"patent

log" jirriżulta illi l-"average speed" tal-"Gucumermann" kien 9 knots. Mhux biss, imma l-konvenut fix-xhieda tiegħu k'en qal li l-bastiment ta' l-attur kien mexa..........;

Ebda sussidju ma tirċievi d-depożizzjoni tal-konvenut u taċ-Chief Mate tiegħu mill-"log book"..........;

Fuq kollox, però, il-versjoni ta' l-attur, li l-"overtaking vessel" kien il-bastiment tal-konvenut, hi korroborata mill-fatt stess materjali; u hekk tapplika d-dottrina tar-"res ipsa loquitur".......... Difatti, kif opportunament irrileva t-tekniku fol. 82, il-ħsara..........;

Għalhekk il-konvenut, bħala kaptan ta' l-"overtaking vessel", kien imissu evita lill-bastiment ta' l-attur skond ir-regolamenti;

Biex ikun hemm lok għar-responsabilità hemm bżonn li jkun hemm negligenza. Kif josserva l-Marsden, "The Law of Collisions at Sea". 9th. edition, page 3, "in collision cases the negligence relied on is generally a failure to exercise the skill, care and nerve, which are ordinarily to be found in a competent seaman, or a breach of regulations, either international or local, governing navigation or equipment.........." Fid-Dundee case (1823)........ Lord Stowell iddefinixxa "negligence" fil-kolliżjonijiet bħala "a want of that attention and vigilance which is due to the security of other vessels that are navigating the same seas, and which, if so far neglected as to become, however unintentionally, the cause of damage of any extent to such other vessels, the maritime law considers as a dereliction of bounden duty, entitling the sufferer to a reparation in damages". Iżid il-Marsden, loc. ċit., illi minbarra l-eżerċizzju ta' diliġenza, hemm bżonn ukoll li jiġu osservati r-regolamenti. In-nuqqas ta' osservanza ta' regolament hija "prima facie" prova ta' negliġenza; għaliex, kif jispjega dan l-awtur, "nonfulfilment of a duty without lawful excuse is negligence";

Kien qal l-Imħallef Ingliż Sir Richard Phillimore, fir-Raithwaite Hall case (1874) 2 Asp. M.C. 210, li issa saret applikabili "generalment" (note "m" pag. 6 Marsden), illi "the regulations are evidence of what it is the duty of a vessel to do under the circumstances; and if it should appear that a vessel, by the breach of one of them, has occasioned or contributed to a collision, such a breach would afford the very strongest rea-

son for holding that a vessel had been guilty of a breach of duty, and was to blame for the collision";

Hu ċar, għalhekk, li meta l-konvenut ma osservax ir-regolament fuq imsemmi, hu sar ħati ta' negliġenza fis-sens fuq espost. Il-Qorti ma ssibx ebda negliġenza, sija pure kontributorja, mill-parti tal-bastiment ta' l-attur. Il-konvenut, fix-xhieda tiegħu, ipprova jixħet tort fuq l-attur, billi qal li l-ekwipaġġ tas-"Sebastiana Madre" kien isfel ("below") meta saret il-kolliżjoni, u b'hekk hu implika li ma kien hemm ħadd mattmun. Anki hawn il-konvenut waqa' f'kontradizzjoni; għaliex, kieku t-tmun kien waħdu, allura l-bastiment ta' l-attur ma kienx iżomm korsa dritta, imma aktarx li kien idur tond ("in circles"); mentri l-konvenut stess kien qabel qal li, almenu għal għaxar minuti, il-bastiment ta' l-attur kien mexa fid-dritt, parallel miegħu;

Implika wkoll fix-xhieda tiegħu l-konvenut li l-bastiment ta' l-attur ma tax każ tas-sinjal li hu għamillu. Issa, dan is-sinjal kien jikkonsisti filli hu għajjat u saffar suffara żgħira ('pocket whistle'). Issa hu risaput li s-sinjal kien imissu sar bi "steam whistle". L-importanza ta' sinjal fi żmien utili u b'mezz adegwat hija ħaġa li l-Imħallef Ingliż Fletcher ikkwalifika, f'deċiżjoni tiegħu ċitata fl-Empire Digest Vol. 41, page 757, bħala ħaġa bażata fuq id-"dictates of good seamanship";

Is-"Sebastiana Madre" ma setax jieħu dik li tissejjaħ "avoiding action"; għaliex il-konvenut kien ġà kkrea l-"agony of collision". U, kif osserva l-Imħallef Ingliż James fil-kawża The Bywell Castle (1879), 4 P.D. 219, "a ship has no right by its own misconduct to put another ship into a situation of extreme peril, and then charge the other ship with misconduct" (Emp. Dig. loc. ċit., paġ. 771). Kieku ta sinjal tajjeb "a tempo", allura kien ikun il-każ li wieħed jeżamina jekk il-bastiment ta' l-attur setax jieħu "avoiding action" jew le. Fid-deċiżjonijiet ingliżi ġie similment ritenut difettuż sinjal mogħti b'"mouth horn" minflok b'"fog horn" (ara kawża The Love Bird, 6 P.D. 80);

Għalhekk il-Qorti, previja adozzjoni tar-relazzjoni peritali fuq dan il-pont;

Tiddeċidi;

Billi tiddikjara lill-konvenut nomine responsabili tal-kol-

liżjoni, u kwindi tad-danni lejn l-attur nomine; bl-ispejjeż ta' din id-dikjarazzjoni definitivament a kariku tal-konvenut nomine.