

Kopja Informali ta' Sentenza



MALTA

QORTI TA' L-APPELL

**ONOR. IMHALLEF
PHILIP SCIBERRAS**

Seduta ta' l-10 ta' Ottubru, 2005

Appell Civili Numru. 1604/2003/1

Makaw Limited

vs

Sea Malta Company Limited

Il-Qorti,

Fil-21 ta' Jannar 2005 it-Tribunal ghal Talbiet Zghar ippronunzja s-segwenti sentenza fl-ismijiet premissi:-

“It-Tribunal

Ra l-Avviz li permezz tieghu s-socjeta' attrici talbet li s-socjeta' konvenuta tigi kkundannata thallas is-somma ta' elf erba' mija u disgha u disghin lira Maltin (Lm1,499) rizultanti minn hsarat li garrbet merkanzija, proprjeta' tas-socjeta' attrici waqt li din il-merkanzija kienet qed tigi

Pagna 1 minn 12

Qrati tal-Gustizzja

Kopja Informali ta' Sentenza

ttrasportata ghal Malta fuq il-vapur Anna Elizabeth f'Novembru, 2002.

Ra r-Risposta tas-socjeta' konvenuta li biha eccepjet li t-talba attrici hija kkontestata billi l-konvenuti qdew l-obbligi taghhom skond il-kuntratt ta' garr fedelment u ma jahtux ghad-danni reklamati.

Illi bla pregudizzju, l-klawsola "*container/s permitted to the carrier previously stuffed, closed and sealed by the shipper, carrier having no reasonable means of checking, does not guarantee neither the internal stowage, nor the contents, nature, number, quantity or quality, shipper load, stow and count*" tezonora lill-kumpanija konvenuta minn kull responsabbilta' ghall-akkadut.

Illi l-esportatur naqas milli jiehu l-prekawzjonijiet mehtiega fl-istowage tal-merkanzija.

Illi t-talbiet attrici huma nfondati fil-fatt u fid-dritt.

Salvi eccezzjonijiet ulterjuri.

Sema' x-xhieda ta' Anthony Camilleri, Charles Abela w Anton Schembri.

Ra d-dokumenti kollha esebiti.

Sema' t-trattazzjoni ta' Dr Louis Bianchi ghas-socjeta' attrici u ta' Dr John Refalo ghas-socjeta' konvenuta.

Ikkunsidra

Illi s-socjeta' Makaw Limited xtrat merkanzija konsistenti f'*gypsum boards* u *stock* mill-Italja fuq bazi *ex works* u ghalhekk it-trasport mill-kumpanija Taljana ghal Malta kellha tiehu hsiebha s-socjeta' attrici.

Illi ghalhekk is-socjeta' attrici, bhalma ghamlet f'okkazjonijiet precedenti, inkarigat lis-socjeta' konvenuta biex tigbor il-merkanzija mill-fabbrika u twassalha ghal Malta.

Illi ghal dan il-ghan, is-socjeta' Sea Malta Company Limited, inkarigat lill-agenti taghha fl-Italja, u cjoe' lil Gallozzi Shipping Ltd biex tiehu hsieb li din il-merkanzija tigi mwassla minghand il-manifattur u cjoe' Mazza Stucchi srl u jwassalha sal-port ta' Salerno biex minn hemm imbaghad il-merkanzija tigi Malta tramite l-vapur.

Il-merkanzija giet mghobbija fuq *flat racks* u kienet *plastic wrapped* u marbuta mal-*flat racks* permezz ta' *nylon straps*. Jirrizulta li waqt li l-vapur kien gej lejn Malta, Itaqa' ma' maltemp qawwi u b'rizultat tac-caqliq, minkejja li l-kaptan naqqas il-velocita' w anki biddel ffit id-direzzjoni tat-tragitt biex inaqqas l-impatt tal-maltemp, xorta wahda l-merkanzija ccaqalqet mill-*lashings* taghha u b'rizultat ta' dan uhud mill-*bundles* inhelsu u b'hekk sehheh il-hsarat.

Wara dan il-kaptan inkariga lill-membri ta' l-ekwipagg biex jergghu jpoggu l-*gypsum boards* fuq il-*bundles* u jergghu jorbtuhom permezz ta' *lashings* u jekk hemm bzonn billi juza wkoll il-*lashings* li kellu abbord. Meta l-merkanzija waslet Malta, din inhattet minn fuq il-vapur u minn hemm l-importatur, cjoe' s-socjeta' attrici, nduna li kien hemm il-hsara in kwistjoni.

M'hemmx dubju li l-hsarat sehheh waqt li l-merkanzija kienet fuq il-vapur gejjja minn Salerno ghal Malta. Il-kwistjoni kollha hija biex jigi stabbilit ta' min hi r-responsabbilta' ghall-akkadut.

Fil-kaz odjern, is-socjeta' konvenuta kellha vesti kemm ta' trasportatur marittimu, fis-sens illi kellha ggorr il-merkanzija bil-bahar minn Salerno ghal Malta, kif ukoll bhala trasportatur ta' parti ohra tal-vjagg fuq l-art (by road) minghand il-Mazza Stucchi srl ghall-port. Il-polza ta' karigu ghalhekk huwa "COMBINED Bill of Lading".

Illi inoltre irid jigi mfakkar li a tenur tal-Artikolu 3 tal-Hague Rules kodifikati fil-Ligi taghna bhala Kap. 140 – Carriage of Goods by Sea Act:

Kopja Informali ta' Sentenza

“The carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.”

L-istess regoli (4.2.c) jistipulaw li:

“Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from perils, dangers and accidents of the sea”

Illi f'dan ir-rigward it-Tribunal jiccita s-segwent i bran mehud mill-kawza Middlesea Insurance Company Limited Vs Sullivan Maritime Limited - Citazz 2835/96 (PA 12/05/2004 – Onor. Philip Sciberras):

“Hu evidenti minn din ir-regola tad-dritt marittimu illi biex jirnexxielu jezonera ruhu l-vapur jehtieglu jipprova sodisfacentement illi l-hsara giet “proximately caused by the excepted peril” (**Carver, “Carriage by Sea”**, Twelfth Edition, Vol. I page 165) u li sehhet ukoll f'cirkostanza li fuqhom il-vapur ma kellux kontroll. Mhux bizzejjed li juri illi l-kondizzjonijiet tat-temp riskontrati waqt il-vjagg kienu severi izda ried jiddemostra wkoll li normalment ma kienux anticipati jew evitati. (Ara **Stephane Dor “Bill of Lading Clauses – Study in Comparative Law”**, pagna 119). Naturalment ukoll biex il-vapur ikun jista' jiddefendi ruhu b'din l-eccezzjoni tieghu hu jehtieglu fuq kollox jipprova illi ha l-mizuri kollha adegwati qabel, u waqt, il-vjagg biex jiskansa l-hsara lil kariku;

Jinghad a propozitu mill-**Carver**, op. cit. pagna 163, “where, however, a loss resulting from an accident would not have occurred but for some want of reasonable skill or care on the part of the shipowner, or his servants, in guarding against the accident or in avoiding its consequences, there the exception of ‘perils of the sea’, standing alone, has not availed to protect him from responsibility for the loss. He has not been allowed to rely upon it”. (**“The Xantho” (1887); “The Cressington” (1891)**);”

Illi s-socjeta' attrici nkarigat lil Sea Malta Company Limited biex tigbor il-merkanzija minghand il-fabbrika u twassalhielha ghal Malta. Hija baghtet il-*flat racks* vojta tramite l-agenti taghha u ghalhekk, ghalkemm jirrizulta mhux ikkontestat li kienet il-fabbrika li ghabbiet il-merkanzija fuq il-*flat racks*, kien jispetta lit-trasportatur li jassigura li l-*lashings* tal-merkanzija mal-*flat racks* tkun sufficjenti ghall-vjagg in kwistjoni.

Dan ma kienx kaz ta' kontenut gewwa *container* issigillat, izda kien kaz ta' merkanzija li kien evidenti u wiehed setgha facilment jara b'ghajnejh il-mod kif kien jinsab marbut mal-*flat racks*. Huwa minnu li l-*Bill of Lading* jikkontjeni klawsola relattiva ghall-*containers* izda f'dan il-kaz il-merkanzija ma kienetx gewwa *container* u konsegwentament il-klawsola citata mis-socjeta' konvenuta fl-ecezzjoni taghha, ma ssibx applikazzjoni ghall-kaz odjern.

Illi inoltre, waqt it-trattazzjoni, s-socjeta' konvenuta ghamlet referenza ghall-kelma '*dofo*' li tfisser *door out free out*. It-Tribunal jidhirlu li minkejja din il-klawsola, galadarba s-socjeta' konvenuta tramite l-agenti taghha kienet inkarigata li tigbor il-merkanzija, kien jispetta lilha sabiex tassigura li l-irbit fuq il-*flat racks* kien sufficjenti sabiex il-merkanzija ma tissokkombix hsara waqt it-tragitt. Hawn m'ahniex nitkellmu fuq pakkeggjar intern gewwa kaxxa izda ta' rbit in generali tal-merkanzija mal-*flat racks*.

Il-*lashings* tal-merkanzija mal-*flat racks* hija fir-responsabbilta' tat-trasportatur billi dan l-irbit huwa necessarju biex jipprotegi l-merkanzija tul il-vjagg.

Illi mill-provi prodotti jirrizulta li l-vapur irriskontra maltemp u kien proprju waqt ic-caqliq li l-merkanzija nqalghet minn postha. Il-kwistjoni tqum jekk il-hsarat grawx minhabba l-maltemp, u cjoe' jekk dan kienx "peril" jew "danger" taht ir-Regola 4.2.c tal-Hague Rules u jekk il-kaptan setax jevita l-konsegwenzi taghhom.

It-Tribunal jidhirlu illi l-bahar jista' jkun bnazzi u jista' jkun maltemp. Inoltre fih innifsu l-bahar dejjem fih element ta'

periklu, pero' dan ma jfissirx necessarjament li kull maltemp jista' jigi kklassifikat bhala "perils" jew "dangers of the sea".

Mid-dokumenti esebiti a fol 58 et seq tal-process jirrizulta illi fl-24 ta' Novembru, 2002 il-vapur iltaqa' ma' maltemp ta' rih qawwi mix-Xlokk minn forza 7 sa forza 8 li mbaghad dar ghal Lbic. Meta l-kaptan ra hekk huwa naqqas il-velocita' u biddel ftit id-direzzjoni evidentement biex jiskapula l-mewg. Pero' l-vapur xorta baqa' jitbandal bil-konsegwenza li ceda l-irbit tal-konsenja in kwistjoni. Galadarba l-vapur hass li ghandu jkompli bil-vjagg ma jidhirlux li temp simili jista' jigi kklassifikat bhala xi "danger" jew "peril" li l-vapur jiflah ghalih. Certament kieku kien hemm xi periklu ta' dan it-tip il-vapur kien jibqa' Salerno sakemm it-temp jibnazza u mhux ikompli sejjer.

Illi inoltre t-Tribunal jidhirlu li l-kawza prossima tal-hsara hija li ma kienx hemm irbit sufficjenti li jiflah ghall-vjagg marittimu – vjagg li mhux garantit li jsir dejjem fil-bnazzi. Naturalment il-maltemp kompla aggrava s-sitwazzjoni.

It-Tribunal ma jistax jifhem kif it-trasportatur jista' jigi mehlus mir-responsabbilta' billi jghid li l-irbit ma kienx f'idejh u ghalhekk jekk jigri xi haga lill-merkanzija minhabba nuqqas ta' rbit, m'ghandux ikun responsabbli billi waqt it-trasport, it-trasportatur ghandu jiehu l-prekawzjonijiet xierqa u li huma mistennija minn bniedem tas-sengha li jassigura li jista' jaffettwa l-inkarigu lilu mhollu minghajr ma jkun hemm hsara kemm lil din il-merkanzija partikolari kif ukoll lill-merkanzija l-ohra.

Jekk it-trasportatur deherlu li l-irbit ma kienx wiehed sufficjenti missu ha l-prekawzjonijiet xierqa w adatti u mhux kompla bil-vjagg bhallikieku ma jimpurtahx.

Illi mid-dokumentazzjoni esebita mis-socjeta' konvenuta stess, jirrizulta minghajr dubju li l-hsara lill-merkanzija in kwistjoni sehhet minhabba rbit insufficjenti lill-merkanzija u galadarba kif fuq inghad, it-trasportatur kien obligat li jiehu l-prekawzjonijiet xierqa w opportuni biex jassigura li dan l-irbit ikun sufficjenti, s-socjeta' konvenuta ghandha

Kopja Informali ta' Sentenza

tbati l-konsegwenzi ta' l-atti ossija n-nuqqasijiet ta' l-agenti minnha nkarigati.

Illi ghalhekk it-Tribunal jidhirlu li r-responsabbilta' ta' l-akkadut ghandha taqa' nterament fuq is-socjeta' konvenuta.

Ghar-rigward tal-*quantum* ma jidhirx li hemm kontestazzjoni u l-ammont mitlub jinsab korroborat kemm bid-dokumentazzjoni kif ukoll mix-xhieda ta' Anthony Camilleri u ma sarlu l-ebda kontro-ezami li b'xi mod tindika xi kontestazzjoni fuq l-ammont.

Ghal dawn il-motivi t-Tribunal jaqta' u jiddeciedi billi jichad l-eccezzjonijiet tas-socjeta' konvenuta u jikkundanna lill-istess socjeta' konvenuta sabiex thallas lis-socjeta' attrici s-somma mitluba ta' elf erba' mija u disgha u disghin lira Maltin (Lm1,499) bl-ispejjez kif mitluba.”

Is-socjeta` konvenuta appellat minn din is-sentenza u talbet ir-revoka taghha. Hi tikkontendi illi l-eccezzjoni taghha tan-nuqqas ta' responsabilita` ghall-hsarat fil-merce ma kienetx korrelata mal-“*perils of the sea*” izda kienet intiza fis-sens ta' “*defective packing*” jew “*inherent vice*”. Tissottometti wkoll illi t-Tribunal skarta kompletament il-polza tal-kariku u injora ghal kollox il-klawsola “*shipper load, stow and count*”, kif ukoll naqas milli jevalwa l-provi f' dan il-kuntest;

Brevement, il-fatti saljenti li taw lok ghall-kawza kienu dawn:-

(1) Is-socjeta` attrici nkarigat lis-socjeta` John Abela Ltd, fil-kwalita` taghha ta' *freight forwarder*, biex din tiehu hsieb il-garr tal-merkanzija mill-Italja ghal Malta;

(2) Anke jekk ix-xhud Charles Abela ghal John Abela Ltd itenni mod iehor, jidher li t-taghbija tal-kariku fuq il-*flat rack trailer* isir mid-ditta esportatrici jew mill-agenti taghha Lafargessi. Skond Anthony Camilleri (fol. 14)

direttur tas-socjeta` attrici, hu l-ispedizzjonier li jiehu hsieb il-taghbija tal-merkanzija fuq it-*trailer*, li jghattiha bil-*plastic* u jaghmel l-irbit. Ara wkoll ittra spjegattiva ta' Gallozzi Shipping Ltd tal-5 ta' April 2004 (fol. 40);

(3) It-trasport kien wiehed "*from door to quay*" (deposizzjoni ta' Anton Schembri, Assistant Manager Sea Malta Ltd, fol. 31). Fil-fatt il-garr mill-fabbrika tad-ditta estera sar minn Gallozzi Shipping Ltd, agenti tas-socjeta` konvenuta fl-Italja;

(4) Jirrizulta illi fil-kors tal-vjagg bil-bahar il-vapur irriskontra maltemp qawwi, u dan skond il-kaptan wassal biex l-irbit fuq il-"*flat racks*" inqata' u l-kariku spicca fuq il-gverta. Ara rapport tal-Kaptan a fol. 61;

(5) Meta l-merkanzija giet skarikata f' Malta nstab li din kienet sofriet bosta hsarat, ahjar deskritti fis-*survey report* ta' H. Vassallo Limited prodott a fol. 43;

Premessi dawn il-fatti, kif jirrizulta mill-aggravji sottomessi s-socjeta` konvenuta tittanta tiskansa ruhha mir-responsabilita` ghad-dannu fil-kariku billi tissottometti li dan avvera ruhu minhabba imballagg hazin. Hi tghid illi l-hsara kienet dovuta ghall-fatt illi l-*packing* ma sarx sewwa u ghaldaqstant tistrieħ fuq ir-rizerva kontenuta fil-polza tal-kariku li tghid "SHIPPER LOAD STOW AND COUNT";

Jigi qabel xejn osservat illi ma' dan l-allegat *packing* difettuz is-socjeta` appellanti takkoppja l-*inherent vice*. Fil-hsieb tal-Qorti mhux il-kaz li l-imballagg jigi konsiderat bhala kaz ta' "*inherent vice*" proprju. Dan ghaliex il-vizzju proprju jrid necessarjament jirreferi ghall-kariku nnifsu u kwindi jopera minn gewwa. Invece, l-imballagg hi xi haga estranea ghall-kariku, ghalkemm jista' jinfluwixxi fuqu wkoll;

Dan precizat, jispetta lill-vettural li jipprova li l-imballagg sar hazin, ghalkemm anke hawn, a bazi tal-provi prodotti,

jidher li l-kwestjoni taggira aktar dwar ix-xorta ta' rbit milli
dwar l-imballagg *per se*;

Fl-osservazzjoni tal-*Marine Surveyor* Daniel Grima (ara
relazzjoni tieghu a fol. 58) “*the cargo loaded on the flat
racks was in our opinion not lashed sufficiently for a sea
voyage*”. Din l-osservazzjoni tikkombacja mar-riljiev
sostnut mill-kaptan fejn ikkonkluda illi “*the lashing of the
cargo was not enough strong for present bad weather*”
(fol. 61);

Dan premiss, din il-Qorti ssibha difficili li tiskarta certi
principji regolanti l-garr bil-bahar biex taccetta
implicitament dak kollu li hemm fis-*survey reports* esebiti u
l-osservazzjonijiet estratti minnhom. Kif sew ritenut mit-
Tribunal fit-termini ta' l-Artikolu 3 tal-Hague Rules “*the
carrier shall properly and carefully load, handle, stow,
carry, keep, care for, and discharge the goods carried*”.
Dan, *multo magis*, imbaghad meta, kif jinghad fil-polza tal-
kariku, il-vettural ikun irceva l-merce “*in apparent good
order and condition*”. Din il-veduta hija effettivament
konformi ghall-principju li jirregola din il-materja fejn hu
ritenut responsabbli l-vettural anke jekk tirrizulta
negligenza *tax-shipper*;

Il-principju hu ahjar illustrat b' referenza ghal dawn l-
enuncjazzjonijiet mehuda mill-gurisprudenza taghna:-

(1) “*Il rilascio di una polizza di carico nella quale
la merce viene descritta come apparentemente in buona
condizione, mentre tale non è, rende il vapore
responsabile delle perdite di fronte al ricevitore*” – **Kollez.**
Vol. XXIV P III p 829;

(2) “*Il-kliem fil-polza ‘shipped in apparent good
order and condition’ ossija l-hrug ta’ ‘clean bill of lading’
jistabilixxi prima facie l-prova li l-merkanzija imsemmija fil-
polza giet karigata f’ kondizzjoni tajba u timponi l-obbligu li
l-merkanzija tigi skarikata fl-istess kondizzjoni tajba*” –

“Wilfred Mamo et nomine -vs- Paul Mifsud et nomine”, Appell Kummercjali, 5 ta' Gunju 1987;

Biex jiskansa ruhu l-vettural jehtieglu jipprova li l-kondizzjoni dannuza fil-merce kienet l-effett ta' vizzju proprju jew ta' forza magguri (**Kollez. Vol. XXIV P I p 995**) jew ghal xi wahda mir-ragunijiet ta' ezenzjoni prevvisti fl-Artikolu 4 tal-Hague Rules jew bis-sahha ta' xi ezenzjoni kontrattwali permissibbli minn dawn l-istess Regoli. Proprju wahda mir-ragunijiet elenkati fil-precitat Artikolu 4 (2) hi dik ta' *“insufficiency of packing”* [subpara. (n)] li fuqha tistrieħ is-socjeta` appellanti;

Dejjem tajjeb pero` li anke hawn jigi rilevat illi *“the shipowner may be stopped from relying on the exception (‘inherent vice’ jew ‘insufficiency of packing’) by a statement in the bill of lading to the effect that the goods were shipped in apparent good order and conditon”* – Scrutton **“On Charter Parties and Bills of Lading”**, 19th Edition, pagna 227, b' referenza ghad-decizjoni **“Silver - vs- Ocean SS. G**, 1930. Dan aktar u aktar meta *“the insufficiency of packing was externally visible on a reasonable examination on shipment”* – Carver's **“Carriage by Sea”**, 12th Edition, Vol. 1 pagna 287;

Fil-kaz in ispecje huwa accettat illi s-socjeta` konvenuta ma ndahletx fl-operazzjoni ta' mballagg u rbit tal-kariku meta dan kien ghadu fil-pussess tax-shipper. Huwa fatt ukoll, anke ghaliex dan hu evidenzjat mir-ritratti esebiti fl-atti, illi l-kariku ma tghabbiex f' *container* ssiggillat izda fuq *trailer* li l-irbit adoperat kien esternament vizibbli;

Effettivament il-fattispeci tal-kaz *de quo* huma diversi minn dawk tal-kawza fl-ismijiet **“Av. Dr. Giovanni Griscti nomine -vs- Chev. Silvio Mifsud et nomine”**, Appell, 7 ta' Ottubru 1997. F' dik il-kawza, wara li osservat li l-vapur ma kienx immiskja ruhu fl-istivar tal-merce fil-container issiggillat, il-Qorti korrettement ghaddiet biex tikkummenta illi d-dikjarazzjoni fuq il-polza *“in apparent good order and conditon”* ma setghetx f' dawk ic-

cirkostanzi tikkostitwixxi prova tal-kondizzjoni tal-merkanzija fil-container ghalix din ma giet qatt u ma setghet qatt tigi verifikata mill-vapur;

Inversament, fil-mument tal-karikazzjoni tal-merce, meritu ta' l-azzjoni prezenti, ma jistax ragonevolment jinghad illi l-imbagg u l-irbit tal-kariku ma kienux hekk apparenti u verifikabbli. Jekk, kif sottomess mill-kaptan fid-dikjarazzjoni tieghu, l-irbit ma kienx adoperat u idoneu bizzejjed biex jilqa' ghall-intemperji, tali konstatazzjoni kienet possibbli li bi ftit kura u attenzjoni ssir fil-mument tal-karikazzjoni, l-istivar taghha fuq il-vapur u l-bidu tal-vjagg. Dan qed jinghad in kwantu jekk l-irbit kien difettuz dan kien tali li kellu jallarma lil vapur ghall-possibilita` li ma kienx hekk idoneu ghall-garr bil-bahar. Kien mistenni li r-rinforzar ta' l-irbit isir qabel it-tragitt u mhux *ex post facto* r-riskontrar tal-maltemp. F' dan il-kuntest ghalhekk ma jistax ragonevolment jitqiesu censurabbli l-konsiderazzjonijiet li ghamel it-Tribunal fil-parti razzjonali tas-sentenza appellata;

Gja 'l fuq minn seklu ilu gie affermat illi "*il capitano è responsabile del danno nelle merci caricate quando avvenuto per cattivo stivaggio e per mancanza d' ispezione del carico*" (**Kollez. Vol. X pagna 70**). Hekk ukoll issokta jinghad illi "l-kaptan hu obbligat jaghmel fl-interess tal-kariku dak li l-prudenza tesigi minghandu taht ic-cirkostanzi li jkun fihom ghas-sikurezza tal-kariku" (**Kollez. Vol. XXXI P I p 570**). Fi kliem iehor, "il-kaptan hu mistenni li jkollu l-kapacita` mehtiega u s-sengha u li juza hiltu u d-diligenza kollha li jkun hemm bzon" (**Kollez. Vol. XXXIII P III p 485**);

Fuq l-ezami tal-provi accertati f' danil-kaz mhuwiex accettabbli, lanqas ghal din il-Qorti, li taccetta d-difiza ta' l-iskansar mir-responsabilita` ghad-danni sollevata mis-socjeta` konvenuta fuq is-semplici bazi tal-kliem u espressjoni skagonatrici inkluzi fil-polza tal-kariku.

Kopja Informali ta' Sentenza

Ghal dawn il-motivi l-appell interpost qed jigi michud u s-sentenza appellata, konfermata, bl-ispejjez anke ta' din il-procedura kontra s-socjeta` konvenuta appellanti.

< Sentenza Finali >

-----TMIEM-----