



**PRIM'AWLA QORTI CIVILI
ONOR IMHALLEF ANNA FELICE**

Illum 14 ta' Marzu, 2016

Citazzjoni Nru: 898/2011 AF

Sea Amazon Shipping Limited (C 49267)

VS

Valletta Gateway Terminals Limited (C 38888)

Il-Qorti:

Rat ir-rikors ġuramentat tas-socjetà rikorrenti Sea Amazon Shipping Ltd (C-49267) li ġie pprezentat fit-13 ta' Settembru 2011, li permezz tieghu wara li ġie premiss illi:

Fil-15 ta' Settembru 2010, il-bastiment m.v. Sea Amazon, proprjetà tas-socjetà attrici, kien qed jgħabbi merkanzija abbord mnn Parlatorio Wharf fil-Port il-Kbir u għal din it-tgħabbija kienet inkarikata s-socjetà konvenuti.

Fost il-merkanzija li kellha titgħabba abbord l-imsemmi bastiment kien hemm Caterpillar Crawler li hekk kif kien qed jinstaq abbord ir-rampa tal-bastiment giet kawzata hsara lill-istess bastiment kif jirrizulta ahjar mis-survey datat 17 ta' Settembru 2010 li kopja tieghu qed jigi anness.

Ghal din il-hsara hija unikament responsabbli s-socjetà konvenuta minhabba nuqqas ta' adempiment tal-obbligi taghha u/jew negligenza, traskuragni da parti taghha.

Ghalkemm interpellata sabiex taghmel tajjeb ghad-danni subiti s-socjetà konvenuta baqghet inadempjenti u ghalhekk qed issir dina l-kawza.

Intalbet din il-Qorti biex:

1. Tiddikjara illi s-socjetà konvenuta hija responsabbli ghad-danni kawzati lill-bastiment m.v. Sea Amazon, proprjetà tas-socjetà attrici, waqt li kien qed jitghabba Caterpillar Crawler fil-15 ta' Settembru 2010 abbord l-istess bastiment minhabba nuqqas ta' adempiment tal-obbligi taghha u/jew negligenza, traskuragni da parti taghha.
2. Tillikwida d-danni subiti okkorrendo bl-opera ta' periti nominandi u
3. Tikkundannaha thallas id-danni hekk subiti u likwidati u bl-imghaxijiet skond il-ligi.

Bl-ispejjez kontra s-socjetà konvenuta li tibqa' ngunta minn issa sabiex tidher in subizzjoni.

Rat ir-risposta ġuramentata tas-socjetà intimata Valletta Gateway Terminals Ltd (C38888) li giet ipprezentata fil-11 ta' Ottubru 2011 fejn gie except illi:

It-talbiet attrici huma infondati fil-fatt u fid-dritt u ghalhekk ghandhom jigu respinti bl-ispejjez kontra s-socjetà rikorrenti, stante li mhuwiex minnu li l-incident sehh minhabba xi nuqqas jew traskuragni jew negligenza tas-socjetà esponenti.

Bla pregudizzju ghall-premess u fi kwalsiasi kaz, l-incident in kwistjoni sehh ghal ragunijiet imputabbli lis-socjetà rikorrenti minhabba nuqqas ta' tehid ta' prekawzjonijiet ragjonevoli, nuqqas ta' adempiment tal-obbligi taghha u/jew negligenza da parti taghha.

Fil-fatt is-socjetà rikorrenti naqset mill-obbligu tagħha li ttipprovdi bastiment u materjal li kien ragjonevolment idoneu u sufficjenti għall-iskop li għalih kienu ntizi, kif ukoll naqset milli tiehu l-prekawzjonijiet necessarji sabiex jigi assigurat li vetturi ta' certu entità bhal dak tat-tip "Caterpillar Crawler" li kien qed jinstaq abbord ir-rampa tal-bastiment fil-hin tal-incident ma jiskidjax, kif effettivament gara, u dana kif ser jirrizulta ahjar waqt it-trattazzjoni tal-kawza.

Dejjem minghajr pregudizzju għas-suespost, ir-responsabbiltà tas-socjetà intimata hija eskluza in virtu tat-termini u l-kundizzjonijiet li kienu fis-sehh fid-data tal-incident u li kienu gew accettati mis-socjetà rikorrenti.

Fi kwaliasi kaz, id-danni reklamati mis-socjetà rikorrenti għandhom jigu pruvati.

Salvi eccezzjonijiet ulterjuri permess mill-ligi.

Rat id-dokumenti prodotti.

Semgħet ix-xieħda prodotta.

Semgħet it-trattazzjoni tal-partijiet.

Rat li l-kawza thalliet għas-sentenza.

Fil-15 ta' Settembru 2010 is-socjetà intimata kienet qed tgħabbi merkanzija abbord il-vapur m.v. Sea Amazon proprjetà tas-socjetà rikorrenti. Fost il-merkanzija li kienet qed titgħabba abbord kien hemm gaffa *Caterpillar Crawler*. Jirrizulta li waqt li din il-vettura kienet qed titgħabba abbord ir-rampa tal-vapur iżżerżqet u giet ikkaġunata ħsara lill-istess vapur.

Is-socjetà rikorrenti issostni li għal din il-ħsara hija unikament responsabbli s-socjetà intimata minħabba nuqqas ta' adempiment tal-obbligi tagħha u/jew negligenza u traskuraġni da parti tagħha.

Is-socjetà intimata invece ssostni li l-incident ma ġarax tort

tagħha iżda tort tas-soċjetà rikorrenti stess minħabba li naqset li tipprovdi bastiment u materjal li kien idoneju u suffiċjenti għall-iskop li għalih kienu intiżi, u li naqset li tiegħu prekawzjonijiet neċessarji biex jiġi assigurat li l-vetturi ta' ċertu entità, bħall-*Caterpillar Crawler* in kwistjoni, ma jiskidjax. Issostni wkoll li r-responsabilità tagħha hija eskluża abbażi tat-termini u l-kundizzjonijiet li kienu fis-seħħ u aċċettati mis-soċjetà attriċi fid-data tal-incident.

Ghar-rigward tal-hsarat, dak in-nhar stess Nikolao Tsziras (Master M.V. Sea Amazon) irrilaxxa rapport tal-incident¹:

"Subject: Damage of Stern Ramp and Main Wire"

Sir, This is to inform you that during loading operation at the Port of Valletta, Malta at around 0935 hrs L.T. 15th of September, 2010, one Caterpillar Model D9H/Dimension 7,823x2,997x3,708 with a weight of 42,638kgs while the said unit is being driven by a stevedores driver in forward motion going up to "B" deck with a used of mooring ropes laid down by deck hands in the shore ramp side by side to prevent the slippage of the tracked crawler and while the caterpillar is in the quarter part of the shore ramp suddenly the caterpillar turn his head in the rightside direction and hit the rightside corner of the shore ramp and caue a deep cut in the edge for about 30cm long then (3) three estansion post was been also dented and the outside part of the block was also deformed and resulting the main wire, three of the outer wires in one of the strand was been cut off and cause a kink due to miss operation of the driver but luckily no injury for the stevedores driver and ship's crew personnel."

Skont is-survey report ta' Daniel G. Grima (marine surveyor) datat 4 ta' Settembru 2010² instabu s-segwenti danni:

"The stern ramp was found with a deep scratch on the ramp side structure but this damage does not affect the integrity of the ramp.

Three stanchion posts for side rail were found bent and require

¹ Rapport tal-"Master" datat 15.09.2010, fol 14

² Survey report ta' Daniel Grima, Dok A fol 5-8

renewal.

The fixed main pulley block on the starboard side of tramp was also slightly dented but again this does not affect the strength of the block.

The main lifting wire on the starboard side was found kinked and strands broken as can be seen in the attached photograph, rendering the wire useless. The lifting wire rope consists of a pair (of) ropes each having the following specifications:

Type of wire: Galvanized steel wire rope

Composition: 6 strands x 36 wires – Warrington-Seale, IWRC

Nominal diameter: 25mm

Nominal length 231m

Breaking test load: 423KN

The pair of wires was last installed in January 2009 and their respective Nippon Kaiji Kyokai Test certificates dated 24 Dec., 2008 are attached."

Ir-rikorrenti qed tirreklama s-segweni hsarat:

Wire ġdid mill-Greċja:	€ 3,136.50
TNT Courier:	€ 2,892.56
Spejjeż tal-Aġent (collecting & forwarding to vessel)	€ 628.55
Workshop	€ 3,800
Workshop's expenses (flights hotel food etc)	€ 1,160
P& I expenses	€ 960
Class Inspection	€ 580
Vessel's expenses-delay	€24,569.44 + €3,123.00=€27,692.44

TOTAL **€40,850.05**

Daniel Grima (is-surveyor) fix-xieghda tiegħu³ ikkonferma r-rapport ippreżentat minnu. Spjega li kien tela' abbord jumejn wara l-incident. Osserva li r-rampa kienet "heavy duty". "Il-kaptan infurmani li waqt li kienet qed titgħabba gaffa Caterpillar kienet iżżerżqet, il-ħadid tal-katina tagħha mar-rampa kien qiegħed jizloq. Kif irrakontali l-kaptan straħet mal-ġenb tar-rampa u laqtet il-cable li jtella' u jniżżel ir-rampa, il-

³ Xhieda ta' Daniel Grima tal-24.01.2012 a fol 29-31 tal-proċess

cable tal-istarboard side.” Osserva l-grif frisk fil-ġenb tar-rampa li fil-fehma tiegħu kien kompatibbli mar-rakkont tal-kaptan. Spjega li l-iktar haġa serja li kien hemm kienet il-ħsara fil-cable li kellu *“strands maqtugħa u oħrajn mgħawġin. Il-cable b’hekk ġie kkundannat u kellu jinbidel.”*

Kompla jgħid li l-kaptan kien spjegalu li r-raġuni għaliex il-gaffa żżerżqet kienet għaliex il-gaffa għandha katina tal-ħadid, ir-rampa hija tal-ħadid u għalhekk *“kienet qed tiżzerżaq ħadid ma’ ħadid.”*

Kazonis Nomikos (pro-kaptan tal-MCCL) fix-xieħda tiegħu⁴ spjega li sussegwentement għall-inċident huwa kien mar fuq il-post u biddel il-cable. Spjega li għalkemm kien ġab żewġ cables minn Pireus, cable minnu inżamm l-Italja u għalhekk Malta biddel wieħed biss. Għalhekk il-vapur telaq minn Malta b’cable mibdul u b’wieħed danneġġjat, li imbagħad inbidel sussegwentement il-Greċja.

George Kavadas (managing director tal-MCCL) fix-xieħda tiegħu⁵ xehed li staqsew lill-aġent tagħhom biex isib cable f’ Malta iżda dan ma kienx possibbli u sabu jixtru żewġ cables minn Pireus. Ikkonferma li wieħed biss wasal u allura biddlu wieħed biss. Kellhom jibagħtu persuna minn Pireus (Namikos) peress li ma kienx hemm nies kwalifikati biex jagħmlu tali xogħol f’Malta.

James Galea (port worker stevedore u jaħdem fil-port workers scheme) fix-xieħda tiegħu⁶ spjega li dak in-nhar tal-inċident kien tiela’ fuq il-vapur Sea Amazon bil-gaffa. Qal li kienu diġà tellgħu xi gafef oħra. Spjega li l-gaffa kienet bil-katina tal-ħadid u r-rampa wkoll kienet tal-ħadid.

“Biex il-katina tal-gaffa ma tmissx mal-ħadid tal-rampa, ikun hemm żewġ ħbula: wieħed taħt kull katina tal-gaffa. Il-ħabel ikun oħxon, ikun ċima b’diametru ta’, fil-fehma tiegħi, xi 15-il ċentimetru. Il-

⁴ Xhieda ta’ Kazonis Nomikos tal-24.01.2012 a fol 32-33 tal-proċess

⁵ Xhieda ta’ George Kavadas, tal-24.01.2012, fol 34-35

⁶ Xhieda ta’ James Galea tal-25 ta’ April 2012, fol 88-90

katina tal-gaffa wiesgħa bejn 40 u 50 centimetru. Il-ħbula fuq ir-rampa jagħmluhom il-baħrin tal-vapur stess. Meta jiena nkun qed ngħabbi gaffa jiena nkun nista' nara biss ħabel wieħed, allura n-naħa l-oħra, cioé taħt il-katina l-oħra ikun irid jarali baħri tal-vapur li nkun qiegħed tiela' fuq il-ħabel. Il-baħri f' dan il-każ kien fit-tarf tar-rampa fuq maç-checkers ecc. Jiena, ġialadarba ma jagħmlulix sinjal illi xi ħaġa mhux sewwa nibqa' tiela' u hekk għamilt f' dan il-każ. Filli kont tiela' u filli l-gaffa bdiet tiżzerżaq 'l isfel. Niżżilt il-bucket biex il-gaffa tieqaf u waqfet ma' xi wires tal-vapur mal-ġenb tar-rampa. Jiena għalkemm il-gaffa nkun tfejtha mal-ewwel, peress illi ħadid ma' ħadid din ma żzommx u għalhekk niżżilt il-bucket biex tieqaf għax inkella tibqa' sejra l-baħar. Dak il-ħin kont diġa tlajt nofsha r-rampa. Li ġara kien fl-aħħar biċċa. Ir-rampa kienet eżatt kif jidher fir-ritratt li qed niġi muri a fol 82 tal-proċess. Qed niġi muri r-ritratt a fol 10 tal-proċess u ngħid illi dan ir-ritratt juri l-gaffa kif spiċċat għax iżzerżqet lura. B'referenza għar-ritratt a fol 10 ninnota illi naħa minnhom kien hemm ħabel wieħed u naħa żewġt iħbula. Għandi ngħid li issa saru jdawwru l-ħabel mal-katina. Dan iż-żmien saru jlibbsu ħabel mal-katina tal-gaffa. Dan il-ħabel jagħmluh il-baħrin hu u nieżel mill-vapur l-ieħor u jkun għadu hemm meta inti tiġi biex tgħabbiha fuq it-tieni vapur..... Sussegwentement, meta wara l-incident jien ergajt tellajt il-gaffa, kien hemm il-baħri jarali u kien qagħdli għassa li nibqa' fuq il-ħabel."

Bruce Morris (konsulent marittimu⁷) fix-xieħda tiegħu⁸ huwa spjega li kien inkarigat jinvestiga l-incident in kwistjoni. Spjega li ra ritratti tal-incident u l-kwantum tat-talba tas-soċjetà rikorrenti. Osserva li l-vapur kien ipprepara r-rampa bil-ħabel.

"In my experience the mooring lines are provided by

⁷ Fil-fatt ippreżenta l-curriculum vitae tiegħu (Dok RBM1, fol 96-99) u lista tal-esperjenza vasta tiegħu fil-qasam marittimu (Dok RBM2, fol 100-106)

⁸ Xieħda ta' Bruce Morris tat-13.06.2012, fol 92-94

the carrying vessel provided and laid in place. I consider this arrangement to have been insufficient on one side in that there was only one length of rope. In my view, the stern ramp was insufficiently prepared. In normal circumstances, there is an obligation of the ship's crew and also according to the Hague rules of 1968 for the ship to prepare the holds and other parts of the vessel where cargo is to be loaded in order to receive the cargo.....The item being loaded was an unusual item...it was a steel track unit...In those circumstances the officers of the ship would have arranged the preparation of the ramp and then overseen the actual loading of the unit up the ramp and this so that the unit remains on whatever anti-skid materials are provided. The driver of the bulldozer would normally be directed by a person or persons from the vessel. In my opinion the accident occurred due to insufficient preparation of the ramp and lack of sufficient direction to the driver of the unit."

Charles Cini (foreman fil-port tal-Valletta Gateway Terminals Ltd) fix-xiehda tiegħu⁹ qal li dak in-nhar tal-incident kien xogħol. Huwa ikkonferma li l-gaffa kienet qed tinstaq minn James Galea li huwa port worker.

"Il-proċedura hi illi jinfirxu l-ħbula kif jidhru fir-ritratt, jifrixhom il-vapur għaliex huma tal-vapur u dawn huma prekawzjoni biex il-ħadid ma' ħadid ma jżloqx...Id-driver f' dan x-xogħol ma jarax taħtu, jara 'l bogħod minnu. Hu jkun instructed mix-ships personnel li jiggwidawh kif għandu jsuq. Jiena kont, kif għidt, nieżel minn fuq il-vapur ta' warajh. Jiena stajt nara li l-bulldozer tilef id-direzzjoni u x' ħin mess ħadid ma' ħadid slippja. Id-driver ikun miexi għad-dritt, jekk min ikun qed jiggwidah ma jħallihx dritt fuq il-ħabel imbagħad imur jew naħa jew oħra.....wara li neħhejna l-bulldozer reġgħu iddrittaw il-ħbula u dan in-nies tal-vapur. M'hemmx alternattiva milli titla' fuq il-ħbula u tgħaddi bl-instructions li jtuk. Ma jidhirlix li sar xejn

⁹ Xiehda ta' Charles Cini tal-24.10.2012, fol 108-109

aktar fuq il-ħbula ħlief li ġew drittati."

Jesmond Grima (Operations Officer ma' Valletta Gateway Terminals Ltd) fix-xieħda tiegħu¹⁰ spjega li dak in-nhar tal-incident kien hemm żewġ vapuri: wieħed iħott u l-ieħor jgħabbi. Kien hemm żewġ rampi faċċata ta' xulxin u dak li kien qed jinżel minn wieħed kien qed jitgħabba fl-ieħor. Spjega li l-Caterpillar huwa steel truck u cioé ħadid biss, mingħajr gomma.

"Biex jitla' Caterpillar fuq ir-rampa biex jitgħabba, normalment, il-crew tal-vapur jagħmlu ħabel u dan biex ma jmissx ħadid ma' ħadid. Dakinhar tal-incident jiena kont niġri bejn iż-żewġ operations. Wara l-incident jiena kont hejjejt rapport għan-nom ta' Valletta Gateway Terminals Ltd. Jiena r-rapport noħorġu fuq x' gara dakinhar u li nkun rajt jiena. Qed nesebixxi kopja tiegħu u qed tiġi mmarkata Dok JG1¹¹. Jiena wara li tkellimt ma' kull min kien involut kemm crew kif ukoll persuna li kienet qed issuq il-Caterpillar għal fuq il-vapur ngħid illi f' dawn il-każijiet ikun hemm xi ħadd minn tal-crew jiggwida lil min qed isuq l-inġenji biex jibqgħu fuq il-ħabel. Li ġara, min kien qed isuq, ħareġ minn fuq il-ħabel allura ġie jmiss azzar ma' azzar u skiddja. Jien niftakar li rrimarkajt anke mal-ekwipaġġ illi kellhom bżonn isiru aktar ħbula. Jiena ma nafx kemm kien hemm ħbula però għalija ma kienx hemm biżżejjed....Il-ħbula, l-biċċa l-kbira, jitqegħdu mill-crew. Ikunu maħżuna fuq l-vapur stess u huma parti mix-ships' gear....Qed niġi mistoqsi jekk kinitx responsabilità tal-VGT illi tara li kien hemm il-kundizzjonijiet kollha kif suppost biex issir l-operazzjoni, inkluż ħbula neċessarji. Ir-responsabilità biex jara li l-kundizzjonijiet huma tajbin biex issir it-tagħbija hija tal-foreman tal-istevadores....Ir-responsabilità hija tal-foreman waqt li l-vettura hija miexja, niezla jew tiela'. L-ekwipaġġ tal-vapur ikun involut bħala guiding u biex jagħti l-ordnijiet fejn ħa

¹⁰ Xieħda ta' Jesmond Grima tas-16.01.2013, fol 208-210

¹¹ Dok JG1 esebit a fol 111-112

jigi ppustjat ix-xogħol. Għar-rigward ta' min jiddeċiedi kemm u kif jitqegħdu l-ħbula ngħid illi t-tnejn jidħlu fiha. Meta ngħid it-tnejn jigifieri n-naħa tal-crew u n-naħa tal-foreman. Il-VGT tkun qed tħallas lill-foreman biex jagħmel dan is-servizz."

Fid-dawl tax-xhieda prodotta, il-Qorti tqis li nhux ikkontestat illi l-inċident seħħ għaliex waqt li l-gaffa kienet qed tinstaq fuq ir-rampa tal-bastiment m.v. Sea Amazon, il-katini tal-ħadid tagħha ma baqgħux għaddejnin minn fuq il-ħbula li kienu mpogġija fuq ir-rampa u hekk kif messew mal-ħadid tar-rampa l-gaffa żżerżqet lura u marret la ġenba b'mod li kkaġunat ħsara fuq ir-rampa u fuq il-cable tal-ħadid tal-bastiment.

Ikkunsidrat għalhekk il-kwistjoni dwar min kien jaħti għal dan l-inċident.

L-espert Bruce Morris qal li fl-opinjoni tiegħu l-inċident seħħ għal żewġ raġunijiet: (1) għaliex ir-rampa ma kinitx ippreparata sew għal-vettura bħal ma kienet il-Caterpillar, u (2) għaliex is-sewwieq ma kienx iggwidat sew mill-ħaddiema tal-vapur. Fil-fehma tiegħu għal dawn iż-żewġ raġunijiet jaħti l-vapur u dan għaliex skont il-Hague Rules tal-1968 hija responsabilità tal-vapur li l-istess vapur ikun ippreparat sew għat-tgħabija li ser jirċievi, u wkoll għaliex il-ħaddiema tal-vapur messhom wara li ippreparaw tajjeb ir-rampa, iggwidaw tajjeb lis-sewwieq li kien qed itella' l-gaffa biex jaċċertaw li l-gaffa tibqa' fuq l-*"anti-skid materials"* ossia l-ħbula f' dan il-każ.

James Galea, li kien dak li kien qed isuaq il-gaffa waqt li sar l-inċident, qal li meta reġa' ipprova jtella' l-gaffa wara l-inċident, qagħdu attent wieħed baħri sabiex jara li jibqa' fuq il-ħabel. Spjega wkoll li dan iż-żmien il-baħrin saru jlibbsu l-ħabel mal-katina tal-gaffa hija u niezla mill-vapur l-ieħor u jkun għadu hemm meta tiġi biex titgħabba fuq it-tieni wieħed.

Skont Jesmond Grima, Operations Officer mas-soċjetà intimata, il-ħbula huma parti mit-tagħmir tal-bastiment. Xehed li huma l-ekwipaġġ tal-vapur u l-foreman (imħallas mis-soċjetà intimata) li jiddeċiedu kemm u kif jitqegħdu l-ħbula. Però din

il-qorti tifhem li għalkemm jista' jkun li l-foreman jinvolvi ruħu meta jkun qegħdin jitqegħdu l-ħbula fuq ir-rampa, il-funzjoni tiegħu jidher li hija iktar hija waħda ta' loġistika, u ma jidhirx li hija fil-fatt responsabilità tiegħu li jiddeċiedi fejn għandhom jitqegħdu l-ħbula u kif tiġi ppreparata r-rampa.

Il-klawsola 16(y)(1) tat-termini u l-kundizzjonijiet¹² tas-soċjetà intimata fil-fatt tistipula hekk:

*"Ro-Ro-Vessels: The parties agree that the loading/unloading of roll-on/roll-off vessels requires special experience, training and expertise, and that all such loading/unloading shall be performed under the direction and control of Customer¹³, in accordance with instructions, stability information, stow plans and cargo stability plans furnished by Customer, and subject to Customer's final review and approval. **Customer shall be responsible for the fitness/suitability of all equipment rolling on and off the vessel and the setting, shifting and removal of loading/unloading ramps to/from the vessel.** No act, comment or recommendation with respect thereto from Operator¹⁴ shall increase Operator's responsibilities or liabilities hereunder."* (enfasi tal-qorti)

Jiġi aċċennat il-fatt li klawsola numru 1(c) ta' dawn it-termini u kundizzjonijiet tgħid hekk: *"Use of berths, quay or facilities shall be deemed an acceptance of these terms and conditions contained therein."* Għalhekk isegwi li ġialadarba l-vapur kien trekka fil-port dawn it-termini kienu fil-fatt aċċettati mis-soċjetà rikorrenti.

¹² Ara Dok JG1 (fol 117-155) u JG2 (fol 156-207)

¹³ "**Customer**" refers to any vessel, vehicle, conveyance, person and/or business entity who requests, is provided with and/or receives any terminal services whatsoever.

¹⁴ "**Operator**" refers to Valletta Gateway Terminals Ltd, a company registered under the laws of Malta, whose registered office is situated at Malta Transport Centre, Triq l-Għassara tal-Għeneb, Marsa MRS1917, having company registration number C38888, which operates the relevant terminal facility.

Issir ukoll riferenza għall-Artikolu III (taħt is-subtitolu "Responsibilities and Liabilities") tax-Schedule¹⁵ tal-Carriage of Goods by Sea Act (Kap 140 tal-Liġijiet ta' Malta) :

"1. The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to –

(a) make the ship seaworthy;

(b) properly man, equip, and supply the ship;

*(c) **make** the holds, refrigerating and cool chambers, and **all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception**, carriage and preservation.*

2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried."

(enfasi ta' din il-qorti)

Għalhekk joħroġ mil-liġi stess li huwa l-obbligu tal-vettural li jgħabbi l-merkanzija kif jixraq u bir-reqqa, u li fil-bidu tal-vjaġġ għandu jieħu ħsieb jipprepara l-vapur b'mod tajjeb u xieraq biex jilqa' l-merkanzija li tkun ser tingarr.

Din il-qorti in vista ta' dan kollu hija tal-fehma li għall-incident mertu ta' din il-kawża hija unikament responsabbli s-soċjetà rikorrenti peress li (1) naqset li tipprovdi rampa addattata jew preparata għat-tgħabija in kwistjoni, u peress li (2) l-ekwipaġġ tal-vapur ma ggidawx sew lis-sewwieq tal-gaffa huwa u tiela' r-rampa biex titgħabba l-gaffa.

Għal dawn il-motivi, il-Qorti taqta' u tiddeciedi billi tilqa' l-ewwel erba' eċċezjonijiet tas-soċjetà intimata u tiċhad it-talbiet tas-soċjetà rikorrenti.

¹⁵ Il-Hague-Visby rules kif emendati mill-Brussels Protocol 1968

L-ispejjeż ta' din il-kawża għandhom jithallsu mis-soċjetà rikorrenti.

IMHALLEF

DEP/REG