

6 ta' Marzu, 1991

Imhalled: -

Onor. Joseph D. Camilleri B.A., LL.D.

John Abela noe

versus

L-Avukat Dottor Philip Sciberras noe

**Danni - Carriage of Goods by Sea Act - The Hague Rules
- Klawsola Dwar "Perils, Dangers and Accidents of the Sea"
- Forza Probatorja tal-Log Book Uffiċjali tal-Vapur -
Testimonjal - Responsabilitajiet tal-Kaptan**

Kawża fejn l-attur inkariga lis-soċjeta' konvenuta Sea Malta Co. Limited sabiex tittrasporta żewġ trailers. Matul il-vjaġġ il-bastiment iltaqa' ma' maltemp u minhabba iċ-ċaqliq inqatghet mill-irbit li kien iżommha parti mit-tgħabija u garrbet il-ħsara. L-attur fittex għad-danni u giet eċċepita a tenur tal-Carriage of Goods by Sea Act, id-difiza komunement magħrufa bhala "perils, dangers and accidents of the sea".

Irrizulta illi l-bastiment iltaqa' ma maltempata qawwija ferm u li l-kaptan ha misuri kollha waqt il-maltempata biex jiskansaha. Ma kien ebda dubju li l-bastiment kien "sea worthy", u li l-irbit kien sodisfacenti.

Konsegwentement il-konvenut irnexxilu jagħmel il-prova rikjesta mill-eċċezzjoni mogħtija u l-Qorti għalhekk ċaħdet it-talbiet attriċi għall-likwidazzjoni u l-kundanna għad-danni.

Il-Qorti: - Rat l-att taċ-ċitazzjoni li bih l-attur, wara li ppremetta illi l-konvenut *nomine* gie inkarigat mill-attur *nomine*

biex jittrasporta żewġ *trailers*, proprjeta tal-istess attur *nomine* u li rispettivament jgħibu l-marki u n-numri 'CF1' u 'CF2', minn Malta sa Livorno permezz tal-vapur 'M.V. Kusi', kif jirriżulta mill-polza tal-kariku hawn annessa u markata Dok. A;

Billi, kif jirriżulta mill-polza tal-kariku (Dok. A), iż-żewġ *trailers* ġew karikati "*in apparent good order and condition*" fuq il-fuq imsemmi vapur li telaq minn Malta fis-27 ta' Jannar 1986, u meta ġie skarikat f' Livorno instab illi l-istess *trailers* kienu ġarrbu ħsarat konsiderevoli tul il-vjaġġ; u b'hekk l-attur *nomine* sofra d-danni;

Billi, għal dawn id-danni, huwa responsabbli l-konvenut *nomine* minhabba nuqqas li josserva u jadempixxi l-obbligi li assumu, u / jew negligenza u / jew imprudenza u / jew nuqqas ta' kura u / jew raġunijiet oħra imputabbli lill-istess konvenut *nomine*;

Billi l-konvenut *nomine*, għalkemm ġie mitlub biex jagħmel tajjeb għal dawn id-danni, baqa' inadempjenti; l-istess attur talab li din il-Qorti, in vista tal-premess:

1. tiddikjara l-konvenut *nomine* responsabbli għad-danni li sofra l-attur *nomine* minhabba l-ħsarat li ġarrbu t-*trailers* 'CF1' u 'CF2' tul il-vjaġġ fuq imsemmi;

2. tillikwida d-danni fuq imsemmija li sofra l-attur *nomine*;

3. tikkundanna lill-konvenut *nomine* iħallas lill-attur *nomine* l-ammont hekk likwidat bħal dovut in lineja ta' danni;

Bl-ispejjeż u l-imghax legali kontra l-konvenut *nomine*;

Rat in-nota tal-eċċezzjonijiet tal-konvenuta *nomine* li biha eċċepixxa illi t-talba attriċi hi nfondata fid-dritt peress illi d-danni allegatament subiti mill-attur *nomine* kienu konsegwentement ta' każ fortuwitu minhabba maltemp qawwi riskontrat mill-vapur fil-kors tal-vjaġġ tiegħu. Dan kif jingħad fi klawnsola 4(2) tal-*Hague Rules* 1924, li għalihom hemm riferenza fil-polza tal-kariku;

Omissis;

Ikkunsidrat:

Illi l-konvenut ma jikkontestax li ż-żewġ *trailers* tal -attur *nomine* CF1 u CF2 tgħabbew “*in apparent good order and condition*” fuq il-vapur M.V. Kusi f' Malta biex jiġu trasportati sa Livorno;

Lanqas ma jikkontesta l-konvenut li meta dawn it-*trailers* ġew skarikati f' Livorno instab li kienu ġarrbu ħafna ħsara matul il-vjaġġ;

Omissis;

Illi l-konvenut qiegħed isostni illi huwa ma huwiex responsabbli għal dawn id-danni billi dawn kienu konsegwenza każ fortuwitu u ċjoè il-maltemp kbir li kellu jħabbat miegħu l-vapur matul il-vjaġġ tiegħu lejn Livorno;

Ikkunsidrat:

Illi ma hemmx dubju li għall-każ odjern huwa applikabbli il-kapitolu 140 tal-Edizzjoni Reveduta tal-Liġijiet Malta (1984) çjoè il- "*Carriage of Goods by Sea Act*" bis-saħħa tal-artikolu 3 ta' din il-liġi u "*Paramount*" li hu inkorporat fil-Polza tal-Kariku eżebit bhala Dok. A a fol. 5 u 6 tal-proċess;

Issa l-artikolu IV tal-iskeda annessa ma din il-liġi, kontenenti ir-regoli dwar il-poloż tal-kariku, eżattament fil-paragrafu 2 (ç) jgħid hekk:

“(2) La il-vettura u lanqas il-bastiment ma jkunu responsabbli għal telf jew ħsara li jsiru jew jiġu minħabba:-

(ç) perikoli, tigrif u disgrazzja tal-baħar jew ilmijiet oħra navigabbli”;

Għalhekk ma hemm l-ebda dubju li fil-każ odjern il-konvenut *nomine* jista' jusufruwixxi mid-difisa komunement magħrufa f'ambjenti marittimi bhala "*perils, dangers and accidents of the sea*";

Ikkunsidrat:

Aspett ieħor legali li hu importanti li jiġi sottolinejat f'dan il-każ huwa li din il-Qorti kif issa presjeduta taqbel sostanzjalment mal-kunsiderazzjonijiet kontenuti fis-sentenza mogħtija minn din il-Qorti presjeduta mill-Onorevoli Imħallef Carmelo Scicluna fis-6 ta' Novembru 1989 fil-kawża "*John Abela vs Dr. Philip Sciberras nomine*".

Fil-qosor din id-difiza ikollha suċċess meta jiġi pruvat li l-

hsara lit-tagħbija grat minhabba l-azzjoni vjolenti tar-riħ u tal-mewg, basta li din il-hsara ma tkunx l-konsegwenza ta' xi negligenza ta' xi hadd;

Jidher ċar li fl-aċċertament jekk din id-difiża hijiex attendibbli jew le, għandhom importanza kbira il-provi li jitressqu, billi il-kwistjoni *finalment tirriduċi ruħha f'kwistjoni primarjament ta' fatt*;

Hawnhekk ta' min isemmi l-artikolu 629 (f) tal-Kodiċi ta' Organizzazzjoni u Proċedura Ċivili b'riferenza għall-artikolu 190 tal-*Merchant Shipping Act*, 1973 (Kap. 234) u dan in konnessjoni mal-forza probatorja tal-*log book* uffiċjali tal-vapur. L-artikolu 190 (6) tal-Kap. 234 jgħid hekk:

“Id-dħul kollu jsir fil-gurnal t'abbord uffiċjali hekk u kif provdut b'dan l-att għandu, sakemm ma jiġix pruvat kuntrarju, ikun prova ta' dak li jinsab fiħ, kemm-il-darba tiġi pruvata l-awtentiċità tal-gurnal t'abbord”;

Rilevanti wkoll jista jkun l-artikolu 104 tal-isteess Kap. 234 li jitratta dwar it-testimonjal partikolarment is-subartikolu (7) dwar il-forza probatorja tal-konvenut tal-istess testimonjal;

Ikkunsidrat:

Illi l-bastiment Kusi, mgħobbi “*containers u trailers*”, fosthom it-tnejn ta' l-attur, salpa mill-Port tal-Belt Valletta fit-28 ta' Jannar 1986, dirett lejn il-Port ta' Marsilja;

It-traġitt bejn Malta u l-medda ta' baħar bejn il-gzejjer ta'

Korsika u Sardenja, cjoè li “*strait of Bonifacio*” kien wiehed normali fis-sens li ma nqala’ l-ebda inċident abbord. Però, fit-30 ta’ Jannar, meta l-M.V. Kusi, kien, skond kalkoli li ghamlet il-Qorti, xi mitejn mil nawtiku ’l barra minn Marsilja inqabad f’maltempata qawwija, bir-riħ jonfoħ mix-xlokk, b’forza ta’ ghaxra (10) fuq il-“*Beaufort wind Scale*”. Dan ifisser li r-riħ ikun għaddej b’madwar sittin (60) mil fis-siegħa u jiggenera mewġ għoli ferm, minn sitta (6) sa disa’ (9) metri (ara *Chapman’s Piloting 57th Edition*, pagna 327), S’intendi, bil-forza tar-riħ u l-azzjoni tal-mewġ il-bastiment kien involut f’“*heavy rolling and pitching*”;

Irrizulta li parti mit-tagħbija, minhabba dan iċ-ċaqliq, inqatgħet mill-irbit li kien iżommha ankrata mal-bastiment u bdiet thabbat vjolentement ma tagħbija oħra u b’hekk ġrat hafna ħsara, inkluż l-ħsara fit-trailers tal-attur;

Omissis;

Ikkunsidrat:

Illi l-Assistent Ġudizzjarju, wara li għadda in rassenja il-provi li tressqu u ikkunsidra xi ġurisprudenza relattiva għall-każ, ikkonkluda illi l-eċċezzjoni tal-konvenut kienet ġustifikata;

Illi d-difensur tal-attur ikkritika din il-konklużjoni billi sostna li biex l-eċċezzjoni tal-konvenut tintlaqa’, dan mhux biss irid jipprova sodisfaċentement li l-bastiment iltaqa’ ma maltemp qawwi, iżda wkoll irid jipprova li huwa ikun ħa l-prekawzjonijiet kollha fosthom li jkollu bastiment ‘*seaworthy*’ u addattat għal post u ż-żmien fejn ikun qed ibahħar fiħ, kif ukoll li jilqa’ għall-

maltemp billi preventivament jiehu l-misuri kollha biex jiprevjeni u jevita l-ħsara. Id-difensur tal-attur issottolineja li l-kaptan hu fid-dmir li jzomm ruħu agġornat bil-“*weather forecast*” u għall-bzonn ma johroġx mill-port jew iffittex il-kenn ta' xi port jekk ir-rapport ikun jindika li jkun ġej maltemp qawwi;

F'dan il-każ per eżempju, il-kaptan messu insista li jsiru “*lashings*” jew irbit doppju u l-konvenut kien mistenni minnu li jeżebixxi il-*weather forecasts* biex wiehed jara jekk il-kaptan kienx ġustifikat jew le li jibqa' jbaħħar u jesponi l-bastiment għall-maltempata qawwija li ssuċċediet;

Ikkunsidrat:

Illi din il-Qorti jidhrilha li l-konvenut irnexxilu jagħmel prova, sodisfaċenti li l-bastiment effettivament iltaqa' ma maltempata qawwija ferm u li l-ħsara li soffrew it-trailers ġrat preċizament billi parti mit-tagħbija “*broke loose*” minħabba l-“*heavy pitching and rolling*” tal-vapur u bdiet tħabbat biċ-ċaqliq. Irrizulta wkoll li l-kaptan ħa l-misuri kollha waqt il-maltempata biex jiskansa. Infatti mal-*log book* jirrizulta li l-bastiment ma baqax jinsaq bl-“*auto pilot*” u beda jinsaq bl-idejn. Beda ifittex “*courses*” differenti s'intendi biex jiehu l-qawwa tal-mewġ b'mod aħjar, u finalment mar għall-kenn sakemm il-maltempata mietet. Ma hemm l-ebda dubju wkoll li l-bastiment kien debitament “*seaworthy*” u debitament attrezzat għall-vjaġġ billi irnexxilu jgħaddi b'wiċċ il-ġid minn maltempata qawwija ferm;

Ta' min itenni hawn li l-forza tar-riħ laħqet forza għaxra (10) u forsi mhux barra minn loku li jingħad hawn, sabu li meta

r-riħ jonfoħ b'qawwa ta' tnax (12), il-meteoroloġi iqisu dik il-maltempata bħala uragan (*hurricane*);

Illi kwantu għall indaġini dwar il-miżuri li ttiehdu qabel il-maltempata, kien ikun desiderabbli li l-Qorti jkollha quddiemha il-“*weather forecasts*” li r-*radio officer* ta' abbord kien qiegħed jirċievi u jgħaddi lill-kaptan jew lill-*first officer* fiz-żmien immedjat qabel il-maltempata;

Irriżulta, però li dawn ir-rapporti jintremew wara li jgħaddu madwar tlett xhur. Anke l-uffiċju meteoroloġiku f'Malta, irriżulta li ma jzomm records tar-rapporti li attwalment jirċievi u jipubblika wara ċertu żmien;

Illi però in-nuqqas ta' dan ir-rapport ma jfissirx li l-konvenut naqas mill-piż tal-prova mistennija minnu;

Dan peress li r-responsabilità għat-tmexxija u għan-navigazzjoni xieraq tal-bastiment tinkombi prettament fuq il-kaptan;

Il-kaptan għandu d-dmir li jagħrbel u jżen sewwa l-informazzjoni li t-teknika moderna tpoġġi għad-disposizzjoni tiegħu dwar tbassir tat-temp;

Imma finalment, huwa il-kaptan stess li jrid jiddeċidi jekk għandux ibaħħar u f'każ affermattiv x' miżuri għandu jieħu tenut kont taċ-ċirkostanzi kollha tal-każ;

Fost dawn iċ-ċirkostanzi irid iżomm quddiemu l-esigenza tas-servizz li jkun intrabat li jagħti, u s'intendi għandu jevita

kunfidenza żejda min-naħa u ġiferija min-naħa l-oħra;

Il-kaptan irid jagħmel dan l-esercizzju kontinwament u jrid juża d-diskrezzjoni tiegħu bażata fuq l-esperjenza u l-ħila tiegħu fit-tbaħħir;

Ċertament, din il-Qorti, ma jidhrilhiex li l-fatt li r-rapport tat-tbassir tat-temp ma ġiex eżebit f'din il-kawża iffisser li l-Qorti għandha b'inferenza, tassumi li dan ir-rapport kien ibassar irjieħ forza ġħaxra (10);

Inveċe, din il-Qorti, taħseb li, li kieku ir-rapport tat-temp kien ibassar temp bħal dan, il-kaptan kien jagħżel li jfittex l-irdoss mill-ewwel u mhux ikompli fi trieqtu. Apparti dan, hu fatt magħruf li tbassir tat-temp ma huwa qatt esercizzju ta' infallibilità u li fuq il-baħar it-temp jista' kultant jiddeterjora f'daqqa u mingħajr preavviz. Illi kwantu għall-kwistjoni dwar l-adeġwatezza o meno tal-irbit (*lashings*) adoperat, din il-Qorti jidhrilha li, a bażi tal-fatti kif jemerġu mill-provi, l-irbit użat kien sodisfaċenti;

Però mhux eskluż li, appena ċ-ċaqliq vjolenti jirnexxielu jikkawża l-qtuġħ imqar ta' irbit wieħed, ikun ferm aktar faċli li jibdew jinqatgħu oħrajn wieħed wara l-ieħor;

Għalhekk ċerta ammont ta' riskju jidher dejjem inerenti meta l-mewġ jassumi l-ġħoli imsemmi aktar 'il fuq f'din is-sentenza;

Għalhekk din il-Qorti, bħall-Assistent Ġudizzjarju, jidhrilha li l-eċċezzjoni tal-konvenut għandha tintlaqa';

Għal dawn il-motivi:

Tiddeċidi billi prevja li tilqa' l-eċċezzjoni imsemmija tal-konvenut nomine tiċhad it-talbiet ta' l-attur nomine;

L-ispejjeż, fiċ-ċirkostanzi kollha tal-każ, jibqgħu bla taxxa bejn il-kontendenti.
