

19 ta' Frar, 1992

**Imhallfin: -**

**S.T.O. Prof. Giuseppe Mifsud Bonnici LL.D. - President**  
**Onor. Joseph A. Herrera Bl.Can., Lic.Can., LL.D.**  
**Onor. Carmel A. Agius B.A., LL.D.**

Carmelo Attard

*versus*

Albert Mizzi et noe

**Hague Rules - Brussels Convention 1924 - Brussels Protocol 1968 - Polza ta' Karigu - Danni - Responsabbilità ghal Danni - Eżenzjoni ta' Responsabbilità tal-Vettural u tal-Bastiment**

*L-Attur fittex għad-danni għaliex ippretenda illi l-konvenut kien naqas jikkonsenja parti kbira mill-merkanzija u dik il-parti konsenjata kienet dannegġjata.*

*L-ewwel Qorti u l-Qorti ta' l-Appell eżaminaw il-portata u l-implikazzjoni tal-klawsola ta' eżenzjoni tal-vettural u l-bastiment fil-każijiet kontemplati mill-Hague Rules.*

**Il-Qorti: - Ikkunsidrat:**

Dan huwa appell mis-sentenza f'din il-kawża, ta' l-Onorabbli qorti tal-Kummerċ tat-30 ta' Awissu, 1989, li kienet tghid hekk:

“Il-Qorti, rat iċ-ċitazzjoni li permezz tagħha l-attur, wara li **ppremetta** – illi huwa kellu jimporta għewwa Malta kwantità ta’ “*bath tubs*” u “*sanitary vitreous china*” mal-vapur M.V. Zejtun, proprjetà tas-socjetà konvenuta, illi l-konvenuti *nomine* naqsu li jikkunsinnaw l-parti l-kbira ta’ l-imsemmija merkanzija, u dik il-parti li għiet kunsinnata fil-maġġor parti tagħha kienet danneġġjata u ta’ l-ebda valur kummerċjali għall-attur, li għalhekk sofra danni konsiderevoli; illi għal dawn id-danni kienu unikament responsabbli l-konvenuti *nomine*; u peress illi l-attur hallas ukoll għal spejjeż żejda, inkluż ‘*average*’, sabiex il-merkanzija tingieb hawn Malta;

L-istanti **talab** illi din il-Qorti:

(1) tiddikjara lill-konvenut *nomine* responsabbli għad-danni kollha minnu sofferti, naxxenti min-nuqqas ta’ merkanzija jew kunsinna ta’ merkanzija danneġġjata, inkluż danni għal noll żejded u ‘*average*’; (2) tikkundanna lill-konvenuti *nomine* jhallsuh is-somma hekk likwidata in linea ta’ danni, bl-ispejjeż u bl-imghaxijiet;

Rat in-nota ta’ l-eċċezzjonijiet tal-konvenuti *nomine* (fol. 10 tal-proċess) li biha qalu:

(1) illi fl-ewwel lok l-attur iddekada mid-dritt ta’ azzjoni a tenur ta’ l-artikolu 3(6) tal-*Hague Rules 1924*, u ta’ l-artikolu 636(e) tal-Kapitolu 17 tal-Liġijiet ta’ Malta (illum artikolu 544 tal-Kap. 13 tal-Liġijiet ta’ Malta, Ed. Riv ta’ l-1984); u

(2) illi fil-mertu, u bla preġudizzju għall-premess, ir-responsabbiltà ta’ l-eċċipjenti hija limitata a tenur tal-klawsoli

5, 8 u 9 tal-Polza tal-Karigu;

Rat in-nota ta' l-eċċezzjonijiet ulterjuri tal-konvenuti *nomine*, li biha qalu li, kif maħsub fl-artikolu 4, *Rule 2(a)* tal-*Hague 1924*, huma m'għandhomx l-ebda responsabbiltà għad-danni rreklamati mill-attur, billi dawn ma grawx bi htija tal-vapur jew tal-vettural (fol. 30);

Ikkunsidrat:

Illi l-attur importa mill-Italja banjijiet u fajenza taċ-ċeramika tal-kmamar tal-banju f'zewġ '*containers*' separati u ċjoè 360 banju fil-'*container*' numru 202031/1, u 714 pakki bl-oġġetti taċ-ċeramika fil-'*container*' numru 220235/7. Din il-merkanzija giet stivata fil-'*containers*' mill-ispedituri tagħha; u l-'*containers*' tgħabbew fuq il-vapur M.V. Zejtun, tas-socjetà konvenuta, fil-Port ta' Livorno, fl-Italja, fis-17 ta' Marzu, 1978. L-għada, il-vapur telaq minn Livorno għal Malta via Tuneż, fejn kellu jhoss xi merkanzija fil-Port ta' La Goulette u jgħabbi merkanzija oħra minn hemmhekk għal Malta;

Il-vapur wasal f'La Goulette fl-20 tax-xahar. X'hin gie biex iħott il-merkanzija mill-poppa (il-vapur huwa tat-tip *roll-on/roll-off vessel*), instab li l-poppa tal-vapur kienet aktar baxxa mill-moll bil-konsegwenza li r-rampa kienet pjuttost ftit wieqfa u li '*stevedores*' ipprotestaw. Għalhekk, iċ-'*Chief Officer*' tal-vapur ta ordni biex jiġu żvojtati l-hekk imsejjha "*aft peak ballast tanks*" sakemm il-poppa għoliet u r-rampa giet livell mal-moll. Fl-istess hin il-"*crew*" tal-vapur fetaħ ukoll il-bieb tal-pruwa għall-vantilazzjoni tat-"*trailer deck*" minħabba l-gassijiet noċivi generati mid-*diesel* tal-vetturi waqt il-hatt, u dana minkejja li

l-vapur huwa attrezzat b' "extractor fans" apposta. Sadattant l-imsemmi ufficjal kien għa ta ordnijiet biex jimtlew in- "number 5 port and starboard double bottom fresh-water tanks" u t- "3 after peak ballast tanks", għalkemm din l-aħħar ordni ma jirrizultax jekk gietx esegwita jew le. L-istess ufficjal wara mar fil-kabina tiegħu biex jikkalkula l- "Loading stability", però ma għamilx kalkulazzjonijiet għat- "trim" u lanqas iċċekja d- "draught" meta l-vapur trakka fil-Port ta' La Goulette;

Illi għara li x'hin gie biex johroġ l-aħħar "trailer" minn abbord u resaq għan-nofs tal-port-side fejn kien mgħobbi, il-vapur tilef l-istabilità tiegħu u żviluppa "list" ta' 10% lejn in-naħa ta' "port-side". Ix-xufier tat-trailer mill-ewwel abbanduna t- "trailer", li nqalbet, u bil-possibilità, li xi merkanzija oħra setgħet imxiet ukoll lejk dik in-naħa. Għalhekk, ingħata l-ordni li biex jerġgħu jiġu mimlija l- "aft peak tanks". Izda, billi l-pruwa kienet xi pulzieri biss 'il fuq minn wiċċ il-baħar u l-bieb tagħha kien miftuħ, beda diehel l-ilma, u ma kienx hemm xejn li jżomm l-ilma milli jkompli jidhol, u f'kemm ili ngħidlek il-vapur inqaleb fuq ġembu u għereq. Intant, kif intqal fir-rapport ta' l-Inkjesta magħmula mill-Acting Registrar of Shipping, Capt. Hughes u Capt. Pierce, "Any factor which reduces and eliminates reserve buoyancy or both, is detrimental to the safety of a vessel. In the case of stability of the Zejtun, the bow visor and watertight door being open eliminated the vessel's reserve buoyancy and the free entry of water eliminated the vessel's positive stability" (fol. 78, para. 20 tar-rapport). Eventwalment gie ddikjarat "general average" mis-sidien tal-vapur;

Illi xi merkanzija, inkluża dik ta' l-attur, b'danakollu tniżżlet l-art (naturalment wara li l-vapur reġa' ttella' fil-wiċċ), però l-

awtoritajiet tal-Port ta' La Goulette talbu lill-konvenuti *nomine* l-*"containers"* in kwistjoni nġiebu Malta fit-12 ta' April, 1978, fuq il-vapur *"Greymaster"*. Fl-istess ġurnata l-uffiċjal inkarigat tas-soċjetà konvenuta informa lill-attur li l-merkanzija tiegħu kienet waslet, u li huwa seta' jmur jirtiraha wara li jhallas innoll u l-ispejjeż anċillari li kienu ġew inkorsi, u jipprovdi garanzija għall-ħlas ta' l-avarija. Fil-fatt, l-għada l-attur ottempera ruħu ma' dawn il-kondizzjonijiet, kif qal hu mingħajr preġudizzju, u rtira l-*"container"*. Meta l-attur fetaxhom, huwa sab li l-merkanzija kienet ġarrbet ħsarat konsiderevoli, u avvza lis-soċjetà konvenuta b'dawn il-ħsarat permezz ta' żewġ ittri: waħda datata 15 t'April, 1978 (fol. 67 dwar il-ħsara fl-oġġetti taċ-ċeramika), u l-oħra 18 ta' l-istess xahar (fol. 68, dwar il-ħsara fil-banjijiet);

Illi premessi l-fatti tal-każ, huwa spedjenti li l-Qorti tgħaddi biex teżamina l-eċċezzjoni ulterjuri tal-konvenuti *nomine*, bbażata fuq l-artikolu 4(2)(a) tal-*Brussels Convention 1924*, magħrufa bħala l-*Hague Rules*. Din id-disposizzjoni tal-liġi tipprovdi hekk: *"Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising on resulting from:*

*"(a) Act, neglect, or default of the master, marine, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship"*;

Il-kelma *"carrier"*, skond l-istess *Convention* tinkludi *"the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper; liema espressjoni mbagħad tapplika għal "contracts of carriage covered by a bill of lading or similar document of title (Article 1):*

Illi b'teżi tal-konvenuti *nomine* hija fis-sens li s-soċjetà minnhom rappreżentata, bħala l-vettura) u proprjetarju tal-vapur M.V. Zejtun, mhix responsabbli, għad-danni (inklużi xi nuqqasijiet fil-merkanzija, li fil-fatt però ma jidhirx li kien hemm) reklamati mill-attur, billi dak li ġara kien riżultat ta' negligenza, kif sancita fl-artikolu 4(2)(a) tal-*Hague Rules*, "*in the management of the ship*". Huma jikkontendu li f'dan il-każ ma kienx hemm dak li jissejjaħ "*want of care of cargo*", imma kien hemm "*want of care of the vessel indirectly affecting the cargo*", u għalhekk l-armatur mhuwiex responsabbli għall-ħsarat li ġarrbet il-merkanzija;

Illi t-teżi ta' l-attur hija fis-sens li l-kawża hija bbażata mhux fuq negligenza jew nuqqas "*in the navigation or management of the ship*", imma fuq id-dover strett tal-vapur naxxenti mill-artikolu 3(1)(2) tal-*Hague Rules*. Ir-regola numru 1 ta' l-artikolu ttiprovdi, għal dak li huwa rilevnati għall-każ, illi "*The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to make the ship seaworthy*". Filwaqt li r-Regola 2 ttiprovdi li "*Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried*". Huwa jikkonċendi li l-pern tad-disgrazzja kien "*l-instabilità*" tal-vapur minħabba '*loading*' u '*stowage*' hazin tal-merkanzija u li b'hekk il-vapur ma kienx '*sea worthy*' ". L-attur jibbaża ruħu fuq dak li hemm fil-paragrafu 28 tar-rapport ta' l-Inkjesta (fol. 79), u ċjoè "*In Tunisia the Zejtun was in a tender state of stability because of a heavy top load and a near empty lower load; the ship was also loaded twenty tonnes heavier on the port side. When the last Tunis trailer was moved from the star board side, to the centreline, the centre of gravity shifted to port and the*

*ship developed a list to this side*". L-obbligu tal-vettural li jzomm il-vapur 'sea worthy' flimkien ma' l-obbligu l-iehor tiegħu naxxenti mir-Regula numru 2 ta' l-artikolu 3, hawn fuq riprodotta, "jegħlbu distinzjonijiet rigward il-*'management of the ship'*;

Il-Qorti tikkommenda lill-Avukati taż-żewġ partijiet għan-noti savji, eruditi u studjati tagħhom; però l-mod serju kif esponew l-argumenti tagħhom poġġewha f'qagħda tassew diffiċli biex tasal għall-konkluzjoni finali tagħha. Izda wara li għamlet ir-riflessjonijiet segwenti, tinklina li taqbel aktar mat-teżi tal-konvenuti *nomine*. Infatti:

(1) Mill-kumpless tal-provi, u b'mod partikulari mir-rapporti esibiti, ma jirriżultax li l-vapur ma kienx 'sea worthy', u d-disposizzjonijiet tar-Regula 1 ta' l-artikolu 3 tal-*Hague Rules* ma ġew bl-ebda mod vjolati. Tant hu hekk li fir-rapport tagħhom Vine, Abel & Harrold Ltd, 'Consulting Engineers and Marine Surveyors', jgħidu (fol. 87), "*it is our opinion that the vessel was stable at the time of departure as no listing was reported at departure, during the passage on arrival, and the discharge of cargo with a vertical centre of gravity above the vessel's transvers metacentre could only improve the condition existing upon arrival*"; u aktar 'il fuq fir-rapport tagħhom iġħidu wkoll li "*it must be accepted that the stability was satisfactory*". Issir hawnhekk riferenza għal dak li qalet il-Kummissjoni ta' inkjesta f'para. 20 tar-rapport, hawn fuq riprodotta dwar kif il-vapur tilef l-istabilità minhabba d-dhul ta' l-ilma;

(2) Huwa veru li fuq il-*port side* il-vapur kien mgħobbi 20 tonnes aktar, u għalhekk maċ-ċaqliq ta' l-aħħar 'trailer' li

kien se jinżel minn abbord saret dik is-*“sudden change in stability condition”*. Però il-list li l-vapur ġarrab b'dik is-*“sudden change”* ma jidhirx li kienet allarmanti fiha nfisha, u ġara li ġara ġhaliex il-baħrin kienu negligenti fl-operat tagħhom meta fetħu l-bibien tal-pruwa filwaqt li t-trailer deck kien f'it pulzieri biss 'il fuq minn wiċċ l-ilma; u din kienet il-kawża determinanti tad-diżgrazzja ġhaliex ma' l-ewwel ċaqliqa tal-vapur daħal l-ilma b'mod inkontrollabli minn dik in-naħa li kkawża li l-vapur jinqaleb u jegħreq. Tant hu hekk li nsibu fil-paragrafu 26 tar-rapport ta' l-inkjesta (fol. 78) li *“if the bow visor and watertight door had remained closed, water would not have entered and the vessel would not have capsized however despite extractor fans stevedores will not work in enclosed areas subject to excessive vehicle diesel fumes”*;

(3) Fir-rapport tagħhom Vine, Abel & Harrold Ltd, jgħidu wkoll hekk: *“We do not consider that criticism can be levelled at the vessel for stowing Tunis cargo at the aft end of the garage deck”* u *“it is apparent that the discharge of cargo at Tunis improved the conditions of the vessel's stability”*;

(4) Vine, Abel & Harrold jgħidu wkoll li hekk:

*“The crew can, in our opinion, be criticised for opening the bow door allegedly for ventilation purposes, although an adequate forced ventilation system is fitted, and then apparently neglecting to monitor the trim of the vessel as discharge progressed, although they were aware that, upon commencement of discharge, the forward ramp was only inches above the water”*. Il-Qorti taqbel għal kollox ma' din l-osservazzjoni tenut kont li l-merkanzija għal Tuneż kienet fuq in-naħa ta' wara, u kwindi



l-poppa kienet m'istennija li tkompli teħfief u toghla iżjed mal-progress tal-ħatt tal-merkanzija, bil-konsegwenza naturali li l-pruwa titbaxxa iżjed. Għalhekk, jidher li huwa korrett dak li osserva l-avukat tal-konvenuti fin-nota tad-diżgrazzja ma kinitx stivar ħażin tal-merkanzija, imma 'management' ħażin tal-vapur li minħabba fih il-merkanzija sofriet indirettament;

(5) Fl-aħħarnett fil-fehma tal-Qorti d-disposizzjonijiet tar-Regula 2 ta' l-artikolu 3 għandhom iċċedu għal dawk tar-Regula 2 ta' artikolu 4, kemm-il darba jiġi ppruvat li kien hemm negligenza da parti tal-“crew” tal-vapur “*in the management of the ship*”, kif indubbjament kien hemm f'dan il-każ;

Illi mill-premess jitnissel li l-eċċezzjoni ulterjuri tal-konvenuti *nomine* hija sostenibbli; u konsegwentement l-ewwel talba attriċi għandha tiġi miċħuda u l-istess iż-żewġ talbiet l-oħra li huma konsegwenzjali u dipendenti fuq l-esitu ta' l-ewwel talba. Però minħabba d-diffikultà li kien jippreżenta l-każ, hu ekwu li jkun hemm temperament fil-kamp ta' l-ispejjeż;

Għal dawn il-motivi:

Tiddeċidi billi tilqa' l-eċċezzjoni ulterjuri tal-konvenuti *nomine*, tiddikjara lill-istess konvenuti bħala proprjetarji tal-vapur mhumiex responsabbli għad-danni sofferti mill-vapur, u konsegwentement tichad it-talbiet attriċi;

L-ispejjeż jibqgħu bla taxxa bejn il-partijiet”;

L-appell ta' l-attur jillamenta illi s-sentenza appellata aċċettat u qagħdet fuq dak li nkiteb minn Vine, Abel & Harrold Ltd

– *Consulting Engineers and Marine Surveyors* – fil-31 ta' Awissu, 1979, fl-ittra tagħhom li fotokopja tagħha giet esebita bhala dokument JF1 aktar milli fuq dak li hemm fir-rapport tal-*“Commission of Enquiry”* – dokument PS1, liema kummissjoni kienet komposta mill-Aġent Reġistratur tal-Bastimenti, u mill-Kaptani tal-Baħar, Hughes u Pierce. Anzi, l-attur jissottometti illi s-sentenza appellata aktar milli qagħdet fuq il-kontenut ta' l-ittra, injorat dak li rrapportat il-Kummissjoni;

Preliminarjament għandu jingħad illi l-mod kif dawn iż-żewġ dokumenti sabu ruħhom f'dan il-proċess huwa għal kollox, mhux biss inortodoss, imma addirittura kontra kull regoli proċedurali li hemm fil-Kap. 12 u dan huwa metodu perikoluż. L-ewwel Onorabbli Qorti però aċċettat dawn il-*“provi”* presumibbilment għaliex il-partijiet ftehm u li jipproċedu b'dak il-mod u ma jikkontestawx l-istess dokumenti, l-ammissibbiltà tagħhom u, konsegwentement, għal dak li jista' jiswa u fejn jiswa, il-kontenut tagħhom, speċjalment għal dak li huwa l-*“provi”* *“teknici”* li skond il-proċedura kellhom isiru permezz ta' perizja teknika; u/jew, almenu r-rapport tal-Kummissjoni ta' Inkjesta kellu jiġi ppreżentat fil-forma li trid il-ligi – debitament awtentikat, – (art. 636 Kap. 12). Fic-ċirkostanzi, din il-Qorti ma tistax tagħmel haġ'ohra hliel li taċċetta dawn id-dokumenti bhala li jippruvaw dak li jikkontjenu;

Il-partijiet qablu li skond il-polza ta' karigu, il-kwistjoni hija rregolata minn dawk li huma msejnin *“The Hague Rules”* skond l-aħħar edizzjoni tagħhom – il-Protokoll ta' Brussell ta' l-1968;

L-attur, min-naħa tiegħu qed jinvoka s-sub-artikolu 2 ta'

l-artikolu III li jistabbilixxi illi:

*“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”*

waqt illi l-kumpanija konvenuta qiegħda topponi l-eżenzjoni li hemm fis-subartikolu 2a ta' l-artikolu IV:

*“Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from –*

*(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship”;*

Id-dannu li sofriet il-merkanzija ta' l-attur, kien il-konsegwenza ta' dan il-fatt: – Meta l-bastiment daħal fil-port ta' Tuneż u billi ried ihostt il-“containers” u “trailers” min-naħa tal-poppa, meta r-rampa tal-moll irriżultat għola mil-bokka tal-bastiment, ċ-“Chief Officer” ordna li jiżvojtaw l-“aft peak ballast tanks”. Meta din il-manuvra saret, il-poppa għoliet u tbaxxiet il-pruwa. Il-bieb u l-viziera jew visor tal-pruwa nfethu mill-membri ta' l-ekwipaġġ għall-ventilazzjoni u billi l-pruwa kienet ma' wiċċ il-baħar, beda diehel l-ilma. Meta l-aħħar “trailer” li kellu jitniżżel Tuneż, irmunkawh min-naħa tal-lemin tal-bastiment (*starboard*) fejn kien stivat, għaċ-ċentru, biex jinżel l-art, il-bastiment iġġenneb għal fuq ix-xellug, u billi l-viziera tal-pruwa kienet infetħet, beda diehel aktar ilma, xi merkanzija stivata tgerbet ukoll lejn ix-xellug u l-bastiment, inqaleb fuq ix-xellug tiegħu u għereq;

Għal dawn il-fatti, il-kumpanija tghid li m'għandhiex tirispondi għaliex dak li ġara kien effett ta' "*mismanagement*" ta' l-uffiċjali u l-"impjegati tagħha u ta' dan hija m'għandhiex tirispondi skond il-kuntratt ta' nolegg kif tghid il-polza ta' karigu li tinvoka l-*Hague Rules* li fosthom hemm l-eċċezzjoni msemmija – artikolu IV(2)(a);

Meta tiġi kkonsultata d-duttrina estera kif ukoll is-sentenzi tal-qrati esteri – speċjalment inglizi – fuq is-sinjifikat preċiż ta' din l-esenzjoni tar-responsabbiltà tal-vettural u tal-bastiment – wiehed jifhem għaliex l-ewwel Onorabbli Qorti esprimiet id-diffikultajiet li ltaqghet magħhom;

Din il-Qorti kkonsultat prinċipalment – "*Carriage of Goods by Sea*" – ta' E.R. Hardy Ivamy – 12th Edition, Butterworths 1985; "*Casebook on Carriage by Sea*" ta' l-istess awtur – 6th Edition – Lloyd's of London Press Ltd – 1985; u "*Chorley & Giles' Shipping Law*" ta' N.J.J. Gaskell, C. Debattista u R.J. Swatton – 8th Edition – Pitman, 1987 – permezz ta' komunikazzjoni diretta maċ-ċentru kumpjuterizzat tal-ġurisprudenza ta' Ruma – anki, il-ġursiprudenza taljana fil-materja – u jidher illi l-prinċipji preċiżi li wiehed għandu jaqbad biex jasal għal soluzzjonijiet sodisfaċenti, għadhom pjuttost fluwidi;

Hekk, per eżempju, dak li hemm distillat fl-imsemmi *Chorley & Giles' Shipping Law* – p. 204 – bhala prinċipju assodat:

*"In principle, therefore, no act neglect or default can be covered by this clause unless it is one touching solely the safety*

*of the ship and not directly or indirectly the preservation of the cargo*’;

A bazi ta’ dan il-“prinċipju” dak kollu li, mill-fatti esposti, sar hażin mid-diversi impjegati tal-kumpanija konvenuta laqat u effettwa s-sigurtà u l-inkolumità tal-bastiment, u, inkwantu ntlaqat il-bastiment, il-karigu ta’ fuqu sofra ħsara. Issa bilfors irid jiġi osservat illi apparentement – kif ġie espress il-prinċipju kkwotat – il-konċetti jirriżultaw konfużi għaliex kif inhuwa possibbli li tixxindi kommissjoni jew l-ommissjoni ta’ xi membru ta’ l-ekwipaġġ li tolqot **biss** (*solely*) is-sigurtà tal-bastiment mill-**effetti diretti** jew **indiretti** li dik il-kommissjoni jew ommissjoni għandha fuq il-karigu? Għaliex biex dak l-att, jew atti, jkunu rilevanti, bilfors ikunu direttament jew indirettament ikkawżaw dannu fil-karigu, għaliex altrimenti, m’humieq rilevanti, anzi jibqgħu kompletament barra mill-kontroversja;

Qabel ma jaslu għal dan il-“prinċipju” l-awturi ta’ l-istess ktieb jiktbu:

*“Here the words “management of the ship” have given rise to important litigation. The difficulty of this clause lies in the fact that so many things are done on a ship in the course of her voyage that it is sometimes not easy to say whether any one act was done in the course of the management of the ship. We might derive some guidance from the consideration that the immunities granted to the carrier under the Hague – Visby Rules concern only the transport and not the storekeeper aspect of the carriage”;*

Però anki dan, m’huwieg sodisfaċenti għaliex il-klawsola:

*“in the navigation or in the management of the ship”*

ma tistax ma testendix eżenzjoni mir-responsabbiltà għad-danni lill-karigu, ikkawżat mill-ispostament ta' merkanzija, neċessitata minn xi incident tan-navigazzjoni u ordnata mill-kaptan; l-*“istorekeeper aspect of the carriage”* f'din l-ipotesi hija milquta wkoll;

Huwa minnu illi s-sentenza fil-kawża *“Gosse Millard vs Canadian Government Merchant Marine”* (A.C. 223, 1929) tillustra l-kuncett illi – (kif jingħad fin-Nota ta' Osservazzjonijiet tal-kumpanija – fol. 51) is-sid tal-bastiment huwa responsabbli għad-danni u mhux eżentat bir-regola – f'każ fejn meta bastiment waqaf f'port u l-ekwipaġġ ma hax hsieb li jagħlaq l-istiva, biex l-ekwipaġġ ikun jista' jidhol u jidher b'aktar libertà, u dahlet ix-xita u kkaġunat hsara fil-karigu; – però, dak li hemm ikkwotat mis-sentenza ma jwassalx fit-tul:

*“but if the negligence is not negligence toward the ship, but only negligent failure to use the apparatus of the ship for the protection of the cargo, the ship is not relieved”;*

għaliex b'daqshekk, din l-interpretazzjoni tal-klawsola

*“ ‘Management of the ship’ does not go much, if at all, beyond navigation. It certainly does not include storage”.*

kif huwa nnutat f'*Chorley & Giles (ibid)*;

Fis-sentenza *Foreman vs Federal Steam Navigation Co.* (K.B. 424, 1928) l-ekwipaġġ kien negligenti u ma hax hsieb l-

apparat tar-raffreddament u allura s-sid tal-bastiment kien responsabbli għad-danni li sofriet il-merkanzija għaliex in-negliġenza ma kellha x'taqsam xejn mad-direzzjoni u n-navigazzjoni tal-bastiment;

Ivamy fil-*“Carriage of Goods by Sea”* isemmi xi każijiet (paġni 174 – 178) fejn in-negliġenza ta' l-ekwipaġġ **ma eskluđietx** ir-responsabbiltà għad-danni tal-bastiment u sidu, – imma huma kollha każijiet antiki – qabel l-1924 meta twieldu l-*Hague Rules*;

Il-konklużjoni li għalhekk jidher li l-Qorti għandha tasal għaliha rigward dak li għamel l-ekwipaġġ biex il-bastiment inqaleb, u b'hekk il-merkanzija li kien hemm go fih sofriet hsara – hija li kumpanija konvenuta hija eżenti mir-responsabbiltà għaliex dawk il-misfatti, dik in-negliġenza, ġrat fil-kwadru tad-direzzjoni jew gwida tal-bastiment, – billi kollox beda meta nġhatat l-ordni biex jitbattlu l-kontenituri ta' l-ilma li jservu ta' savorra taht il-poppa, sabiex din toghla u tiġi fil-livell tal-moll. Minn dan il-mument 'il quddiem kien hemm katina ta' misfatti u negliġenzi li wasslu biex il-bastiment jinqaleb fuq ix-xellug tiegħu u jegħreq;

L-attur però, jimputa r-responsabbiltà lill-kumpanija fuq bazi oħra wkoll. Fuq l-obbligu impost mill-artikolu III(2) – li l-vettural kellu **bid-diligenza dovuta** jistiva u jisbarka l-merkanzija minn fuq il-bastiment u li huwa naqas minn dan id-dover billi: –

*“the upper deck had been loaded 20 tonnes heavy on the port side. When the last container on a trailer in the trailer deck,*

*was towed from the starboard side towards the centreline for the runout to the stem ramp, the vessel took a list to port'';*

L-attur jirraviza nuqqas ta' diligenza fl-istivar tal-merkanzija għaliex inkwantu fuq il-lemin tal-bastiment kien hemm 20 tunnellata aktar milli kien hemm fuq ix-xellug, mentri d-diligenza titlob ekwilibriju bejn iż-żewġ naħat; u li meta kien hemm dan in-nuqqas ta' ekwilibriju fl-istiva, anki l-iskarigar kellu jsir b'diligenza tali li ma jippermettix "*listing*" tal-bastiment meta tibda tinħatt il-merkanzija - t-"*trailers*" min-naħa jittieħdu għan-nofs, għaliex b'hekk il-piż ma baqax distribwit ugwalment fuq iż-żewġ naħat tal-bastiment;

Il-Qorti mill-provi hadet l-impressjoni li kien hemm tliet fatturi li kkontribwew għal dak li ġara:

(a) il-fatt li tbatlu t-tankijiet tas-savorra tal-poppa b' mod illi l-pruwa niżlet għal-livell ta' ilma;

(b) illi l-ekwilibriju tal-bastiment kien kompromess billi 20 tunnellata aktar kienu stivati fuq naħa waħda tal-bastiment u meta tneħħa l-aħħar "*container*" min-naħa, dak it-toqol fuq naħa waħda ma kollux aktar x'jikkompensah fuq in-naħa l-oħra u l-bastiment ixxaqleb fuq in-naħa ta' dak il-piż li kien qed jiżbilanċjah;

(c) billi l-viziera tal-pruwa kienet infetħet, meta l-bastiment ixaqleb fuq il-lemin, l-ilma beda diehel għal fuq dik in-naħa mingħajr xkiel u t-toqol ta' l-ilma, ta l-"*colpo di grazja*" - l-bastiment inqaleb kompletament fuq il-lemin u għereq;



L-istivar żbilanċjat, **wahdu**, seta' ma kienx determinanti, imma mbagħad fiċ-ċirkostanzi kollha tal-mument, l-**iskarigar** ma kienx magħmul b'dik id-diligenza li dawk iċ-ċirkostanzi kienu jirrikjedu u dan il-fattur, allura, nkwantu ma huwiex eżentat mill-esigenzi ta' direzzjoni jew navigazzjoni tal-bastiment, huwa attribwibbli għall-vettural, għaliex almenu parti mill-ħsara li sofriet il-merkanzija ta' l-attur, giet ikkawżata min-nuqqas ta' prudenza fl-istivar u fl-iskarigar tal-merkanzija. L-istivar ta' 20 tunnellata żejda fuq naħa waħda kienet tollerabbli sakemm kollox kien miexi normalment, imma meta ssopravvenew il-fatturi l-oħra li ssemmeu, il-ħatt tal-merkanzija kellu jsir b'mod illi l-istabbiltà tal-bastiment ma tigix kompromessa. – L-iżbilanċ tollerabbli, it-tankijiet svuotati taħt il-poppa, il-pruwa li niżlet għal tlett pulzieri biss fuq wiċċ il-baħar, l-aċċentwazzjoni ta' l-iżbilanċ meta bdew jinħargu t-“*trailers*” stivati fuq in-naħa l-oħra tal-bastiment u l-konsegwenti aċċentwazzjoni ta' bilanċ, huma ċirkostanzi kumulattivi li għalihom il-vettural kellu jilqa' b'diligenza u prudenza. U billi għal dan in-nuqqas, skond l-artikolu III(2) il-vettural għandu jirrispondi, il-konklużjoni, infraskritta tidher neċessarja;

Għalhekk il-Qorti thoss li dan in-nuqqas ta' diligenza kkontribwiet għall-ħsara li bata l-attur, u dan ifisser illi l-attur għandu jbati żewġ terzi ( $\frac{2}{3}$ ) mid-danni li huwa soffra u huwa intitolat li jiġi rizarċit għat-terz ( $\frac{1}{3}$ ) l-ieħor mill-kumpanija konvenuta;

Għal dawn ir-raġunijiet din il-Qorti qiegħda tirregola dan l-appell billi tikkunsidra li l-kumpanija konvenuta responsabbli biex tirrizarċixxi terz mid-danni sofferti fil-merkanzija ta' l-attur – u qed tibgħat lura l-atti lill-Onorabbli Qorti tal-Kummerċ

għall-kontinwazzjoni tat-trattazzjoni tal-kawża;

L-ispejjeż – fiċ-ċirkostanzi, minhabba l-komplessità tal-kwistjonijiet ġuridici, jibqgħu bla taxxa bejn il-partijiet.

---

---