

11 ta' Ottubru, 1952.

Inhallet:—

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

Il-Pulizija versus Toni Borg

**Kollizzjoni Fuq il-Bahar — Bastiment —  
"Maritime Conventions Act, 1911" — Prova —  
Reg. 19 u 23.**

*Meta żewġ bastimenti jkun sejrin jaqsmu minn noha għal oħra u jkun hemm perikolu li jiġu f'kollizzjoni, wieħed minnhom għandu jċedi lill-iehor li jkollu r-*"right of way"*; u kif ikun qed jarviċina lejha, għandu l-obligu, jekk ikun hemm bżonn, li jnaqqas li speed, jew jieqaf, jew jirriverja.*

*Qabel il-"Maritime Conventions Act, 1911" is-sempliċi infrazzjoni tar-Regolamenti kienet iġġib responsabilità għall-kollizzjoni; minn dak l-Att 'il hawn hemm bżonn dejjem li jiġi ndagat jekk it-trasgressjoni tar-*"rules"* kienet il-kawża tal-kollizzjoni, ammenokkè ma jkunx hemm fl-istess regolament stabbilit pozitivamente illi l-infrazzjoni tiegħu iġġib ir-responsabilità. Imma min jikser ir-regolamenti għandu l-piż tal-prova ta' l-eżenzjoni tiegħu mill-Atija; u l-osservanza tar-regolamenti ma tammontax għal grad massimu ta' prudenza, imma għal *"ordinary good seamanship"*.*

Fuq l-imputazzjoni illi fis-26 ta' Marzu 1952, għat-tlieta u kwart ta' wara nofsinhar, fil-Port il-Kbir, waqt li kien qiegħed jagħmilha ta' *"coxswain"* ta' l-S.N.S.O. Barge no. 6815, b'nuqqas ta' hsieb, bi traskuraġni, jew b'nuqqas ta' hila fl-arti jew professjoni tiegħu, jew b'nuqqas ta' tharis tar-regolamenti, habat mal-lanċa tal-passiġġieri nru. 75, u kkagunalha hsara għad-dannu tal-*"Grand Harbour Steam Ferry Boat Company"*, l-imsemmi Borg, b'sentenza tal-Qorti Kriminali tal-Maġistrati ta' Malta ta' l-24 ta' Lulju 1952, ġie misjub hati u kkundannat għall-piena tal-multa ta' £5;

L-imputat appella minn din id-deċiżjoni, u talab li tiġi revokata, billi hu jiġi dikjarat mhux hati;

Din il-Qorti ta' l-Appell, wara li eżaminat id-depożizzjonijiet, u wara li semgħet l-argumenti u studjat il-każ, ikkundannat;

Fil-ġurnata msemmija fiċ-ċitazzjoni l-imputat kien il-coxswain ta' barge li, ma' barges oħra, kienet ittrakkata hdejn Sant'Anġlu. bil-pruwa thares lejha id-Dockyard. Meta spiċċa

x-xogħol, l-imputat kellu jiefu l-barge il-Marsa, u għallhekk kellu bżonn idur lejn il-lemin. L-imputat ipponta l-pruwa tal-barge lejn il-fabbrikat ta' l-Isla, biex imbagħad idur lejn il-Belt. X'hin kien għadu bil-pruwa tal-barge ippuntata lejn l-Isla, tfaċċa tanker li kien gejj mill-Belt għad-direzzjoni tad-Dockyard; u l-imputat, biex jevitah, żied li speed. Imbagħad hu ra l-lanċa tal-passiġġieri tavviċina lejn il-moll ta' l-Isla. L-imputat ta żewġ blasts bhala sinjal, u l-lanċa rrispondiet bi blast waħda; u l-imputat reġa' ta sinjal taż-żewġ blasts — liema sinjali, sintendi, għandhom is-sinifikat tagħhom regola-mentari. It-tnejn baqgħu għaddejjin fil-kors tagħhom; u habtu;

Hu fatt stabbilit mill-provi li, meta ż-żewġ bastimenti lemjū lil xulxin, kien hemm bejniethom distanza konside-revoli. Hu fatt ukoll illi l-lanċa kienet ferm viċina (distanza ta' xi tliet qamiet) għall-moll ta' l-Isla. Meta l-coxswain tal-barge ra l-lanċa l-ewwel darba, il-barge kienet għadha f'direz-zjoni lineari thares lejn l-Isla u kienet tinsab f'nofs Dockyard Creek; il-lanċa, dal-mument, kienet viċina, kif ingħad. għall-moll, anzi għall-bini ta' l-Isla, hdejn l-għar imsejjah "ta' Mikelin";

Din il-Qorti tirritjeni korretta l-fehma ta' l-espert nomi-nat mill-Maġistrat, fis-sens li l-kollizzjoni grat minhabba l-imputat, li kkalkula hażin għaliex deherlu li b'li speed tiegħu hu kien jilhaq idur u jgib il-lanċa fuq ix-xellug tiegħu, mentri ma rnexxilux; intant baqa' għaddej b'li speed li kellu, u rri-versja biss meta nduna li l-manuvra fallietlu, u meta kien tard wisq biex tiġi evitata kollizzjoni;

Ir-raġunijiet li għalihom din il-Qorti waslet għal din il-konklużjoni huma dawn. Hi haġa nota illi minn żmien antik, kif jirriveva d-Duckworth — "The Principles of Marine Law", p. 147 — "the practice of seamen had established rules to enable approaching ships to keep clear of another". Liema "rules" għall-ewwel kienu materja ta' użu ("custom"), iżda imbagħad ġew inkorporati f'att leġislativ. Dawn ir-regolamenti ġew talment adottati mill-pajjiżi kollha illi, kif ġie ritenut minn Qrati Amerikani, għandhom applikazzjoni universali u jiffurmaw parti mid-Dritt Internazzjonali;

Skond il-liġi ta' qabel il-"Maritime Conventions Act" ta'

l-1911, is-sempliċi infrazzjoni ta' regolament kienet iġġib ir-responsabbiltà għall-kollizzjoni. Minn dak l-Att 'l hawn hemm iżonn dejjem li jiġi indagat jekk it-transgressjoni tar-"rule" kienetx il-kawża tal-kollizzjoni, ammenokkè ma jkunx hemm fl-istess regolament stabbilit pożitivament illi l-infrazzjoni tiegħu iġġib ir-responsabilità:

Issa, f'dana l-każ hemm żewġ regolamenti ta' importanza;

Ir-Regolament nru. 19, li jgħid hekk:— "When two steam vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her starboard side shall keep out of the way of the other";

U r-Regolament nru. 23, li jgħid:— "Every steam vessel, which is directed by these Rules to keep out of the way of another vessel, shall, on approaching her, if necessary, slacken her speed, or stop, or reverse";

Minn dan jiġi illi l-imputat, bħala coxswain tal-barge, kellu d-dmir "to keep out of the way" tal-lanċa, għax din kellha r-"right of way", u kellu wkoll id-dmir li jnaqqas li speed, jew iżomm, jew jirrivversja. L-imputat, minflok, għażel li jgħaddi, għax haseb li jilhaq idur u jgħib il-lanċa fuq ix-xellug, u kompli għaddej b'li speed li kellu, bla ma naqqas, jew żamm, jew irrivversja, hliel fl-aħħar, meta kien hemm ga "the agony of collision";

Issa, x'inhija l-pożizzjoni ta' min ikun qiegħed jikkonduċi ruħu b'dana l-mod? Ir-risposta ngħatat fil-"Benares Case", 1844,..... fejn ingħad illi, għalkemm "there is no absolute obligation under this article (23) to reduce speed whenever risk of collision arises", ċiò non ostante "an officer who elects to maintain his speed takes upon himself a heavy responsibility". Il-piż ta' eżenzjoni mill-htija jinxtehet fuq min ma osservax ir-regolament;

L-imputat ma ssodisfax din il-prova. Huwa żamm li speed tiegħu mhux għax dan kien l-uniku mezz biex tiġi evitata l-kollizzjoni, imma għax haseb, żbaljatament, li jilhaq idur. Huwa kellu l-opportunità kollha "to keep out of the way"; għaliex meta ra l-ewwel darba l-lanċa, kien hemm bejniethom distanza konsiderevoli. Veru li, f'ċertu hin, l-imputat għamel "full speed astern", imma dan għamlu meta l-manuvra kienet

tard wisq, minhabba l-iżball tiegħu li resaq iżżejjed lejn il-lanċa, biex dak il-mezz ikun aktar effikaċi;

Brincat, il-kaptan tal-lanċa, ma kellux tort, kuntrarjament għal dak li qalet id-difiża; ghax hu ma setax, la jdawwar il-pruwa tal-lanċa lejn l-Isla, għaliex kien jaħbat mal-moll, u lanqas idawwar il-pruwa n-naħa l-oħra, ghax kien l-istess jidhol għol-barge. Hu għamel l-unika haġa li taht iċ-ċirkustanzi seta' jagħmel, ċjoè ta s-sinjali "Stop, full speed astern". Hu ta' min jinnota li fil-"Mendocino Case", 6. LL., L.R. 519, Mr. Justice Hill appuntu qal, a propożitu ta' li "stand on vessel", dik ta' Brincat, kif distinta mill-"giving way vessel", dik ta' l-imputat:—"I have said so many times in other cases, that if the stand-on vessel is called upon to take action, the action to take is to go full speed astern";

Inghad mid-difiża illi wieheð ma għandux jeżiġi grad massimu ta' prudenza, imma biss grad ordinarju, u illi l-imputat għamel dak li hu deherlu kien l-aħjar li seta' jsir. Dan ir-riljev ma hux aċċettabbli. L-osservanza tar-Regolamenti tammonta mhux għal grad massimu ta' prudenza, imma għal "ordinary good seamanship". Intqal minn Bowen J. illi:—"It is no answer, when the rules have been infringed, to say that a master acted from the best of motives and according to the best of his ideas..... for the law says not that the master is to do what he believes to be best, but that the Regulations are to be obeyed";

Għal dawn ir-raġunijiet din il-Qorti tiddeċidi billi tiċhad l-appell u tikkonferma s-sentenza appellata.