

23 ta' Frar, 1950.

Imhalled :

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

**Noleġġ — "Perils of the Seas" — Danni — Forza Magġuri —  
Bastiment — Kaptan — "Ship-Owner" —  
Artiklu 410 tal-Kap. 17.**

*John Aquilina versus Giovanni Coleiro &c. (\*)*

*In-noleġġjant ma huw responsabili għad-danni li ssufri l-merkanzija fil-kors tal-vjaġġ minhabba vjolenza ta' lelementi—rih u baħar. Imma jekk il-bastiment gie espost għall-vjolenza ta' dawk lelementi minhabba ktija ten-noleġġjant, ma hemmex lok għall-eżenzjoni tiegħu minn dik ir-responsabilità.*

*Wieked mill-obligi tal-kaptan huwa dak li jitleq għall-vjaġġ mill-aktar fis possibili; u għall-obligi tal-kaptan huwa responsabili wkoll iz-"ship owner". Għaldogstant, jekk il-kaptan jirritarda l-partenza tal-bastiment mingħajr raġuni tajba, huwa jonqos minn wieked mill-obligi impliċiti tiegħu, u ta' dan in-nuqqas jirrispondi wkoll iz-"ship-owner".*

*Għalhekk, jekk minhabba deġmien ingustifikat tat-tluq tal-bastiment, dan jiltaqa' ma' maltempata li ma kienx jiltaqa' magħha kieku telaq meta kellu jitleq, u minhabba aik il-maltempata l-merkanzija jigrilha l-kors, dik il-kors ma hix effett ta' forza magġuri, im-*

ma hsara dovuta għall-htija tal-kaptan, li għaliha jirrispondi u-nolejjgħant.

Il-Qorti, — Rat l-att taċ-ċitazzjoni li fiha l-attur ippremetta illi permezz ta' kuntratt ta' nolegġ, iffirmat fil-5 ta' Novembru 1946, bejn Messrs. Albanozzo & Co. għan-nom ta' l-attur u Messrs. Carmelo Caruana għad-ditta konvenuta, l-attur innolegġja minn għand id-ditta konvenuta l-vapur "San Gorg M.", u dan sabiex l-istess vapur imur Tripli biex jgħabbi minn 200 sa 250 barri u minn 80 sa 100 majjal, u jgib l-istess kariku Malta, bin-nol u taht il-kondizzjonijiet fl-istess kuntratt speċifikati; fost liema kondizzjonijiet kien hemm dik li l-attur kellu jgħabbi kaxex ta' bajd frisk, u eventwalment merkanzija oħra sal-kumplament tal-bastiment; illi l-konvenut, kuntrarjament għall-kondizzjonijiet tal-kuntratt, għabba kwantità ta' btieti ta' l-inbid u merkanzija oħra tiegħu, u b'hekk mhux biss il-majjali ngħobbija kellhom spazju tant ristrett illi saritlhom hsara kbira, iżda wkoll, sabiex jagħmel dina t-tagħbija kuntrarja għall-kondizzjonijiet tal-kuntratt, il-bastiment gie mdewwem fit-tluq tiegħu minn Tripli għal Malta, b'mod illi l-bastiment iddawwar iżjed minn gurnata fil-port ta' Tripli, u telaq minn hemm fis-7 a.m. tal-Hadd, 17 ta' Novembru 1946, u wasal Malta fit-8.35 a.m. tat-Tlieta, 19 ta' Novembru 1946; illi kieku ma tilefx iż-żmien biex jistenna u jgħabbi l-imsemmija btieti ta' l-inbid, il-vapur kien jitlaq minn Tripli almenu 24 siegħa qabel u kien jasal Malta mhux iżjed tard mit-Tnejn, 18 ta' Novembru 1946, filgħodu; illi fil-vjaġġ tiegħu minn Tripli bil-kariku fuq imsemmi, bejn it-Tnejn, 18 ta' Novembru u t-Tlieta, 19 ta' Novembru 1946, il-vapur iltaga' ma' maltemp qawwi, li beda t-Tnejn fil-għodu u tqawwa iżjed matul il-lejl bejn it-Tnejn u t-Tlieta; u illi minhabba fl-istess maltemp, il-barrin ta' l-attur batew hafna u sebgha minnhom mietu, u b'hekk l-attur gie jsofri telf u hsara; u talab li, wara li tkun premissa kwalsijasi dikjarazzjoni neċessarja u mogħti kull provvediment opportun, jigi minn dina l-Qorti dikjarat illi l-konvenut nomine huwa responsabili minhabba fid-dewmien fuq imsemmi fit-tluq tal-vapur "San Gorg M." minn Tripli, dewmien dovut għar-raġu-

nijiet fuq indikati, tad-danni li sofra l-attur ta' telf u hsara fil-barrin, kagunat mill-maltemp waqt il-vjagg minn Tripli għal Malta — danni li jiġu likwidati f'gudizzju separat. Bl-ispejjeż ;

Rat in-nota ta' l-eċċezzjonijiet tal-konvenut nomine, li fiha dan qal li d-domanda hija infondata ;

Eżaminat l-inkartament tal-proċess fl-ismijiet "Aquilina vs. Coleiro", Citaz. 37 ta' l-1947, deċiż mill-Qorti ta' l-Appell fis-27 ta' Gunju 1949 ;

Semgħet id-difensuri ;

Ikkunsidrat ;

Illi, għal dak li jirrigwarda l-provi, il-kollitiganti għamlu riferenza "wholesale" għall-provi miġbura fil-proċess fuq in-semmi (ara verbal f'dan is-sens fol. 16 ta' dan il-proċess) ; u għalhekk il-kwistjoni odjerna għandha tiġi riżoluta in bażi għal dawk il-provi ;

Illi f'dak il-proċess l-attur odjern kien talab id-dikjarazzjoni ta' responsabilità tal-konvenut nomine odjern għad-danni li hu sofra fl-okkażjoni ta' l-istess nolegg odjern, konsistenti fil-perdita ta' hames barrin u 21 majjal, "minhabba tagħbija difettuża" ;

Illi din il-Qorti, diversament presjeduta, kienet laqgħet it-talba ;

Illi l-konvenut nomine għamel appell kontra dik il-parti tas-sentenza dwar il-barrin, u sstottometta li, in kwantu għall-barrin, l-Ewwel Qorti kienet iddeċidiet fuq kawżali diversa. Eżoè l-maltemp li ltaqa' miegħu l-vapur minhabba fid-dewmien kolpuż tal-konvenut, u mhux fuq il-kawżali ta' tagħbija difettuża. Il-Qorti ta' l-Appell, fis-sentenza tagħha fuq citata, laqgħet din id-deduzzjoni u rrevokat l-ewwel sentenza għar-rigward tal-barrin ; biss irriżervat favur l-attur, anki kontra l-istess konvenut nomine, u anki in riferenza għad-danni li hu sofra in rigward ta' dawk il-barrin, kwalunkwe azzjoni oħra fuq kawżali diversa ;

Illi appuntu biċ-ċitazzjoni odjerna l-attur qiegħed jidde-ducí l-azzjoni tiegħu dwar il-barrin, "bażata issa fuq il-kawżali ta' maltemp", precedut mid-dewmien kolpuż tal-konvenut ;

Ikkunsidrat ;

Illi deher mill-provi illi l-attur innoleggja dan il-bastiment, u bhala noleggjatur kellu jgħabbi minn Tripli minn 200 sa 250 barri u minn 80 sa 100 majjal, "sotto e sopra coperta"; u barra minn hekk, gie pattwit fil-kuntratt tan-nolegg illi "il noleggiatore si obbliga di caricare casse di uova fresca ed eventualmente altra merce, fino al completamento del bastimento";

Illi mili-"log-book" tal-kaptan, li estratti minnu jinsabu eżibiti fol. 36 et seq. tal-proċess l-ieħor. jirriżulta li, għalkemm ir-riħ beda jżddied fil-lejl tal-Hadd, 17 ta' Novembru 1947 (infatti skond il-kalendazzjonijiet fil-"log-book", mentri fl-4 p.m. hemm "wind force 2 to 3", f'nofs il-lejl hemm "wind increased to 6"), u għalkemm l-għada, it-Tnejn, 18 ta' Novembru 1946, fl-4 a.m. ir-riħ kompli jżddied (fil-"log-book", infatti jingħad "wind increasing 6-7"), eppure hu ċar, skond il-"log-book", illi l-aqwa tal-maltempata kien fil-lejl bejn it-Tnejn, 18 ta' Novembru 1946 u t-Tlieta, 19 ta' Novembru 1946. Jirriżulta wkoll mill-"log-book" illi kien fis-6.30 a.m. tat-Tlieta, 19 ta' Novembru, li l-bastiment waqaf biex jarmi l-baħar l-annimali meġta — dawn qabel ma nstemgħux; u għalhekk hu ċar li l-annimali mietu appuntu fit-traversata tal-lejl fuq imsemmi, meta t-tempesta laqget l-apici tagħha;

Ma hemmx bżożn jingħad li skond il-liġi (art. 629 u 636 (f) Kap. 15 — liema artikoli huma bażati fuq l-art. 239 (6) u 695 tal-Merchant Shipping Act), kopja awtentika tal-"log-book" tagħmel prova tal-kontenut tagħha sa prova in kontrarju;

Il-perit adoperat fil-kawża l-oħra (u ċertament, meta l-partijiet għamlu riferenza għall-provi tal-kawża l-oħra, hija inkluża anki l-prova tal-perizja) ikkonkluda, kwantu għall-barrin, li dawn, għalkemm matul il-vjaġġ kienu marsusin u batew ukoll, però, bl-ispazju sija pure ristrett li kellhom, kienu jaslu Malta hajjin; għalhekk huma annimali li jifilbu l-istrappazz; però fil-kondizzjonijiet li kienu, mietu minhabba l-maltemp;

Għalhekk jonqos li l-Qorti teżamina l-pont jekk kienx hemm mill-parti tal-konvenut dewmien kolpuż li, kieku ma kienx hemm, kienet tiġi evitata dik il-maltempata; fi kliem

iehor, jekk il-bastiment g'ix assoggettat għall- "peril of the sea" minhabba l-fatt kolpuż tal-konvenut ;

Ikkunsidrat fuq din il-kwistjoni ;

Illi jekk id-dewmien kienx kolpuż jew le jiddependi mill-pont jekk il-konvenut kellux jew le d-dritt li jgħabbi l-btieti ta' l-inbid li l-karikazzjoni tagħhom, kif jirriżulta mill-provi. ikkagunat id-dewmien. L-attur isostni li n-nolegg kien totali, b'mod li kien għall-bastiment kollu, ċjoè għall-kapaċità tiegħu intiera, mentri l-konvenut isostni li n-nolegg ma kienx totali ;

Il-konvenut, biex jassoda t-tezi tiegħu, issottometta illi l-kliem stampati fil-kuntratt "libero per la sua intiera e salu- tifeira portata" ġew imħsrin qabel ma gie ffirmat il-kuntratt. Imma l-Qorti tirrileva illi l-kancellament ta' dawk il-kliem għandu jigi interpretat konsistentement mal-kliem l-iehor tal-kuntratt tan-nolegg. Issa, aktur <sup>4</sup> isfel fil-kuntratt, hemm ir-riżerva li żamm Albanozzo għall-attur (ara xhieda ta' Carmelo Caruana fol. 42 tal-proċess l-iehor), konċepita bil-kliem manuskritti, "il noleggiatore si obbliga di caricare casse di uova fresca ed eventualmente altra merce fino al completa- mento del bastimento". Issa hu ċar li, jekk l-attur żamm id- dritt li jikkompleta hu stess it-tagħbija totali tal-bastiment, dan ir-riżerva mhijiex konċiljabili ma' dak li jippretendi l-kon- venut, li hu kien liberu jgħabbi merkanzija oħra. U hu ta' min josserva illi l-klawsoli manuskritti jirbhu l-klawsoli stam- pati — dan skond il-ġurisprudenza kostanti u paċifika tal-Qra- ti Ingliżi (ara n-numru kbir ta' ġudikati citati fin-nota (h) pag. 371, Vol. 30. Halsbury's Laws of England), fejn ap- puntu jingħad illi fic- "charter-parties" "more weight is to be given to the written than to the printed terms" ; għar-raġuni, kif spjegata minn Lord Ellenborough fis-sentenza "Roberston vs. French" (1803) 4 East, 130, p. 134, illi "the written terms embody the special stipulations which the parties, after consideration of all the circumstances, have introduced for the purpose of meeting their special requirements" (ara wkoll sentenza Trib. ta' Genova, 28. X. 95, Leopold vs. Gabella, Coen, voce Commercio Marittimo, §318) ;

Anki jekk, għall-grazzja ta' argument, jingħad li hemm xi ambigwiżà, allura, in bażi għall-prinċipju li "parol evidence,

although not admissible to vary the terms of the charter-party, is admissible to explain them if ambiguous" (ara gudikati-onati, nota (m) ibidem, pag. 368), hemm ix-xhieda ta' is-sess *Caruana fejn qal li Abanozzo, agent ta' l-attur, kien soltu jirrizerva l-ispazju superfluwu biex jista' jimpedixxi ne-guzjanta oħra li jgħibu kariki huma. Jekk imbagħad il-kon-venut irid isostni li kien hemm dak li jissejjah "an independ-ent collateral agreement", fis-sens li hu seta' jgħabbi btieti ta' l-inbid, il-Qorti hi tal-fehma li l-konvenut ma wasalx biex jipprova dan, għaliex hu car mill-provi li, anki jekk l-attur fl-aħbar akkonsenta li jitgħabba inbid, akkonsenta però taht il-kondizzjoni li jkun hemm spazju biżżejjed għall-annimali; u nir-relazzjoni partikolaregġjata ta' l-espert adoperat jirriżulta li dan l-ispazju ma kienx hemm, u l-provi jsostnu eżuberante-ment dik il-konkluzjoni;*

Għattek it-tagħbija ta' l-inbid kienet kolpa kontrattwali minn-parti tal-konvenut;

Mill-provi jirriżulta wkoll illi kienet it-tagħbija ta' dan l-inbid li ikkagunat id-dewmien fit-tluq tal-bastiment minn Tripli, kif fuq imsemmi. Deher mill-provi, infatti, li l-kap-tan dan jistana gurnata sħiħa, għaliex l-inbid ma kienx lest fuq il-bankina. Intifet b'hekk gurnata sħiħa; u l-bastiment, minflok ma telaq minn Tripli s-Sibt filghodu, 16 ta' Novem-ber, 1946, telaq il-Hadd, fis-17 tax-xahar;

Ikkunsidrat;

Illi għalhekk sa issa l-provi juru li l-barrin mietu bħala effett tal-maltempata, u li l-bastiment ma kienx jinkontra din il-maltempata kieku ma kienx hemm il-kolpa kontrattwali tal-konvenut, konsistenti filli hu għabba, bla jedd, inbid, u filli din il-karikazzjoni ta' l-inbid irritadat it-tluq tal-bastiment b'gurnata;

Illi fil-kuntratt tan-nolegg hemm is-solita eżenzjoni ta' responsabilità tan-nolegġjant, konċepita b'dawn il-kliem (fol. 11 Dok. X tal-proċess l-ieħor):— "Il fatto divino, gli impe-dimenti principi, incendio, e tutti i pericoli di mare, fiumi, e navigazioni di qualunque natura, nel corso del presente viag-gio, eccettuati". B'dawn il-kliem in-nolegġjant, kif ighidu l-awturi Ingliżi, "contracts himself out of liability";

Illi f'dan il-każ, l-eċċezzjoni rilevanti hi dik dwar "perils of the seas" — liema frażi giet definita f'diversi kawżi li ġew quddiem il-Qrati Ingliżi (ara Nugent vs. Smith, 1, C.P.D. 19, 423; u Thames and Mersey Marine Insurance Company vs. Hamilton, Fraser and Co., 12 App. C. 484) bħala li tisser "all kinds of marine casualties, such as shipwreck, foundering, stranding, etc., and every species of damage to the ship or goods at sea by the violent and immediate action of the winds or waves, not comprehended in the ordinary wear and tear of the voyage, or directly referable to the acts and negligence of the shipowner or his servants as its proximate cause";

Illi kieku l-kwistjoni preżenti kellha tigi valjata sempliċistikament in bażi għar-raġunament li l-mewt tal-barrin giet kaġunata "by the violence of wind or waves", u kwindi "sic et impliciter" taqa' taht il-klawsola ta' l-eżoneru tan-nolegġjant mir-responsabilità tiegħu, allura l-argument kien jista' jiegaf f'dan il-pont; għaliex dan kien ikun "a peril of the sea". Hekk, f'każ analogu, gie deċiż illi "where horses on board were injured in a storm by the rolling and pitching of the ship, and by kicking one another in the confusion, so that they died, the loss was considered to proceed from a peril of the sea" (Carver, Carriage by Sea, p. 128);

Illi però, l-attur qiegħed isostni illi l-bastiment gie espost għal dik li tissejjah "elemental violence" — vjolenza ta' l-elementi riħ u bahar — minhabba d-dewmien ingustifikat tan-nolegġjant. Kieku l-partenza minn Tripli saret bla dak id-dewmien, il-maltempata kienet tigi evitata;

Ikkunsidrat fuq dan il-pont;

Illi hu paċifikament riċevut bħala prinċipju generali illi, kif caserva l-kompjant Imħallef Dr. Luigi Camilleri, Appell Inferjuri "Ciantar vs. Gatt", 15 ta' Mejju 1926, "l'efficacia del caso fortuito e della forza maggiore, quali mezzi liberatori dalla responsabilità, cessa quando questi avvenimenti sieno preceduti da dolo o colpa dell'agente". F'każijiet simili, kif igħid il-Chironi (Tratt. Colpa Extra-Contratt., Lib. II, no. 542 bis), "da tale stato illecito ebbe esistenza diretta il danno, sebbene paia derivato dal caso fortuito o dalla forza maggiore". F'dawn il-każijiet il-"vis major" ma tiskagjonax lil min jinvokaha; għaliex "culpa praecessit casum";

Illi fid-dottrina u l-gurisprudenza tal-kummerċ marittimu, dan il-prinċipju rċieva applikazzjoni speċifika u kostanti. Fir-Roxoe's "Admiralty Practice", 3rd. Edition, pag. 193, hemm citat il-prinċipju, fuq l-awtorità tas-sentenza mogntija minn Lord Macnaghten, fil-kawża The Xantho, 1887, 12 App. Case, 503, illi, għar-rigward ta' l-eżoneru tar-responsabilità tax-"ship owner" għal "acts of God", fosthom is-sinjuri tal-baħar, "even in cases within the very terms of the exception in the bill of lading, the ship owner is not protected if any default or negligence on his part has caused or contributed to the loss". L-Imhalef Ingliz Lord Watson, fil-kawża Hamilton vs. Pandorf, li għet quddiem il-House of Lords bhala Qorti Suprema (1887, L.J. 57. Q.B. 24 — 12 App. C. 518), presjeduta minn Lord Halsbury, qal hekk:— "When a ship owner, who is bound by the implied terms of the contract to carry with ordinary care, claims the benefit of the exception, the Court will, if necessary, go behind the proximate cause of damage, for the purpose of ascertaining whether that cause was brought into operation by the negligent act or default of the ship owner, or of those for whom he is responsible" (ara wkoll Carver's "Carriage by Sea", 6th. edit., pag. 126);

Jingħad l-istess fil-Halsbury, Laws of England, Vol. XXX, Hailsham Edit., pag. 317:— ".....if it is shown that the excepted peril would not have caused the loss or damage but for the negligence of the ship owner or his servants..... the ship owner will not be entitled to rely on the exception";

Aktar tard, l-istess awtur ikompli jghid:— "To escape liability the ship owner must show that the loss or damage was caused by one of the perils excepted in the contract of affreightment. If he does so, he will escape liability, unless the plaintiff establishes that the loss or damage would not have occurred but for some breach of one of the ship owner's implied undertakings";

Ma hemmx bżonn jingħad li wiehed mill-obligi tal-kaptan, u kwindi tax-"ship owner", hu dak li jiġlaq mill-aktar fis possibili (art. 345 Ch. 17). "The voyage", jingħad fil-Carver, ibidem, pag. 393, "ought to be commenced without



needless delay". Jekk il-kaptan jonqos li jagħmel dan, allura jkun hemm "breach of one of the ship owner's implied undertakings". Is-sentenza mogħtija mill-Qrati Ingliżi fil-kawża *Sjordet vs. Hall*, 1828, 4 Bing. 607, tattalja ruħha ferm għall-każ preżenti fil-prinċipju minnha stabbilit b'dawn il-kliem:— "The exception does not apply where, though the loss is occasioned by the act of God, the efficient cause, without which the act of God would not have been operative, was negligence". Mingħajr dak id-dewmien it-tempesta ta' dak il-lejl partikulari ma kienetx tkun operativa fuq il-barrin ta' Lattur;

L-istess iġħid il-Hurst — "Comm. Law, The Carriage by Sea", pag. 116:— "Exceptions in a charter-party or bill of lading, exempting a ship owner from liability, will not protect him where the circumstances within those exceptions have been brought about by a breach of contract or duty on the part of the ship owner....." — għal liema prinċipju dan l-awtur jinvoka l-awtorità ta' żewġ ġudikati tal-Qrati Ingliżi, minnu citati in kalée fin-nota (m). Hekk, per eżempju, il-piraterija bi ħsara tal-merkanzija kienet kunsidrata bħala "act of God", u Chief Justice Hale kien qal, a pro-pożitu:— "By the Civil Admiral Law, the owners are not responsible for a robbery by pirates at sea". U Abbot, però, li fit-trattat tiegħu "Law of Merchant Ships", pag. 317, jic-cita dan id-"dictum" ta' Chief Justice Hale, kien pront jis-sogġjungi, fuq l-awtorità ta' l-Emerigon, tom. 1. p. 532, minnu citat fin-nota (p):— "This, however, is to be understood only in case the ship does not fall into the hands of pirates by any negligence or fault of the master". Il-Carver (loc. cit.) jic-cita każ — "The Wilhelm" (1866), 2 Asp. M.C. (o.s.) 343 — li fih kien hemm fattezzi analogi għall-każ preżenti, ta' bastiment li ġie indebitament indewwem minn noleggjant, u sadattant laħqet giet il-ġlata ("frost") b'mod li l-bastiment inqabad fiha għal żmien twil. Non ostanti li l-"frost" hija "vis major", ta' l-elementi naturali, b'dan kollu x-"ship owner" ġie ritenut responsabili versu n-noleggjaturi għall-ħsara li batiet il-merkanzija;

Iġħid il-Carver a pro-pożitu:— "The voyage must be commenced without needless delay. If there has been an impro-

per loss of time after the goods have been delivered for shipment by the shippers, and damage or loss results, the ship-owner is answerable. Thus, where there has been negligent delay in provisioning the ship, so that she was detained at the port of loading, and was, consequently, frozen up there for a long time, the ship-owner was liable to the charterers for consequent damages';

Del resto, il-Ligi Maltija (art. 410 Kap. 17) turi ċar li ssegwi din it-teorija. Infatti, fl-artikolu citat jingħad illi, jekk il-vjaġġ, sija fl-inizju tiegħu kemm fil-kors tiegħu, jiġi sospiż temporaneament minhabba f'embargo jew forza maġġuri oħra, allura ma hemmx lok għad-danni, kwante volte ma jkunx hemm htija tal-kaptan jew tan-noleggjant;

Illi fil-każ preżenti hu ċar illi, kieku l-bastiment ma giex indebitament imdewwem fil-partenza mill-konvenut, kif għan għad il-maltempata kien jevitaha; u għalhekk il-htija tal-konvenut "contributed to the loss", jew "brought into operation the exception"; il-ħsara "would not have occurred", kieku ma kienx hemm dak id-dewmien kolpuż, u t-tempesta kienet tkun "not operative" għar-rigward tal-barrin ta' l-attur;

### Ikkunsidrat;

Illi f'każijiet simili l-klawsola ta' l-eżoneru ma tiskagunax lill-konvenut malgrado l-"peril of the sea", anki għal dottrina oħra riċevuta f'materja nawtika. Fil-kuntratt tan-noleggj rego'anti din il-kawża (Dok. X tal-proċess l-ieħor) hemm il-klawsola "Il capitano procederà al più presto possibile direttamente per Malta". Ighid il-Halsbury (Vol. XXX, pag. 292):— "Time-charter parties frequently provide that the captain shall prosecute his voyage with utmost despatch". Issa, meta hu hekk, "the ship owner will be liable to the charterer in damages for any failure by his servants or agents to comply with this stipulation. Moreover" — u hawn hu l-pont importanti ta' din id-dottrina — "a breach of the stipulation may amount to a deviation". L-istess il-Hurst (op. cit. p. 177) ighid:— "In other words, undue and unjustified delay will have the same effect as a deviation from the usual course". Issa dan l-effett — u hawn hi l-importanza ta' dan

il-principju fil-fattispeċje ta' dan il-proċess — hu preċiżament illi n-noleġġjant ma jkunx jista' aktar, f'każ ta' dewmien kolpuż, jirreklama l-benefiċċju ta' l-aċċidenti eċċettwati fil-kuntratt. F'dan il-każ, la darba kien hemm dewmien kolpuż, il-konvenut ma jistax aktar jinvoka favur tiegħu l-eċċezzjoni stipulata fil-kuntratt, tal-*'pericoli di mare'*. Fatt simili *"precludes the ship owner from relying on any exception in his favour contained in the charter-party, and renders him liable for any loss or damage to the cargo, unless he can show that this loss or damage must have occurred even if there had been no deviation"* (p. 293 Halsbury). Ighid il-Hurst (op. cit. pag. 125) :— *"..... the benefit of exceptions contained in the contract of carriage will be lost"*;

Għandu jiġi osservat li għall-applikazzjoni ta' dan il-principju ma hemmx bżonn li r-riskju jkun ġie awmentat; ankor-ké r-riskju baqa' ta' l-istess entità, il-fatt hu li jkun ġie alterat. *"Deviation"*, iġid il-Hurst (p. 178), *"may also be constituted by an unreasonable and inexcusable delay in the commencement of the voyage..... This is on the principle that the risk is altered"*. U ftit qabel, dan l-awtur wera x'forza kien qiegħed jagħti lill-kelma *"altered"*, meta qal *"altered, though not necessarily increased"*;

F'dan il-każ ir-riskju ġie alterat, għaliex, mentri bla dak id-dewmien ir-riskju kien ikun għall-maltemp li seta' jinqala' bejn is-16 u t-18 ta' Novembru 1946, bid-dewmien ir-riskju kien għall-maltemp bejn is-17 u d-19 ta' dak ix-xahar;

Ikkunsidrat;

Illi għalhekk il-konvenut hu responsabili avvolja l-barrin mietu bil-forza ta' l-elementi tan-natura, minhabba li dik il-*"vis major"* kienet preċeduta minn htija tiegħu li, kieku ma kienetx hemm, il-*"vis major"* ma kienetx ikollha effett fuq il-barrin ta' l-attur. Hu anki responsabili għaliex bid-dewmien kolpuż, ammonfanti dottrinalment għal devjazzjoni, hu tilef id-dritt li jinvoka favur tiegħu l-eżoneru kontemplat fil-kuntratt tan-noleġġ;

Ikkunsidrat;

Illi ma tiswiex lill-konvenut l-osservazzjoni illi l-kawża prossima tal-hsara kienet il-maltemp. Dan hu veru, imma hu wkoll veru *"in subjecta materia"* (ara Lloyd v. General Iron

Screw Collier Co., 1864, 3 H. & C. 284) illi "The Court will look at the 'causa causans', and the fact that the proximate cause of the loss or damage is excepted will not avail the ship-owner, if its operation was induced by his negligence....." Il-fatt li d-dewmien ma kienx l-aħħar fiż-żmien ma jfisser xejn, għaliex hu paċifiku l-prinċipju illi "a negligent act may be the affective cause of an injury though it be not proximate in time, if it is the particular incident in a chain of events which has in fact led to the injury" (Halsbury, Vol. XXIII, p. 598);

Ikkunsidrat;

Illi fil-petizzjoni ta' l-appell fil-proċess l-ieħor gie osservat mill-konvenut illi, meta ma hemmx terminu stabbilit biex tiġi eżegwita obligazzjoni, allura d-debitur għandu jiġi kostitwit in mora per mezz ta' att ġudizzjarju, biex jista' jkun responsabili għad-danni. Apparti l-fatt li f'dan il-każ l-obbligazzjoni tal-konvenut kienet li ma jdumx ma jibda l-vjaġġ u li ma jgħabbix merkanzija tiegħu ("di non fare"), u għalhekk, skond l-art. 1171 Kap. 23, il-kostituzzjoni in mora ssir bil-fatt ta' l-infrazzjoni stess, hu ċar li, f'dan il-każ il-prinċipju hu divers. Skond l-art. 336 (1) Kap. 17, "The master is responsible for the goods entrusted to his care, but he is not answerable for any loss or damage occasioned by reason of any defect inherent in the goods or of circumstances beyond his control". Issa n-noleġġjant hu responsabili għall-attijiet tal-kaptan fl-isfera tad-doveri tal-kaptan bħala impjegat tiegħu. Qal Lord Kenyon (ara Carver, p. 389):—"The defendants" — vwoldiri x—"ship-owners" — "are responsible for the acts of their servant in those things that respect his duty under them....." Għalhekk jiġi l-obligu tax-"ship-owner" "to deliver the goods in good order at their destination, unless prevented by certain excepted perils" (ibid. p. 127). Jekk, għalhekk, ma hemmx difett fil-merkanzija, jew "vis major" effikaċi biex teżonera (bħal ma hemmx f'dan il-każ), ir-responsabilità hi konsegwenza diretta tad-dispożizzjoni tal-liġi f'din il-materja partikulari. Il-kaptan, u per mezz tiegħu n-noleġġjant, f'każ simili jkun naqas mill-obbligazzjoni tiegħu skond il-liġi; u għalhekk jirrispondi għad-danni;

Illi l-kwistjoni tal-previzjoni, ossija prevedibilità tad-danni, ma tidholx f'dan l-istadju. għaliex f'din il-kawża qiegħda tintalab biss dikjarazzjoni ta' responsabilità, u mhux likwidazzjoni tal-ħsara; u ċertament, jekk il-konvenut naqas milli jikkonsenja l-merkanzija fi stat tajjeb, skond ma nġhad fuq, allura hu responsabili għal dik il-merkanzija. L-element tal-previzjoni, jew prevedibilità, jista' talvolta jidhol fil-ġudizzju tal-likwidazzjoni tad-danni, u, jekk ikun il-każ, skond il-partiti tal-ħsara li jintalbu;

Għal dawn il-motivi;

Il-Qorti tiddeċidi;

Adeżivament għad-dikjarazzjoni mit-tuba;

Bl-ispejjeż kontra l-konvenut nomine.

