



QORTI TA' L-APPELL

**S.T.O. PRIM IMHALLEF
VINCENT DE GAETANO**

**ONOR. IMHALLEF
JOSEPH D. CAMILLERI**

**ONOR. IMHALLEF
JOSEPH A. FILLETTI**

Seduta tas-26 ta' Gunju, 2009

Appell Civili Numru. 212/1999/1

**Avukat Dottor Philip Manduca bhala mandatarju
specjali tas-socjeta` estera Pt. Tugu Pratama
Indonesia
bhala surrogata fid-drittijiet ta' Travis Perkins PLC,
Interpan UK Limited, David Cover & Son Ltd, Clarkes
of Walsham Limited, William T. Eden plc, Walker
Timber
Limited, A.J. Beer & Company Limited, Hanson
Plywood
Limited, Stableglade Limited, G.E. Robinson & Co.
Limited,
S. Silverman & Son (Importers) Properties Limited,
MBM**

**Forest Products Limited, Walter Lambert & Sons
Limited,
Arnold Laver & Company Limited u Helphire (UK)
Limited**

v.

Sun Maritime Limited

Il-Qorti:

I. IS-SENTENZA APPELLATA

1. Dan hu appell magħmul mis-socjeta` attrici minn sentenza mogħtija mill-Prim Awla tal-Qorti Civili fil-5 ta' Ottubru, 2004. B'dina s-sentenza l-ewwel Qorti laqghet l-ewwel eccezzjoni tas-socjeta` konvenuta li kienet fis-sens li hija ma kienetx il-legittima kontradittrici f'din il-kawza għaliex ma kienet tezisti l-ebda relazzjoni guridika bejn is-socjeta` attrici u s-socjeta` konvenuta. L-ewwel Qorti accettat din l-eccezzjoni u għalhekk illiberat mill-osservanza tal-gudizzju lis-socjeta` konvenuta, bl-ispejjez kontra s-socjeta` attrici.

2. Għall-ahjar intendiment ta' dana l-appell huwa xieraq li s-sentenza appellata tigi hawn riprodotta kollha kemm hi. Is-sentenza appellata hija din:-

“Il-Qorti,

“Rat ic-citazzjoni presentata fl-1 ta' Frar, 1999 li permezz tagħha l-attur nomine ippremetta illi s-segwent i u cioe` Travis Perkins PLC, Interpan UK Limited, David Cover & Son Ltd, Clarkes of Walsham Limited, William . Eden plc, Walker Timber Limited, A.J. Beer & Company Limited, Hanson Plywood Limited, Stableglade Limited, G.E. Robinson & Co. Limited, S. Silverman & Son (Importers) Properties Limited, MBM Forest Products Limited, Walter Lambert & Sons Limited, Arnold Leaver & Company Limited u Helphire (UK) Limited f'Jannar 1998 importaw gewwa l-United Kongdom konsenji ta' Indonesian Sheet

materials, predominantly plywood liema konsenji gew skarikati fil-United Kingdom bejn it-30 ta' Jannar 1998 u l-1 ta' Frar 1998 fi stat danneggjata u b'hafna nuqqasijiet; illi s-socjeta` konvenuta hija s-sid tal-bastiment Hope 1, li fuqu ingarret l-imsemmija merkanzija; illi kienet l-istess socjeta` konvenuta li kienet responsabbli ghan-nuqqasijiet u hsharat fil-merkanzija kif se jigi ppruvat waqt it-trattazzjoni tal-kawza; illi s-socjeta` attrici hallset lill-konsenjatarji imsemmija hawn fuq tad-danni li sofrew u giet ghalhekk surrogata fid-drittijiet taghhom skond il-polza u l-ligi; illi ghalhekk is-socjeta` konvenuta ghandha thallas lis-socjeta` attrici l-ammont li hallset hi lid-diversi konsenjatarji kif hawn fuq indikat; ghalhekk talbet li din il-Qorti:-

"1. tiddikjara li s-socjeta` konvenuta hi responsabbli ghall-hsharat u nuqqasijiet fil-merkanzija li giet skarikata fil-United Kingdom minn fuq il-bastiment Hope 1 bejn it-30 ta' Jannar u l-1 ta' Frar 1998;

"2. tillikwida l-ammont dovut lis-socjeta` attrici bhala surrogata fid-drittijiet tad-diversi konsenjatarji hawn fuq imsemmija;

"3. tikkundanna lis-socjeta` konvenuta li thallas lis-socjeta` attrici l-ammont hekk likwidat.

"Bl-ispejjes u bl-imghax legali kontra s-socjeta` konvenuta li tibqa' ingunta ghas-subizzjoni.

"Rat id-dikjarazzjoni u l-lista tax-xhieda tal-attur nomine.

"Rat in-nota tal-konvenut presentata fit-12 ta' Ottubru 1999 li permezz taghha eccepixxa:-

"1. Illi preliminarjament, is-socjeta` konvenuta ma hijjex il-legittima kontradittur f'din il-kawza ghaliex ma hemm ebda relazzjoni guridika bejn l-attur nomine u s-socjeta` konvenuta u s-socjeta` konvenuta ma ghandha ebda obligazzjoni kuntrattwali versu l-attur nomine u ghalhekk is-socjeta` konvenuta ghandha tigi liberata mill-osservanza tal-gudizzju.

“2. Illi bla pregudizzju ghas-suespost u jekk din l-Onorabbli Qorti tiddecidi li jista` jkun hemm xi relazzjoni guridika bejn il-partijiet a bazi tal-polza ta' kariku tal-merkanzija in kwistjoni, it-talbiet attrici huma preskritti skond il-ligi.

“3. Illi bla pregudizzju ghas-suespost u dejjem jekk din il-Qorti tiddecidi li hemm relazzjoni guridika bejn il-partijiet ghab-bazi tal-polza ta' kariku, din l-Onorabbli Qorti ghandha tillibera lis-socjeta` konvenuta mill-osservanza tal-gudizzju jew tissoprasjedi mill tiehu konjizzjoni ulterjuri tal-kawza odjerna ghar-raguni li fil-polza tal-kariku in kwistjoni hemm inserita klawsola li taghti gurisdizzjoni eskluziva lill-Qrati tal-pajjiz fejn il-“carrier” ghandu l-“principal place of business” tieghu, li f'dan il-kaz huwa barra minn Malta.

“4. Illi subordinatament u fil-mertu, it-talbiet attrici huma nfondati fil-fatt u fid-dritt peress illi s-socjeta` konvenuta lanqas ma hi responsabbli ghad-danni allegati kif ser jirrizulta mit-trattazzjoni tal-kaz.

“5. Illi minghajr pregudizzju ghas-suespost, d-danni allegati mill-attur nomine jridu jigu ppruvati minnu.

“6. Illi minghajr pregudizzju ghas-suespost is-socjeta` konvenuta ma hijiex responsabbli ghad-danni allegati mis-socjeta` attrici taht il-poloż ta' kariku u dana a bazi tad-disposizzjonijiet tal-Hague Rules, partikolarment Artikolu 4(5) tal-istess Hague Rules li jittratta dwar danni rizultanti minn “insufficiency of packing” li l-‘carrier’ ma huwiex responsabbli ghalihom.

“7. Illi minghajr pregudizzju ghas-suespost, ir-responsabbilita` tas-socjeta` eccipjenti hija wkoll limitata skond il-polza ta' kariku in kwistjoni (Hague Rules) u/jew skond Taqsima IX tal-Kapitolu 234 tal-Ligijiet ta' Malta (Limitation Convention, Brussels 1957).

“Rat id-dikjarazzjoni, l-lista tax-xhieda u d-dokumenti ezebiti mill-konvenut.

“Rat il-verbal ta' l-udjenza tat-23 ta' Marzu, 2001 meta l-kawza thalliet ghall-presentata ta' noti ta' osservazzjonijiet dwar l-ewwel eccezzjoni sollevata mis-socjeta` konvenuta. Rat id-diversi noti ta' osservazzjonijiet sottomessi mid-difensuri tal-kontendenti, kif ukoll t-trattazzjoni orali maghmula fl-udjenza tal-11 ta' Marzu, 2002, hadet konjizzjoni tad-dokumenti kollha ezebiti, rat il-verbal ta' l-udjenza tal-11 ta' Marzu, 2002 meta l-kawza giet imhollija ghas-sentenza fuq l-punt preliminari sollevat fl-ewwel eccezzjoni imsemmija.

“Ittrattat il-kawza.

“Ikkunsidrat:

“Fis-semplicita` taghha din il-kawza tikkoncerna talba ta' socjeta` assikuratrici, qua surrogata, biex jigu rifuzi lilha dawk l-ammonti li hija hallset lid-diversi klienti taghha a bazi tal-poloż ta' assikurazzjoni minnha mahruġa in konnessjoni ma merkanzija appartenenti lill-assikurati taghha, liema merkanzija tghabbit fuq il-bastiment MV HOPE I ghall-vjagg bil-bahar mill-Indonesia ghar-Renju Unit, liema merkanzija sofriet xi hsara.

“F'dan l-istadju tal-kawza il-provi, konsistenti f'dokumenti u affidavit ta' Inda Borovic, in rappresentanza tas-socjeta` Jadroplov il-“commercial and technical managers” tas-socjeta` konvenuta, huma limitati ghall-kwistjoni sollevata fl-ewwel eccezzjoni tas-socjeta` konvenuta. Infatti din is-socjeta` konvenuta, li effettivament hija sid il-bastiment MV HOPE I, qedha teccepixxi li hija “*ma hijiex il-legittima kontradittur f'din il-kawza ghaliex ma hemm ebda relazzjoni guridika bejn l-attur nomine u s-socjeta` konvenuta u s-socjeta` konvenuta ma ghandha ebda obligazzjoni kuntrattwali versu l-attur nomine*” b'hekk is-socjeta` konvenuta qedha titlob li tigi liberata mill-osservanza tal-gudizzju.

“Ikkunsidrat:

“Jirrizulta li b'kuntratt tal-21 ta' Ottubru, 1997 is-socjeta` konvenuta, qua sid il-bastiment fuq imsemmi, dahlet f'kuntratt ta' kiri tal-istess bastiment ghall-perjodu ta' 80/90 gurnata mas-socjeta` Pan Ocean Shipping Co. Ltd. liema kuntratt fil-gergo marittimu huwa maghruf bhala “Time Charter”. Il-merkanzija tghabbiet minn diversi portijiet gewwa l-Indonesia u meta waslet fid-destinazzjoni taghha irrizulta li kien hemm diversi hsrat li ghamlet tajjeb ghalihom is-socjeta` assikuratrici attrici.

“Bil-mod kif inhi impustata l-eccezzjoni tas-socjeta` konvenuta u kif jidher ampjament minn noti ta' osservazzjonijiet tal-kontendenti, din il-Qorti hija mitluba tiddeciedi jekk, fic-cirkostanzi tal-kaz, is-socjeta` konvenuta ghandhiex tigi dikjarata responsabbli ghar-risarciment tad-danni subiti mis-socjeta` attrici, jew jekk din l-istess socjeta` hija ghal kollox estranea ghall-akkadut. Din il-kwistjoni hija wahda kompleksa u mhux dejjem cara, kif jidher mid-diversi noti ta' osservazzjonijiet sottomessi mid-difensuri tal-kontendenti u sahsitra mis-sentenzi tal-qrati inglizi hemm citati. Infatti ghalkemm qed jigi koncess mis-socjeta` konvenuta li, in linja generali, f'Time Charter Parties huwa sid il-bastiment li jintrabat bil-kuntratt ta' garr tal-merkanzija nkwantu tramite l-Kaptan jirrilaxxa l-kuntratt ta' garr ossia l-Polza ta' Karigu, qed jigi allegat mis-socjeta` konvenuta li c-cirkostanzi prezenti ghandhom iwasslu lil din il-Qorti li tirritjeni li kienet is-socjeta` Pan Ocean Shipping Co. Ltd li assumiet responsablita` ghall-garr tal-merkanzija in kwistjoni u li konsegwentement hija responsabbli ghad-danni subiti mis-“shippers” jew “consignees”.

“L-Att Dwar il-Garr ta' Merkanzija bil-Bahar (Kap 140 tal-Ligijiet ta' Malta) jiddefinixxi “garr ta' merkanzija” bhala “iz-zmien minn dak il-hin li l-merkanzija titghabba fuq il-bastiment sa x'hin tinhatt minnu.” Fl-Ewwel Artikolu ta' l-Iskeda li tinsab fil-Kap 140 imsemmi, “kuntratt ta' garr” jirreferi biss “ghall-kuntratt ta' garr li dwaru nharget polza ta' taghbija jew kull dokument ta' titolu simili, safejn dak id-dokument hu relattiv ghall-garr ta' merkanzija bil-bahar, maghduda kull polza ta' taghbija jew kull dokument simili kif imsemmi hawn qabel mahruga taht jew bis-sahha ta'

kuntratt ta' nolegg minn x'hin dik il-polza tat-taghbija jew dokument simili ta' titolu jirregolaw ir-relazzjonijiet bejn vettural u min ghandu f'idejh dik il-kitba. Skond l-istess Skeda il-“vettural” jista` jkun is-sid tal-bastiment jew in-noleggatur li jaghmel kuntratt ta' garr ma' karikatur.

“In adempjenza ta' l-obbligi tieghu l-vettural, sew jekk ikun is-sid sew jekk ikun in-noleggatur, ghandu jaghmel il-bastiment tajjed ghall-bahar, jipprovi kif jixraq il-bastiment b'ekwipagg, bl-attrezzi u bil-hazna, u jaghmel l-istivi ... u kull naha ohra tal-bastiment li fiha tingarr il-merkanzija tajbin u xirqin biex fihom il-merkanzija tkun tista` titqieghed, tingarr u tithares u fin-nuqqas jkun responsabbli ghal telf jew hsara li tigri.

“Minn dan jidher li r-responsabbilita` ghal telf jew hsara fil-merkanzija taqa' fuq dik il-persuna li tkun assumiet ir-responsabbilita` ghall-garr tal-istess merkanzija permezz ta' polza ta' taghbija. Huwa ghalhekk il-‘carrier’ li jirrilaxxa l-Bill of Lading li jaghmel tajjed ghad-dannu.

“Dan il-‘carrier’ ossia ‘vettural’ jista` jkun sew is-sid tal-bastiment kemm terza persuna li jkollha kontroll tal-istess bastiment permezz ta' kuntratt ta' nolegg. Fil-kaz ta' garr ta' merkanzija li l-Bill of Lading juri bic-car li huwa sid il-bastiment li qed jikkuntratta mal-karikatur, billi dan id-dokument jigi iffirmit mill-agent tas-sid jew mill-Kaptan tal-bastiment, ma hemm ebda diffikulta` biex tidentifika l-parti responsabbli ghat-telf jew hsara. Izda meta l-bastiment jkun l-oggett ta' kuntratt ta' nolegg u ghalhekk qed jintuza ghall-garr ta' merkanzija mhux mis-sid izda minn terza persuna, il-posizzjoni tista` ma tkunx daqshekk cara. Hemm diversi tipi ta' kuntratti ta' nolegg, ossia Charter Parties, li jistghu jigu klassifikati taht zewg kategoriji partikolari. Dawk, maghrufa bhala “Bareboat charter” fejn in-noleggatur jakkwista, ghall-perjodu stipulat, il-kontroll shih u pussess komplet tal-bastiment, inkluz id-dritt li jahtar il-kaptan u l-ekwipagg tal-bastiment (Art. 84A (1) Kap 234), u dawk fejn in-noleggatur jaghmel uzu mill-bastiment ghall-perjodu stipulat, billi jinqeda bl-istess bastiment ghall-garr ta' merkanzija filwaqt li l-Kaptan u l-ekwipagg jibqghu dawk li jkunu gew mahtura minn sid il-

bastiment. Fost dawn insibu l-hekk imsejha "voyage charter" li jkun limitat ghall-vjagg partikolari, u "Time Charter" liema nolegg huwa kuntratt ghall-perjodu pre stabbilit.

"Fil-kaz ta' "Bareboat charter" ma ghandux jkun hemm diffikulta biex jigi identifikat il-'carrier' ossia il-vettural bil-konsegwenzi kollha li dan igib. Izda fil-kaz ta' Voyage jew Time Charters mhux dejjem huwa facli li tistabilixxi min huwa l-carrier u konsegwentement minn huwa responsabbli ghad-danni f'kaz ta' telf jew hsara fil-merkanzija. Cioe` jekk ghandux jirrispondi c-charterer jew jekk sid il-bastiment li jkun ta b'nolegg l-istess bastiment. Dan ghalix, ghalkemm ir-relazzjoni ta' bejn il-karikator u l-vettural hija principalment regolata bil-Bill of Lading, jista` jkun hemm fatturi ohra, bhal ma huma kondizzjonijiet specifici fil-kuntratt ta' nolegg bejn sid il-bastiment u c-charterer li jistghu jvarjaw l-obbligi tal-partijiet fil-kuntratt ta' nolegg vis-à-vis terzi. Dan huwa proprju l-kaz prezenti.

"Ikkunsidrat:

"Fil-kaz in ezami qed jigi sottomess mis-socjeta` konvenuta li, ghalkemm il-kuntratt ta' nolegg tal-21 ta' Ottubru, 1997 huwa "Time Charter Party" li, taht cirkostanzi normali, jghabbi lil sid il-bastiment bir-responsabbilita` ghal-telf u hsarat waqt il-vjagg, hemm cirkostanzi specjali li jindikaw li f'dan il-kaz, il-vettural u cioe` l-persuna li finalment hija responsabbli ghad-danni fil-merkanzija, ma kienx sid il-bastiment izda l-istess noleggatur tal-bastiment u cioe` Pan Ocean Shipping Co. Ltd.

"In sostenn ta' dan qed jigu rilevati s-segwenti fatti:-

"1. Il-Bills of Lading mhux mahrujin fuq karti tas-socjeta` konvenuta u cioe` il-formoli li intuzaw mhumix il-formoli ta' Sun Maritime Limited, is-sidien tal-bastiment, izda formola tac-charterers is-socjeta` Pan Ocean Shipping Ltd.

Kopja Informali ta' Sentenza

“2. Il-Bills of Lading ma gewx iffirmiti mis-socjeta` konvenuta u ma gewx mahruga mill-master tal-bastiment izda kif wiehed jista jara b`mod car (gew) mahrugin f`isem is-socjeta` Pan Ocean Shipping Ltd ic-charterers tal-bastiment.

“3. Il-Bills of Lading gew iffirmiti ghan-nom ta' Pan Ocean Shipping Co. Ltd minn agent ta' Pan Ocean Shipping Co.Ltd.

“4. Illi oltre dan hafna mill-bills li nhargu u li gew iffirmiti ghall-Pan Ocean Shipping Co. Ltd, jiddikjaraw b`mod car Pan Ocean Shipping as carriers jew for the carriers Pan Ocean Shipping Ltd.

“5. Illi la s-sidien, Sun Maritime Ltd, konvenuti f`din il-kawza u anqas il-kaptan ma qatt raw l-originali ta' dawn il-bills of lading jew inghataw xi sett originali tagghom.

“6. Illi “claims” simili ta' ricevitori ta' merkanzija li tghabbiet u ngarret fuq l-istess bastiment, fuq l-istess vjagg, b`Bills of Lading identici bhal daww fil-kaz odjern, thallsu mic-Charterers, Pan Ocean Shipping Ltd.

“Tenut kont ta' dawn il-fatti s-socjeta` konvenuta kkonkludiet l-ewwel nota ta' osservazzjonijiet taggha billi affermat li hija ma tistax tkun il-legittimu kontradittur u dana stante li:-

“a) Ma jista' jezisti ebda dubbju li l-kuntratt, il-bills of lading li fuqhom qed tibbaza it-talbiet taggha s-socjeta` attrici, huma xhieda ta' kuntratt bejn Pan Ocean Shipping Ltd bhala carriers u r-ricevitori diversi;

“b) Li dawn il-bills of lading ma jistaw bl-ebda mod jorbtu is-sid tal-bastiment;

“c) Li s-sid, konvenut f`din il-kawza, ma kienx parti f`dan il-kuntratt u ghalhekk ma hemm ebda rabta kontrattwali bejn is-socjeta` attrici u dik konvenuta;

“d) Li ghalhekk is-socjeta` konvenuta ma ghandha ebda obbligi versu s-socjeta` attrici.

“Da parti tas-socjeta` attrici qed jigi sottomess li d-diversi bills of lading ezibiti huma xhieda tal-kuntratt ta' “carriage” bejn id-diversi karikaturi tal-merkanzija u sid il-bastiment (ghalkemm in extremis din l-istess socjeta` ikkoncediet li whud minn dawn l-istess Bills of Lading ma jirriflettux dan l-istat ta' fatt) dana billi, skond is-socjeta` attrici, ic-Charter Party tal-21 ta' Ottubru, 1997, jikkontempla l-obbligu tal-kaptan tal-bastiment “to sign Bills of Lading for cargo as presented, in conformity with Mate’s receipts” sakemm dan l-obbligu ma jigix imwarrab kemm-il darba c-charterers “are making use of their authority to sign (il-bills of lading) as per Clause 46”. Inoltre l-istess charterparty jistipula li l-merkanzija titghabba, u titpogga fiz-zgur “under the supervision and responsibility of the Captain.” Qed jinghad ukoll mis-socjeta` attrici li l-kondizzjonijiet “printed” fuq l-istess Bill of Lading juru bic-car li r-responsabilita` ghad-danni taqa' fuq sid il-bastiment.

“Ikkunsidrat:

“Kif ga inghad fuq il-materja hija komplessa u meta l-Qorti tezamina bir-reqqa id-diversi klawnsoli tac-Charter Party kif ukoll tal-Bills of Lading, kif sar mid-difensuri tal-kontendenti, jista` jirrizultaw argumenti validi ghaz-zewg nahat, kif del resto jidher mid-diversi sentenzi inglizi li gew citati. Izda din il-Qorti hija tal-fehma li l-kwistjoni ghandha tigi ezaminata b'mod prattiku billi wiehed ihares lejn l-essenzjal u mhux jintilef f' hafna spekulazzjonijiet li jistghu jwasslu ghall-konkluzzjoni mhux mixtieqa mill-kontraenti meta gie iffirmit il-kuntratt ta' garr. Ghalhekk principalment ghandhom jigu ezaminati l-Bills of Lading li, wara kollox huma xhieda tal-“contract of carriage”, sabiex jigi determinat l-intenzjoni tal-partijiet fid-data tal-kuntratt.

“Ikkunsidrat:

“L-artikolu 347 tal-Kap 234 tal-Ligijiet ta' Malta jiddisponi li *“sid il-bastiment ikun responsabbli ghall-obbligi kollha kuntratti mill-kaptan dwar il-bastiment, u jkun responsabbli*

ghal kull danni li jigru b'ghemil jew b'nuqqasijiet fin-navigazzjoni jew fit-tmexxija tal-bastiment." Dan l-obbligu jezisti nkwantu l-kaptan, bhala l-persuna responsabbli ghall-bastiment, ghandu wkoll ir-rappresentanza ta' sid il-bastiment u jorbot lis-sidien sakemm ma jmurx oltre l-obbligi u d-dmirijiet imposti jew koncessi lilu. Naturalment dan il-principju ma japplikax meta l-bastiment, tramite "bareboat charter" johrog mill-kontroll tas-sid billi, f'dawk l-okkazzjonijiet il-kaptan u l-crew jkun gew mahtura mill-istess charterer. Izda meta sid il-bastiment ghandu l-kontroll effettiv, tramite l-kaptan, dan jista' u ghandu jigi kunsidrat bhala l-"carrier" hlief f'dawk l-okkazzjonijiet meta c-cirkostanzi jkunu juru li dan mhux il-kaz. Din pero` hija eccezzjoni ghar-regola u bhala tali hu mistenni li meta sid il-bastiment jallega sitwazzjoni simili, trid tingieb prova cara u inekwivoka, li turi li r-responsabbilita` ma hijiex ta' sid il-bastiment izda ta' terza persuna u cioe` c-charterer.

"Minn ezami tal-Bills of Lading, li wara kollox huma xhieda tal-"contract of carriage", jidher li kienet is-socjeta` Pan Ocean Shipping li kkuntrattat mad-diversi 'shippers' ghall-gar tal-merkanzija in kwistjoni. "Dan qed jinghad billi dawn l-istess Bills of Lading huma mahruga fuq karta li ggib isem Pan Ocean Shipping. Menti isem sid il-vapur, u cioe` s-socjeta` konvenuta, ma jidher imkien. Dawn l-istess dokumenti gew iffirmati mill-agent ta' Pan Ocean Shipping u ghalkemm fil-kaxxa (numerata 34) fejn hemm il-firma tal-agent imsemmi jirrizultaw stampati l-kliem "for Master", jidher li l-istess Kaptan kien kompletament alien ghal hrug ta' dawn id-dokumenti. Tant hu hekk li, minkejja li huwa l-obbligu tal-Kaptan li jhares l-interessi ta' sid il-bastiment kemm il-darba dan ser jkun responsabbli ghall-hsarat fil-merkanzija, l-istess Bills of Lading gew mahruga bhala "clean bills of lading" u cioe` minghajr ma gew riportati fuqhom in-notamenti li jinsabu fil-"mate's notes" meta l-istess merkanzija ittellghat abbord. F'dan il-kuntest hija relevanti dik il-parti tac-charter party li tghid li "The Captain (although appointed by the owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards vessel's employment and agency;....."

“Huwa minnu, kif josserva d-difensur tal-attur nomine, li l-klawsola numru 30 tal-Bill of Lading tidentifika il-‘carrier’ bhala “the owner of the vessel” u cioe` s-socjeta` konvenuta. B'dana kollu din il-Qorti tikkondividi s-sottomissjoni tal-istess socjeta` konvenuta li f'kuntratti stampanti b'kondizzjonijiet 'standard' l-istess kondizzjonijiet jistghu jigu varjati b'dak li jigi iffirmit bnadi ohra fuq l-istess dokument u, minn dan l-aspett, din il-Qorti, tenut kont tal-fattispecji kollha tal-kaz, ma ghandha ebda ezitazzjoni tiddikjara li b'dak li hemm fuq il-faccata tal-Bill of Lading ma jista` jkun hemm ebda dubbju dwar il-vera kontraenti ghall-kuntratt ta' garr fuq imsemmi billi jidher ampjament car li dan kien qed jigi kuntrattat mas-socjeta` Pan Ocean Shipping u ma hadd izjed. Dan il-hsieb huwa konfortat mill-fatt li l-istess socjeta` Pan Ocean Shipping irrikonoxxiet l-obbligi taghha taht dan il-kuntratt ta' garr tal-merkanzija meta issaldat diversi “claims” ta' individwi ohra ghal danni f'merkanzija li kienet qed tingarr u gratilha hsara fl-istess tragitt.

“Ghar-ragunijiet fuq moghtija din il-Qorti tilqa' l-ewwel eccezzjoni tas-socjeta` konvenuta billi tiddikjara l-istess socjeta` bhala mhux legittima kontradittrici f'dawn il-proceduri u konsegwentement tillibera lill-istess socjeta` konvenuta mill-osservanza tal-gudizzju bl-ispejjes kontra s-socjeta` attrici.”

II. L-APPELL

3. Is-socjeta` attrici hassitha aggravata b'din is-sentenza u appellat minnha quddiem din il-Qorti b'rikors ipprezentat fil-25 ta' Ottubru 2004. Hemmhekk, hija spjegat dettaljatament l-aggravji taghha li sostanzjalment huma bazati fuq l-allegazzjoni li l-ewwel Qorti, wara li stabbiliet b'mod bazikament korrett il-principji legali li jirregolaw il-kuntratti tat-trasport in kwistjoni, imbaghad applikat b'mod skorrett l-istess principji ghall-fatti li rrizultaw fil-kors tal-kawza. Ghalhekk is-socjeta` appellanti talbet lil din il-Qorti tirrevoka u thassar is-sentenza appellata u konsegwentement tichad l-ewwel eccezzjoni tas-socjeta` konvenuta, bl-ispejjes taz-zewg

istanzi kontra taghha, filwaqt li tibghat lura l-kawza lill-ewwel Qorti biex tkompli tinstema'.

4. Is-socjeta` konvenuta ikkontestat l-appell b'risposta ipprezentata fis-17 ta' Dicembru 2004. Hemmhekk hija kkontestat l-aggravji kollha mressqa fl-appell u talbet li l-istess appell jigi michud u li s-sentenza appellata tigi konfermata, bl-ispejjez.

5. Il-fatti rilevanti li taw lok ghal din il-kawza, fil-qosor, huma dawn:-

a) Is-socjeta` konvenuta appellata *Sun Maritime Ltd* (*Sun Maritime*) fiz-zmien rilevanti kienet is-sid tal-bastiment *Hope 1*. Fil-21 ta' Ottubru 1997 din is-socjeta` dahlet f'kuntratt ta' nollegg, ezattament ta' *Time Charter Party*, mas-socjeta` *Pan Ocean Shipping Co. Ltd* (*Pan Ocean*) (ara Dok A a fol 22 sa 45). B'dan il-ftehim is-socjeta` *Sun Maritime* tat b'kiri l-imsemmi bastiment ghal 80/90 gurnata. Jigi rilevat li *Pan Ocean* ma hijiex parti fil-kawza odjerna u li d-Dok A ghandu biss importanza marginali f'din il-kawza.

(b) Matul il-pendenza tat-*time charter* il-bastiment imsemmi ghabba merkanzija mill-Indonesia destinata lejn diversi portijiet fl-Ewropa, fosthom l-Ingilterra. Is-socjeta` estera attrici (issa appellanti) Pt. Tugu Pratama Indonesia, assigurat il-merkanzija mertu tal-kawza odjerna u din allegat li meta l-istess merkanzija giet skarikata l-Ingilterra bejn it-30 ta' Jannar 1998 u l-1 ta' Frar 1998 gew notati hsarat u nuqqasijiet. Il-konsinnatarji relattivi, li jissemmew fil-kawza, thallsu ghad-danni li soffrew u huma ssurrogaw fid-drittijiet taghhom lis-socjeta` attrici. B'din il-kawza l-ahhar imsemmija socjeta` qieghdha tagixxi, bis-sahha tal-imsemmija surroga, kontra *Sun Maritime* bhala s-sid tal-bastiment, biex din taghmel tajjeb ghall-istess danni.

6. Evidentement f'kawza bhal din il-poloż tal-kariku ghandha importanza massima biex tigi definita l-kwistjoni sollevata fl-ewwel eccezzjoni tas-socjeta` appellata. Dana ghaliex hu rikonoxxut li l-polza tal-kariku hija normalment prova tal-kondizzjonijiet li jirregolaw il-kuntratt tat-trasport.

Hu proprju fuq l-interpretazzjoni ta' dawn il-poloż esebiti fil-process odjern li trid tigi deciza din l-ewwel eccezzjoni u li dwarha l-kontendenti ghamlu studju intensiv biex isostnu r-rispettivi tezijiet taghhom. Il-qofol tal-kwistjoni li trid tigi deciza hija proprju din: nonostante li l-poloż kollha hargu fuq formoli ta' *Pan Ocean* u gew kollha firmati minn agenti ta' *Pan Ocean*, jista' jinghad li s-socjeta` konvenuta appellata assumiet l-obbligi ta' vettural ossia ta' *carrier vis-a-vis* l-konsenjatarju (skond it-tezi tas-socjeta` appellanti) jew ghandu jigi ritenut li s-socjeta` konvenuta appellata hija kompletament eskluza mir-responsabilita` ta' *carrier* kif hija qieghdha ssostni bl-ewwel eccezzjoni taghha? Fi kliem iehor, il-kwistjoni hija precizament li jigi identifikat korrettement min huwa l-*carrier* fil-hamsa u tmenin (58) polza tal-kariku li gew esebiti mis-socjeta` appellanti u li jkopru l-merkanzija kollha mertu tal-kawza, u ghalhekk irid jigi deciz jekk il-poloż in kwistjoni humiex *owner's bill of lading* jew invece *charter's bill of lading*.

7. Kif diga` inghad, is-socjeta` konvenuta esebiet tmienja u hamsin (58) polza li jkopru l-merkanzija kollha meritu tal-kawza. Dawn il-poloż, kollha kemm huma, huma redatti bhala *house bill of lading* ghaliex kollha inhargu fuq formoli stampati intestati "*Pan Ocean Shipping Co. Ltd.*" L-isem ta' din is-socjeta` jidher bi prominenza fuq il-lemin tal-ewwel faccata tal-poloż u huwa indikat ukoll fis-*signature box* isfel nett fuq in-naha tal-lemin ta' l-istess l-ewwel faccata. Is-socjeta` appellanti qieghdha ssostni li nonostante dan kollu, l-istess formoli kienu miktuba biex jixhdu kuntratt bejn is-sid tal-bastiment cioe` s-socjeta` appellata *Sun Maritime* u l-konsenjatarju. Din it-tezi giet kombattuta assidwament mis-socjeta` appellata, li sostniet fir-risposta taghha li s-socjeta` appellanti waslet ghall-imsemmija konkluzjoni "b'mod arbitrarju".

8. Jidher li hemm qbil bejn il-kontendenti li kwantu ghal sitta u tletin (36) polza tal-kariku, *Pan Ocean* hi deskritta esplicitament fuq l-ewwel faccata tal-polza bhala l-*carrier* mentri kwantu ghar-rimamenti tnejn u ghoxrin polza (22) *Pan Ocean* m'hijiex deskritta bhala *carrier*. Is-socjeta`

Kopja Informali ta' Sentenza

appellanti taghmel referenza ghal dawn iz-zewg varjanti tal-poloż hekk:-

“Pan Ocean deskritta “as carrier”

“F’zewg (2) poloż hemm il-kliem ttimbrati “as carrier” hdejn il-kliem diga` stampati Pan Ocean Shipping Co. Limited, kif ukoll il-kliem “T. Pepushaan Pelayaran Nusantara ‘Panurjwan Ambon Branch’ as agent for the carrier” u taht dawn il-kliem “Rizal Nitalessy Operations Dept”.

“Tmintax-il bill of lading (18)(Doks. DH8 sa DH20; DH37; u DH39 sa DH42) ghandhom il-kliem ittimbrati “for the carrier Pan Ocean Shipping Company Limited as agent Husnih Huanfiah” taht il-kliem diga` stampati “Pan Ocean Shipping Co Limited” u t-timbru ta’ Husnih Huanfiah, l-agenti ta’ Pan Ocean, hdejn dawn il-kliem.

“F’sittax-il bill of lading (Doks. DH21 sa DH35 u DH38) insibu l-kliem “PT Kabana Line as agent for the carrier” ittimbrati.

“Ghall-konvenjenza dawn il-poloż ser jissejhu, flimkien, is-“36 Polza”.

“Pan Ocean mhux deskritta “as carrier”

“Izda, fi tnejn u ghoxrin (22) mill-poloż tal-karigu wiehed ma jsibx il-kliem “as carrier” fil-kaxxa numru 34 fuq il-faccata tal-poloż ta’ karigu, u cioe` il-kaxxa intiza ghall-firma tal-kaptan jew min jiffirma ghalih. Wiehed isib biss il-kliem “Damara Segura Agung Lines” ittimbrati f’din il-kaxxa, kif ukoll il-kliem “As Agent”.

“Dawn il-poloż huma ezebiti bin-numru DH1 sa DH7; DH36; DH43 sa DH45; DH48 sa DH56; DH58 u DH59.

“Ghall-konvenjenza dawn it-22 polza ser jissejhu it-“22 Polza”.

9. Evidentement, biex tinghata interpretazzjoni korretta lill-poloż in kwistjoni huwa necessarju li din il-Qorti ma

titfax f'keffa wahda is-“36 polza” u t-“22 polza” izda hemm bzonn li z-zewg kategoriji ta' poloz jinzammu distinti minn xulxin.

Dwar is-“36 polza” fejn *Pan Ocean* hi deskritta fuq l-ewwel faccata bhala *carrier*

10. Il-kontendenti strahu hafna fuq il-kaz *The Starsin*. Dan gie deciz l-ewwel darba mill-Imhallef Coleman (favur it-tezi tas-socjeta` appellata odjerna). Din id-decizjoni giet revokata mill-Qorti tal-Appell komposta minn tlett Imhallfin, li wiehed minnhom, ezattament Lord Justice Rix, ma qabilx mat-tnejn l-ohra u ppronunzja *dissenting judgement*. Sar appell lill-*House of Lords* u l-hames Imhallfin ta' din il-Qorti qablu li s-sentenza taz-zewg Imhallfin tal-Qorti tal-Appell kellha tigi revokata. B'hekk, b'kollox sebgha Imhallfin minn disgha sostanzjalment qablu mat-tezi li s-socjeta` appellata qieghdha ssostni fil-kawza odjerna u cioe` li meta l-faccata ta' wara tal-polza tkun tikkontjeni klawsola stampata hekk imsejha *Identity of Carrier Clause* (li bazikament tkun tindika lil sid il-bastiment bhala l-*carrier*), din il-klawsola tisfa prattikament minghajr valur jekk kemm-il darba, *c-charter* jigi identifikat bhala *the carrier* bi kliem f'dan is-sens mizjuda fuq l-ewwel faccata fis-*signature box*. Dana ghaliex id-dettalji li jinkitbu fuq il-faccata u li jkunu juru b'mod car l-intenzjoni ta' min hareg il-polza ghandhom jipprevalu fuq il-klawsoli *standard* li jkunu miktuba b'tipi minuskoli fuq it-tieni faccata tal-polza.

11. Din il-Qorti sejra tirriproduci hawn is-segweni kument ta' John F. Wilson kontenut f'pagna 240 tas-sitt edizzjoni tat-test *Carriage of Goods by Sea* ghaliex din is-silta taghti, fil-qosor hafna s-sustanza ta' l-insenjament kontenut ta' dak li gara f' *The Starsin*:-

“An alternative method by which the charterer can avoid liability is to insert an ‘Identity of Carrier’ clause in the bill of lading. A typical example of such a clause is the following:

“The contract evidenced by this bill of lading is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein and it is, therefore, agreed that the said shipowner alone shall be liable for any damage or loss due to any breach or non-performance of any obligation arising out of the contract of Carriage.’¹

“Such a clause has much the same effect as a demise clause, but is perhaps more acceptable in that it removes any ambiguity by clearly designating the shipowner as the carrier.

“The presence of one or other of the above clauses in a bill of lading is not necessarily conclusive. Thus in *The Starsin*² the House of Lords held that the bill of lading in question was a charterer’s bill despite the fact that it contained both an identity of carrier clause and a demise clause. Their Lordships regarded as decisive the fact that the signature box on the face of the bill had been completed by shipping agents at the port of loading expressly as agents of the charterer who were described as ‘The Carrier’. In their view, construction of the bill must be approached objectively in the way in which a reasonable person, versed in the shipping trade, would read the bill. In cases where individual terms conflict, such a person would attach greater weight to provisions which the contracting parties had themselves introduced into the document rather than to pre-printed terms ‘in miniscule print’ which were designed to cover a variety of different situations. They would also place greater reliance on provisions on the face of the bill rather than on terms on the reverse. In the present case the unequivocal statement on the face of the document identifying the charterer as carrier must take precedence over printed terms on the back of the bill. Lord Bingham found ‘great difficulty in accepting that a shipper or transferee of a bill of lading would expect to have to resort to the detailed conditions on the reverse of the bill . . .

¹ See Conlinebill 1978, clause 17. See *The Ines* [1995] 2 Lloyd’s Rep 144.

² [2003] 1 Lloyd’s Rep 571, reversing the majority decision of the Court of Appeal [2001] 1 Lloyd’s Rep 437, and overruling the decision of Moore-Bick J in *The Flecha* [1999] 1 Lloyd’s Rep 612.

when the bill of lading contains on its face an apparently clear and unambiguous statement of who the carrier is'.³

12. Is-socjeta` appellanti qablet li fil-kaz tas-“36 polza” hemm x`jinghad ghat-tezi tas-socjeta` konvenuta. Madanakollu, is-socjeta` appellanti sostniet li l-argumenti accettati miz-zewg Imhallfin tal-Qorti tal-Appell, nonostante li gew rigettati mill-*House of Lords*, jirrispekkjaw ferm ahjar ir-regoli ta' interpretazzjoni Maltin dwar kuntratti, milli l-argumenti accettati mill-*House of Lords*. Is-socjeta` appellanti sostniet *inter alia* hekk:-

“In succinct, il-*House of Lords* iddecidiet kif iddecidiet ghaliex ma qabltx mat-tezi tal-Qorti tal-Appell li kuntratt ghandu jigi interpretat bhala dokument intier. Ghall-kuntrarju, il-*House of Lords* hasset li kien hemm bzonni li jittiehed “*a mercantile approach*” ghall-interpretazzjoni tal-poloż in kwistjoni:-

““The interpretation of a legal document involves ascertaining what meaning it would convey to a reasonable person having all the background knowledge which is in reasonably available to the person or class of persons to whom the document is addressed”.⁴”

““I respectfully think that where the majority judgments of Sir Andrew Morritt V-C and Chadwick LJ in the Court of Appeal went wrong is that they conscientiously set about truing, as lawyers naturally would, to construe the bill of lading as a whole. In fact the reasonable reader of a bill of lading does not construe it as a whole”.⁵”

“Hu sottomess bir-rispett li l-kuncett ta' *reasonable* person ma jezistix ghall-finijiet taghna ta' interpretazzjoni ta' kuntratti. Ghall-kuntrarju, il-Kodici Civili jrid li

““Il-klawsoli kollha ta' kuntratt jifissru l-wahda bl-ohra, billi lil kull klawsola jinghata s-sens illi jidher mill-att kollu”.⁶”

³ [2003] 1 Lloyd's Rep at p578.

⁴ Per Lord Hoffmann, para 73 (Dok HM2)

⁵ Per Lord Hoffman, para 82 (Dok HM2)

⁶ Art 1008, Kap. 16.

“Hu sottomess bir-rispett li ghalkemm, naturalment, hemm forza logika qawwija f’dak li qalu l-Imhallfin fil-House of Lords f’*The Starsin*, dik il-logika ma tapplikax għall-interpretazzjoni li ghandha tinghata għall-kuntatti *de quo* taht il-ligi taghna; u li iktar tapplika ghalina tal-Imhallfin fil-Qorti tal-Appell, li interpretaw il-varji klawsoli tal-poloż b’riferenza ghal xulxin, u mhux b’riferenza ghal kif jinterpretahom l-hekk imsejjah *reasonable man*.”

13. Bir-rispett, din il-Qorti ma taqbilx ma’ din is-sottomissjoni tas-socjeta` appellanti. M’hemmx dubbju li r-regola ta’ interpretazzjoni kontenuti fil-Kodici Civili msemmija minnha ghandha valur evidentement kbir. Daqstant iehor, pero`, jista’ jinghad li l-*mercantile approach* bazata fuq dak li effettivament ikun Prattikat minn *stakeholders* fin-negozju partikolari, mhijiex xi sistema aljena ghas-sistema taghna. Infatti, l-istess uzanzi tal-kummerc, li jitwiendu minn tali Prattika kostanti tan-negozjanti, ghandhom hafna importanza fis-sistema kummercjali taghna. Tant hu hekk li l-Artikolu 3 tal-Kodici tal-Kummerc (Kap. 13) jaghti lill-uzu tal-kummerc precedenza anke fuq ir-regoli kontenuti fil-Kodici Civili.

14. Certament, klawsoli stampati f’kuntratti, u allura anke f’poloz tal-kariku, ghandhom jigu moghtija l-forza li ghandhom l-kliem taghhom mill-aspett guridiku. Madanakollu, jinsab assodat fil-gurisprudenza taghna li pattijiet li jkunu gew miftehema specifikatament bejn il-partijiet ghandhom jipprevalu fuq pattijiet *standard* stampati. Fi kliem iehor, meta jkun hemm kliem jew klawsoli manuskritti jew dattilografati li jkunu inkonciljabbli mal-kliem jew klawsoli li jkunu stampati, dawn ta’ l-ahhar ma jinghatawx effett. Dana ghaliex il-klawsoli jew kliem li jkunu gew mizjuda specifikatament ghandhom jigu nterpretati u ritenuti bhala derogi espressi għall-klawsoli stampati.

15. Fil-kaz odjern jidher car li l-kliem dattilografat inserit fis-*signature box* li tinsab fil-qiegh tal-lemin tal-ewwel faccata tas-“36 poloż” in kwistjoni jindikaw esplicitament lil *Pan Ocean* bhala *carrier*. Din is-senjalzzjoni univoka hija

Kopja Informali ta' Sentenza

deroga espressa ghall-ewwel sentenza kontenuta fil-klawsola stampata enumerata bin-numru 30 fuq il-faccata ta' wara tal-poloż li tindika lis-sid tal-bastiment bhala l-carrier. Din l-ewwel sentenza tghid hekk:-

“Identity of Carrier: The contract evidenced by the bill of lading is between the Merchant and the owner of the vessel named herein (or substitute) and it is therefore agreed that the said ship owner only shall be liable for damage or loss due to any breach or non performance of any obligation arising out of the contract of carriage whether or not relating to the vessel’s seaworthiness.”

16. Hemm ukoll mizura ta' inkompatibilita` bejn il-kontenut tal-imsemmija *signature box* u t-tielet sentenza tal-istess klawsola 30. Din is-sentenza hija intiza biex tezonera lil min ikun iffirma fis-*signature box* bhala agent. Evidentement, la darba *Pan Ocean* kienu hemmhekk senjalati bhala l-carrier, l-agent li ffirmat hemm kien qed jagixxi ghan-nom ta' dan il-carrier u mhux bhala agent tal-kaptan tal-bastiment u allura ghan-nom ta' sid il-bastiment. Din it-tielet sentenza tghid hekk:-

“It is further understood and agreed that as the Line, Company or Agent who has executed this Bill of Lading for and on behalf of the master is not a principal in the transaction, said Line, Company or Agent shall not be under any liability arising out of the Contract of carriage nor as carrier nor bailee of the goods.” (sottolinejar tal-Qorti)

17. Fl-ahharnett irid jinghad ukoll li l-klawsola stampata numru 30 tikkontjeni wkoll, bhala t-tieni sentenza, dawn il-kliem:-

“If despite the foregoing, it is adjudged that any other is the Carrier and or bailee of the goods shipped hereunder, all limitations of and exonerations from liability provided for by law or by this Bill of Lading shall be available to such other”. (sottolinejar tal-Qorti)

Din it-tieni sentenza taghmel referenza ghal dak kontenut fil-ewwel sentenza ta' klawsola 30 u mill-kontenut taz-zewg sentenzi jidher car li l-istess klawsola verament tikkontempla l-possibilita` li l-*carrier* ikun xi haddiehor li ma jkunx is-sid tal-bastiment. Bis-sahha ta' din it-tieni sentenza, dan ix-xi haddiehor (fil-kaz taghna fir-rigward dawn is-“36 poloz” – dan hu *Pan Ocean*) qed jinghata d-dritt li juzufuwixxi minn kull klawsola ta' ezoneru jew ta' tnaqqis jew limitazzjoni tar-responsabbilita` li jkun igawdi sid il-bastiment bis-sahha tal-ligi u tat-termini kontenuti fil-polza. Evidentement, din it-tieni sentenza ta' klawsola 30, li tikkontempla l-possibilita` ta' *carrier* differenti minn sid il-bastiment, mhix talli ma hijiex inkompatibbli mal-kontenut tas-*signature box* tal-imsemmija “36 polza” talli tista' titqies bhala twettiq ta' dak li kien gie kontemplat f'dik it-tieni sentenza.

18. Ghalhekk, kollox ma kollox, din il-Qorti tikkonkludi li l-insenjament tal-*House of Lords* fil-kaz *The Starsin* huwa sostanzjalment kompatibbli mas-sistema legali merkantili taghna, u allura huwa accettabbli ghal din il-Qorti. Ghalhekk, kwantu ghall-imsemmija “36 polza” fejn il-*carrier* huwa identifikat fuq l-ewwel faccata tal-polza bhala *Pan Ocean*, ir-responsabilita` tal-hsara u n-nuqqasijiet fil-merkanzija relattiva ghall-istess poloz ghandu jwiegeb ghaliha *c-charterer* cioe` *Pan Ocean* u mhux is-sid tal-bastiment, cioe` s-socjeta` appellata. Isegwi li l-ewwel eccezzjoni ta' din is-socjeta` konvenuta giet debitament sostnuta mill-provi akkwiziti fil-process fil-konfront tal-imsemmija “36 polza”, u ghalhekk hija ben fondata u allura huwa l-kaz li s-sentenza appellata tkun ikkonfermata in kwantu tirrigwarda dawn is-“36 polza”.

Dwar it-“22 polza” fejn *Pan Ocean* ma hijiex deskritta bhala *carrier*

19. Dawn it-“22 polza” jiddistingwu ruhhom mis-“36 polza” aktar 'il fuq trattati f'din is-sentenza ghaliex fihom *Pan Ocean* ma huwiex senjalat fis-*signature box* bhala *carrier*. Ghandu jinghad li din is-*signature box* tidher li hija proprjament intiza biex takkolji l-firma tal-kaptan tal-bastiment jew ta' xi persuna ohra li tiffirma ghalih. F'dan

it-“22 polza” wiehed isib biss timbru u l-firma tal-agent tac-charterer biz-zieda tal-kliem *As Agent*. F'din il-kaxxa hemm stampati wkoll il-kliem *Pan Ocean Shipping Co. Ltd.*, izda ghandu jigi enfasizzat li taht il-linja fejn ghandha titpogga l-firma, hemm il-kliem stampati *For Master*.

20. Meta merkanzija ta' terza persuna titghabba ghat-trasport fuq bastiment mikri b'*time charter*, jekk il-merkanzija tasal fid-destinazzjoni taghha bi hsarat jew nuqqas, il-konsenjatarju ikun fl-ewwel lok rinfaccjat bil-problema li jkun irid jidentifika korrettement il-vettural ossia il-*carrier* li kontrih ikun irid jagixxi ghar-rimbors tal-hsara u n-nuqqas subit. Il-gurista Wilson, fit-test gja` msemmi f'pagna 237, jikkummenta hekk:-

“Who is the carrier?”

“In practice the carrier is rarely identified in the bill of lading which may be issued in the name of the shipowner, the charterer, a sub-charterer or the agent of any one of them. The position is further complicated by the fact that in the majority of cases the bill will be signed by or on behalf of the ship's master, who is normally the agent of the shipowner. Faced with this conflicting evidence, it is important for the shipper to make the correct choice since the normal rule in English law is that not only one party is liable as carrier under any individual carriage contract. The problem is even more acute where the contract is governed by the Hague/Visby Rules under which any cargo claim is barred if it is not instituted within the prescribed 12-month time limit. In such circumstances a wrong choice might be fatal since, by the time it is discovered, it may be too late to commence proceedings against the true defendant.”⁷

⁷ See *The Antares* [1987] 1 Lloyd's Rep 424. Cf. Tetley p 244 who recommends that suit should be brought against all possible contenders, but this might prove to be an expensive expedient. In certain circumstances US courts are prepared to hold the shipowner and charterer jointly liable. *The Quarrington Court* [1941] AMC 1234; *Nichimen Co v M/V Farland* [1972] AMC 1573 at p 1587; *International Produce Inc v Frances Salman* [1975] AMC 1521 at p 1535. Cf. The position under the Hamburg Rules, *supra* p 223.

“In normal circumstances the shipowner would be regarded as the carrier since, despite the existence of the charterparty, he remains responsible of the management of the ship and the master signs any bills which are issued as his agent. This rule remains generally applicable even though the particular contract of carriage has been arranged by the charterer to issue such bills is dependent on an express term in the charter normally drafted to the following effect:

“The Captain (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the charterers as regards employment and agency; . . . the Captain . . . to sign the bills of lading as presented in conformity with mate's or tally clerk's receipts . . . All bills of lading shall be without prejudice to this charter'.⁸”

“Any bills presented by the charterer and signed by the master under the authority of such a clause will be binding on the shipowner. He will be regarded by law as the carrier for purposes of the resultant contract of carriage. Where such authority exists, it is apparently not even necessary to present such bills to the master for signature. The shipowner will be bound even though the bills are signed by the charterer himself, providing that he indicates on the bill that he is signing on behalf of the master and owners.⁹ A similar result will also follow where the bills are signed to like effect by the charterer's agents.¹⁰”

21. Dan l-insenjament huwa in parti rifless fl-osservazzjoni maghmula mill-ewwel Qorti meta rriteniet hekk:-

⁸ NYPE 46 charter clause 8.

⁹ See *Tillmans v Knutsford* [1908] AC 406.

¹⁰ *The Berkshire* [1974] 1 Lloyd's Rep 185 at p 188 per Brandon J. Expressly followed in the Australian case of *LEP International v Atlanttrafic Express* [1987] 10 NSWLR 614. See also *Alimport v Soubert Shipping Co Ltd* [2000] 2 Lloyd's Rep 447. NB In each case the authority in the employment and agency clause to submit bills of lading for signature will be accompanied by an undertaking to indemnify for any additional liability resulting from such signature. See *infra* p 245. The value of such undertaking will of course, be dependent on the financial position of the party giving it.

“... meta sid il-bastiment ghandu l-kontroll effettiv, tramite l-kaptan, dan jista' u ghandu jig ikkunsidrat bhala l-‘carrier’ hlief f’dawk l-okkazzjonijiet meta c-cirkostanzi jkunu juru li dan mhux il-kaz. Din pero` hija l-ecezzjoni ghar-regola u bhala tali hu mistenni li meta sid il-bastiment jallega sitwazzjoni simili, trid tingieb prova cara u inekwivoka, li turi li r-responsabbilta` ma hijjex ta’ sid il-bastiment izda ta’ terza persuna u cioe` c-charterer.”

22. Is-socjeta` appellanti qablet perfettament ma’ dan l-insenjament izda lmentat li l-ewwel Qorti applikat skorrettement l-istess insenjament ghall-fatti meta l-ewwel Qorti ikkonkludiet hekk:-

“Minn ezami tal-Bills of Lading, li wara kollox huma xhieda tal-“contract of carriage”, jidher li kienet is-socjeta` Pan Ocean Shipping li kkuntrattat mad-diversi ‘shippers’ ghall-gar tal-merkanzija in kwistjoni. Dan qed jinghad billi dawn l-istess Bills of Lading huma mahruga fuq karta li ggib isem Pan Ocean Shipping. Mentri isem sid il-vapur, u cioe` s-socjeta` konvenuta, ma jidher imkien. Dawn l-istess dokumenti gew iffirmati mill-agent ta’ Pan Ocean Shipping u ghalkemm fil-kaxxa (numerata 34) fejn hemm il-firma tal-agent imsemmi jirrizultaw stampati l-kliem “for Master”, jidher li l-istess Kaptan kien kompletament alien ghal hrug ta’ dawn id-dokumenti. Tant hu hekk li, minkejja li huwa l-obbligu tal-Kaptan li jhares l-interessi ta’ sid il-bastiment kemm il-darba dan ser jkun responsabbli ghall-hsarat fil-merkanzija, l-istess Bills of Lading gew mahruga bhala “clean bills of lading” u cioe` minghajr ma gew riportati fuqhom in-notamenti li jinsabu fil-“mate’s notes” meta l-istess merkanzija ittellghat abbord. F’dan il-kuntest hija relevanti dik il-parti tac-charter party li tghid li “The Captain (although appointed by the owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards vessel’s employment and agency;.....”

“Huwa minnu, kif josserva d-difensur tal-attur nomine, li l-klawsola numru 30 tal-Bill of Lading tidentifika il-‘carrier’ bhala “the owner of the vessel” u cioe` s-socjeta` konvenuta. B’dana kollu din il-Qorti tikkondividi s-sottomissjoni tal-istess socjeta` konvenuta li f’kuntratti

stampanti b'kondizzjonijiet 'standard' l-istess kondizzjonijiet jistghu jigu varjati b'dak li jigi iffirmit bnadi ohra fuq l-istess dokument u, minn dan l-aspett, din il-Qorti, tenut kont tal-fattispeċji kollha tal-kaz, ma ghandha ebda ezitazzjoni tiddikjara li b'dak li hemm fuq il-faccata tal-Bill of Lading ma jista` jkun hemm ebda dubbju dwar il-vera kontraenti ghall-kuntratt ta' garr fuq imsemmi billi jidher ampjament car li dan kien qed jigi kuntrattat mas-socjeta` Pan Ocean Shipping u ma hadd izjed. Dan il-hsieb huwa konfortat mill-fatt li l-istess socjeta` Pan Ocean Shipping irrikonoxxiet l-obbligi taghha taht dan il-kuntratt ta' garr tal-merkanzija meta issaldat diversi "claims" ta' individwi ohra ghal danni f'merkanzija li kienet qed tingarr u gratilha hsara fl-istess tragitt."

23. Kwantu jikkoncerna t-"22 polza" in kwistjoni, din il-Qorti, wara li hasbet hafna fuq il-kwistjoni, waslet ghall-konkluzjoni li, bir-rispett kollu, ma tistax tikkondividi l-konkluzjoni ta' l-ewwel Qorti u cioe` li s-socjeta` konvenuta appellata iproduciat provi sufficjenti biex turi li hija ma tistax u m'ghandhiex tigi identifikata bhala l-carrier tat-trasport tal-merkanzija relattiva ghall-istess poloz.

24. Din il-Qorti waslet ghal din il-konkluzjoni wara li riflettiet hekk:-

(a) il-fatt li t-tragitt sar bis-sahha ta' *house bill of ladings* mahrug mic-*charter Pan Ocean* fuq formoli intestati b'dan l-isem ma jikkostitwixxix prova univoka li *Pan Ocean* huwa l-vettural.

(b) Il-fatt li l-isem proprju tas-socjeta` konvenuta, *Sun Maritime*, ma jidher imkien fuq il-poloz ma huwiex fattur sinifikanti ghaliex fuq l-istess poloz din is-socjeta` hija identifikabbli in kwantu hija rapprezentata tista' tghid kull fejn jintuzaw il-kliem bhal *master, captain, owner of the vessel named herein*. Dana qed jinghad billi mhux kontestat, li fiz-zmien materjali u relattiv is-socjeta` konvenuta kienet is-sid tal-bastiment indikat fil-poloz u cioe` *M.V.Hope 1*.

(c) Il-fatt li l-agent ta' *Pan Ocean* iffirma fis-*signature box as agent* ma jbidilx il-fatt li taht l-istess firma hemm stampati l-kliem *for Master*. Kif gie accennat aktar qabel f'din is-sentenza, il-fatt li l-kaptan ma ffirmax hu stess hu fatt irrilevanti ghalix il-kliem *for Master* fl-istess *signature box* jahseb proprju ghal din l-eventwalita`.

(d) Il-fatt li *Pan Ocean* ma gietx deskritta bhala *carrier* fis-*signature box* ifisser li fil-konfront tad-dawn it-"22 polza" ma hemm l-ebda inkompatibilita` bejn il-kontenut ta' din is-*signature box* u l-kontenut tal-klawsola numru 30 fuq imsemmija, cioe` dik intestata bil-kliem *identity of carrier*. Din il-klawsola tindika bl-ewwel sentenza taghha b'mod mill-aktar car li sid il-bastiment huwa l-*carrier* u, bhala tali, huwa responsabbli wahdu ghall-hsarat u jew nuqqasijiet li ssofri l-merkanzija waqt il-pendenza tal-kuntratt tat-trasport. Ta' min jirrileva hawn li l-kelma *substitute* f'din l-ewwel sentenza ma tirreferixxix ghall-*owner of the vessel*, kif approvat targumenta s-socjeta` appellata, izda tirreferi ghall-kaz fejn il-bastiment, ghal xi raguni, ikollu jigi sostitwit b'iehor.

(e) (i) Il-fatt li xi hsarat li gew notati fil-*Mates' receipts* ma gewx riflessi fil-poloż relattivi li allura gew mahruga bhala *clean bills of lading* ma jikkostitwixxix prova univoka li l-kaptan kien kompletament aljen ghall-hrug tal-istess poloż (kif irriteniet l-ewwel Qorti) ghax kieku ma kienx hekk huwa kien jinsisti li fuq il-poloż jigu mnizzla l-istess notamenti li kien gew annotati fuq il-*mates' receipts*.

(ii) Qabel ma' din il-Qorti tispjega ahjar xi trid tfisser, b'dak li jinghad fil-paragrafu precedenti, ghandu jinghad li s-socjeta` appellanti kellha ragun tghid li l-*mates' receipts* ipprezentati mis-socjeta` konvenuta bhala Dok AF7 u AF8 (ara fol. 166 u 167) jirreferu ghall-poloż li ma jiformawx il-meritu ta' din il-kawza. Dan hu accetat mis-socjeta` appellata, li ddikjarat li kienet ipprezentat dawk id-dokumenti bi zball genwin. Fil-mori tal-appell hija ipprezentat zewg *mates' receipts* ohra bhala Dok AF12 u AF13 (ara fol 93 u 94 tal-process tal-appell) li wkoll fihom notamenti tal-kaptan dwar hsarat fil-merkanzija u li jirreferu ghall-poloż numru POBUSEMTLB 30389 u

POBUKUATLB 30716 li huma poloz li jirrientraw fl-meritu ta' din il-kawza (ara Dok M2 a fol 134 u Dok DH16 a fol 85). Dawn huma *clean bill of lading* ghax ma fihom l-ebda annotazzjoni ta' hsharat, kif hemm fuq il-*mates' receipts* relattivi.

(iii) Din il-Qorti taccetta l-kjarifika li ghamlet is-socjeta` appellata, izda jidhrilha li l-prova li ghamlet f'dana l-istadju, u cioe` dwar l-imsemmija diskrepanza bejn il-*cloused mates' receipt* u l-*clean bill of lading* relattiv, xorta wahda ma tikkostitwixxix prova univoka li l-kaptan, rapprezentanti sid il-bastiment u ultimament is-socjeta` konvenuta, ma kienx jinteressah x'jigi notat fuq il-polza ghax hu kien kompletament aljen ghall-hrug ta' dawk id-dokumenti, kif irriteniet l-ewwel Qorti.

(iv) Din il-Qorti qieghdha tghid hekk ghaliex innotat li fuq dawn il-poloz, taht l-intestatura fuq il-lemin fuq nett tal-ewwel faccata, hemm dawn il-kliem stampati b'*block capital letters*:-

“THE TERM APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION WHEN USED IN THIS BILL OF LADING WITH REFERENCE TO IRON, STEEL, METAL PRODUCTS OR WOOD PRODUCTS DOES NOT MEAN THAT THE GOODS, WHEN RECEIVED, WERE FREE OF VISIBLE RUST, MOISTURE, STAINING, CHAFFING AND/OR BREAKAGE. IF THE SHIPPER SO REQUESTS, A SUBSTITUTE BILL OF LADING WILL BE ISSUED OMITTING THE ABOVE DEFINITION AND SETTING FORTH ANY NOTATIONS AS TO RUST OR MOISTURE, STAINING, CHAFFING AND/OR BREAKAGE WHICH MAY APPEAR ON THE MATES, OR TALLY CLERKS' RECEIPTS.”

(v) Din il-klawsola, fil-fehma tal-Qorti, qieghdha tezenta lill-vettural milli jinnota fuq il-polza l-hsharat imsemmija fl-istess klawsola meta l-merkanzija tkun, bhal fil-kaz odjern *wood products*. L-istess klawsola kienet tixhet ir-responsabilita` fuq ix-*shipper* li jitlob li tinhariglu a *substitute bill of lading* bla klawsola simili biex b'hekk tinhareg polza li fuqha jkunu jistghu jigu notati l-hsharat li

jkunu gew notati fil-*mates' receipts*. Billi l-poloż in kwistjoni kollha ghandhom fuqhom stampati l-imsemmija klawsola hu evidenti ghal din il-Qorti li l-kaptan in rapprezentanza ta' sid il-bastiment ma kellu ebda interess li jesigi li n-notamenti fuq il-*mates receipts* jitnizzlu fil-poloż relattivi.

(e) Fl-ahharnett l-ewwel Qorti sabet konfort ghall-konkluzjoni li waslet ghalha fil-fatt li *Pan Ocean* kienet hallset diversi *claims* ta' individwi ohra ghal danni f'merkanzija ohra li kienet qed tingarr waqt l-istess tragitt. Anke dan il-fatt wahdu, fil-fehma ta' din il-Qorti, ma hux prova univoka li *Pan Ocean* kienet tidher bhala l-*carrier* fuq il-kuntratt ta' trasport in kwistjoni. Dan qieghed jinghad ghaliex apparti d-dokumenti AF1 sa AF8 (ara fol 159-167) ma tressqu l-ebda provi konkreti biex jispjegaw dettaljatament it-transazzjonijiet in kwistjoni. Lanqas ix-xhud Mrs. Ina Borovic (ara fol 57) ma deherilha li kellha ssemmi din ic-cirkostanza fl-affidavit taghha. Hu x'inhu l-kaz, il-ligi tipprospetta l-kaz fejn wiehed ihallas id-dejn ta' haddiehor. Ghalhekk l-imsemmija prova li ghamlet is-socjeta` appellata la hija wahda kompleta u lanqas hija wahda univoka.

25. Minn ezami akkurat tal-imsemmija "22 polza" u tal-provi relattivi akkwiziti fil-process, din il-Qorti waslet ghall-konkluzjoni li fir-rigward ta' dawn il-poloż is-socjeta` konvenuta, issa appellata, ma rnexxlix taghmel prova sodisfacenti ta' dak li allegat fl-ewwel eccezzjoni taghha u cioe` li ma hemm l-ebda relazzjoni guridika bejnha u bejn is-socjeta` attrici. Konsegwentement, mill-kompless tal-provi u b'applikazzjoni tal-principji legali fuq imfissra, tezisti tali relazzjoni guridika bejn il-kontendenti, pero` biss fir-rigward tal-imsemmija "22 polza".

III. DECIDE

26. Ghal dawn il-motivi:-

Tilqa' in parte u fis-sens premiss biss l-appell tas-socjeta` attrici, u ghalhekk tiddeciedi li:-

Kopja Informali ta' Sentenza

(a) fil-konfront tas-“36 polza” imsemmija fil-pragrafu 8 ta' din is-sentenza, tilqa' l-ewwel eccezzjoni tas-socjeta` konvenuta billi tiddikjara l-istess socjeta` bhala li mhijjex legittima kontradittrici fil-proceduri relattivi ghall-istess “36 polza” u konsegwentement tillibera l-istess socjeta` konvenuta mill-osservanza tal-gudizzju in kwantu jirrigwarda l-istess “36 polza” – u f'dan is-sens biss tikkonferma s-sentenza appellata, u dan biss in kwantu tolqot dawn is-“36 polza”; u

(b) ghall-kumpliment, tirrevoka s-sentenza appellata billi tichad l-ewwel eccezzjoni tas-socjeta` konvenuta, in kwantu din inghatat fil-konfront tal-imsemmija “22 polza” (ara para 8 *supra*) u ghalhekk tordna li l-atti tal-kawza jigu trasmessi lill-ewwel Qorti sabiex il-kawza tkompli tiehu l-kors taghha, pero` biss fil-konfront ta' dak li jirrigwarda l-imsemmija “22 polza”.

(c) L-ispejjez ta' l-ewwel u ta' din it-tieni istanza ghandhom jigu sopportati kwantu ghal zewg terzi ($\frac{2}{3}$) mis-socjeta` attrici appellanti u kwantu ghar-rimamenti terz ($\frac{1}{3}$) mis-socjeta` konvenuta appellata.

< Sentenza Finali >

-----TMIEM-----