

Qorti Civili, Prim'Awla

Imhalled Anthony Ellul

Citazzjoni numru:- 2764/97AE

Grace Farrugia u t-tfal taghha Rachel Portelli u Angie Farrugia

Vs

Sun Aviation Limited, Excelair Services Limited, Unique Travel Limited, Dipartiment ta' l-Avjazzjoni Civili, Antonia Bartolo, mart l-assenti Carmel Bartolo, f'isimha proprju u bhala rapprezentanta legali ta' bintha minuri Liliana, Philip, Roseanne u Jo-Mark ahwa Bartolo, ulied l-istess assenti Carmel Bartolo u Ministru tat-Trasport u l-avukat Dr Victor Scerri u l-Prokuratur Legali Sharon Mizzi nominati b'digriet tas-26 ta' Dicembru 1997 bhala kuraturi deputati sabiex jirraprezentaw lill-assenti Carmel Bartolo¹ u b'digriet tat-23 ta' Ottubru 1998 il-kuraturi gew sostitwiti bl-avukat Dr Tonio Azzopardi u l-Prokuratur Legali Mario Mifsud Bonnici, u b'digriet tat-12 ta' Frar 2003 l-Avukat Dr Martin Fenech u l-Prokuratur Legali Liliana Buhagiar gew nominati kuraturi deputati sabiex jirraprezentaw l-eredita gjacenti tal-mejjet Philip Bartolo u b'nota tal-21 ta' Marzu 2012 Antonia Bartolo, Liliana Bartolo, Roseanne Attard xebba Bartolo u Jacqueline Bartolo u ghan-nom tal-minuri Karl Bartolo jassumu l-atti tal-kawza minflok Carmelo Bartolo u b'digriet tal-31 ta' Mejju 1999 il-qorti awtorizzat l-intervent fil-kawza tas-socjeta estera Assicurazioni Generali S.p.A.

Il-Gimgha, 31 ta' Jannar 2014.

Permezz ta' citazzjoni prezentata fit-2 ta' Dicembru 1997 l-atturi qeghdin jitolbu:-

1. Dikjarazzjoni li l-incident li sehh fit-3 ta' Dicembru 1995 fejn l-ajruplan Piper lance li ghandu l-marka ta' registrazzjoni 9H ABU u li fuq kien passiggier Philip Farrugia, gara tort unikament tal-konvenuti solidalment jew min minnhom, minhabba traskuragni, negligenza, imperizja u non-osservanza tal-ligijiet ta' avjazzjoni civili.
2. Tillikwida d-danni li sofrew l-atturi.
3. Tikkundanna lill-konvenuti solidalment jew min minnhom sabiex ihallsu lil kull wiehed jew wahda mill-atturi, dik is-somma li tigi likwidata bhala danni.

¹ Kull ma qalu fin-nota ta' l-eccezzjonijiet li pprezentaw fil-31 ta' Lulju 1998 (fol. 24) hu li m'humiex edotti mill-fatti.

Il-Ministru tat-Trasport u d-Direttur tal-Avjazzjoni Civili wiegbu (fol. 20):-

1. L-attrici trid tipprova l-ghejbien ta' zewgha.
2. Il-Ministru tat-Trasport gie mharrek inutilment billi m'huwiex responsabbli mill-amministrazzjoni ta' kuljum tad-Dipartiment tal-Avjazzjoni Civili u lanqas m'hemm xi ness logiku jew kawzali bejn dak li l-attrici tallega u l-agir tieghu. Ghalhekk m'huwiex il-legittimu kontradittur.
3. Id-Direttur tal-Avjazzjoni Civili wkoll m'huwiex legittimu kontradittur peress li m'hemmx ness kawzali bejn l-allegazzjonijiet attrici u l-operat tieghu.
4. L-eccipjenti agixxew skond il-ligi.

Unique Travel Limited eccepjet (fol. 42):

1. Ma kellha x'taqsam xejn ma booking ta' Philip Farrugia fuq it-titjira in kwistjoni. Ghalhekk m'hemmx relazzjoni guridika ma' Philip Farrugia u ghandu jigi liberat mill-osservanza tal-gudizzju.
2. Ic-citazzjoni hi nulla ghaliex l-atturi mkien ma qalu fuq liema bazi legali qeghdin jibbazaw l-azzjoni.
3. L-atturi ma talbux li jigi dikjarat li Philip Farrugia huwa mejjet.

Il-konvenuti **Sun Aviation Limited, Exelair Services Limited u l-familja Bartolo** ipprezentaw nota (fol. 86a) u ddikjaraw li kienu qeghdin jikkarifikaw l-eccezzjonijiet kollha²:-

1. Preliminarjament n-nuqqas ta' interess guridiku tal-atturi f'din il-kawza peress li r-relazzjoni guridika bejn l-atturi u l-konvenuti, ma jirrizultax f'liema kapacita' l-atturi qeghdin jaghmlu din il-kawza u inoltre ma tistax tigi istitwita kawza ghad-danni minhabba l-ghibien ta' persuna izda biss minhabba l-mewt taghha, liema mewt trid tigi ppruvata permezz ta' certifikat tal-mewt.
2. It-talbiet attrici huma nfondati fil-fatt u did-dritt ghaliex l-eccipjenti m'humix responsabbli ghal xi danni naxxenti mill-incident meritu tal-kawza.
3. Kwalunkwe likwidazzjoni ghandha tiehu in konsiderazzjoni l-limitazzjoni ghar-responsabbilta' tas-sid ta' ajruplan stabbilit mil-ligi.

Jirrizulta li b'nota prezentata fil-21 ta' Marzu 2012 Antonia Bartolo, Lilian Bartolo, Roseanne Bartolo u Jacqueline Bartolo f'isimha proprju u f'isem il-

² Fis-seduta tal-10 ta' Gunju 2003 id-difensur tal-konvenuti iddikjara li *"t-tlett (3) eccezzjonijiet indikati f'din in-nota ghandhom jitqiesu li huma l-unici eccezzjonijiet konvenuti."* (fol. 85). Min-nota hu evidenti li l-konvenuti Sun Aviation Ltd, Excelair Services Ltd u l-familja Bartolo illimitaw l-eccezzjonijiet ghal tlieta. Ghalhekk il-qorti tqies li l-eccezzjonijiet li originarjament inghataw minn dawn il-konvenuti (fol. 27, fol. 32 u fol. 37) gew sostitwiti bl-imsemmija tlett eccezzjonijiet. Ghalhekk il-qorti m'hijix ser tirriproduci dak li jinghad fin-noti ta' l-eccezzjonijiet originali.

minuri Karl Bartolo, assumew l-atti tal-kawza minflok Carmelo Bartolo (fol. 179). Jirrizulta li l-konvenut:-

- (a) Philip Bartolo, iben il-konvenuta Antonia Bartolo, miet f'Settembru 1998 ta' 24 sena. Kienu nhatru kuraturi sabiex jidhru ghall-wirt tieghu, li wiegbu li ma kienux edotti mill-fatti (ara nota ta' l-eccezzjonijiet a fol. 87).
- (b) Joseph Mark Bartolo, iben il-konvenuta Antonia Bartolo, miet fl-24 ta' Novembru 2007. Jacqueline Bartolo hi martu u Karl Bartolo huwa ibnu. Ghalkemm ma jidhirx li nhatru kuraturi sabiex jidhru ghall-wirt tieghu, japplika l-Artikolu 810B tal-Kap. 12.

Il-qorti rat l-atti wkoll tal-Bord ta' Inkjesta li kien inhatar mill-Ministru tat-Trasport.

Ikkunsidrat:

1. Dan il-kaz jitratta l-incident li sehh fit-3 ta' Dicembru 1995 meta ggarraf ajruplan Piper Lance (9H ABU) f'titjira bejn Djerba, Tunezija u Malta. Il-bdot kien Carmel Bartolo. L-atturi huma l-familjari ta' wiehed mill-passigiera, Philip Farrugia. Irrizulta li fit-2 ta' Dicembru 1995 l-ajruplan telaq minn Malta ghal Djerba, Tunezija.

L-ajruplan kien proprjeta' Sun Aviation Limited. Jirrizulta li qabel l-incident kien hemm certifikat ta' airworthiness li jkopri l-perjodu bejn is-16 ta' Jannar 1995 u l-15 ta' Jannar 1996 (fol. 249).

Philip Farrugia kien jahdem fil-Libja ma' Haniel & LUEG GmbH bhala *Assistant Driller* fuq rig taz-zejt. Fil-fatt ftit qabel kien iffirma kuntratt ta' impjeg datat 18 ta' Ottubru 1995 (fol. 99), u kien fi triqta lura lejn Malta. L-ajruplan kellu air service licence "[...] for the carriage and dropping of parachutists for hire or reward." (fol. 252). Licenzja ghall-perjodu bejn l-1 ta' Lulju 1995 u t-30 ta' Gunju 1996. Carmelo Bartolo kellu kumpannija ohra, Excelair Limited li kienet sid ta' zewg ajruplani (Piper Navajo PA 31-310 u Cessna Caravan II F406) u kellha licenzja "[...] to operate aircraft on chartered services for reward or in connection with any trade or business.". Fis-26 ta' Lulju 1995 id-Dipartiment tal-Avjazzjoni Civili hareg licenzja fuq dawn iz-zewg ajruplani sabiex jintuzaw ghat-trasport pubbliku, licenzja li kienet valida sas-26 ta' Lulju 1996.

Il-bdot kellu licenzja ta' *commercial pilot* mahruga mill-Istati Uniti. Joseph Sultana, ufficjal tad-Dipartiment tal-Avjazzjoni Civili, xehed: "*The pilot had commercial pilot privileges limited to multi-engine aeroplanes so that under US law he could fly as a commercial pilot on multi-engined aeroplanes. As far as single engine aircraft is concerned he was only authorised to fly for private pilot privileges.*" (seduta quddiem il-Bord tal-Inkjesta tal-5 ta' Gunju 1996).

2. Jidher li t-titjira in kwistjoni saret minn Excelair Limited, kumpannija ohra ta' Carmelo Bartolo.
3. Dwar dan il-kaz kienet saret inkjesta minn Bord ta' Inkjesta li kien inhatar mill-Ministru tat-Trasport, Komunikazzjonijiet u Teknologija fit-termini tar-Regolament 9 tar-Regolamenti (Investigazzjoni ta' Incidenti) tal-1956. Fir-rapport il-Bord kien ikkonkluda (fol. 182):

"Upon the record in this case, and keeping in mind the terms of reference of this Board, there was evidence submitted to show that the proximate cause of the accident can be attributed to these factors, viz:

- (a) lack of aircraft airworthiness;*
- (b) adverse weather conditions;*
- (c) pilot fatigue, anxiety and stress;"*

4. Mill-provi li tressqu m'hemmx prova certa ta' x'wassel ghal dan l-incident. Hadd mill-passiggieri ma ghex u ghalkemm instabu xi fdalijiet mill-ajruplan, ma jidhirx li minnhom wiehed seta' jikkonkludi x'gara.

Il-qorti hi tal-fehma li mill-provi rrizulta li:-

- (a) Fit-titjira tat-2 ta' Dicembru 1995 meta l-passiggieri nizlu mill-ajruplan u marru jibgru l-bagalji, raw dak li gie deskritt bhala *alternator belt* imdendel. Spjegaw:-

- **David Sills:**

"There was a belt hanging out behind the propeller. We pointed out to the pilot when we were unloading our luggage, and then when we got into the café area at Djerba airport the pilot had the belt in his hand."

- **Rodney Charles Wood** qal:-

"At the side of the propeller were the air scope is I just happened to look in there and there was this drive belt/V belt all shredded, all in pieces. So I turned to the Captain and said 'I think maybe you had better have a quick look at that'..... The Captain just put his arm in and pulled out this belt all in bits and pieces."

- **Omar Kleb** qal:

"Upon landing I noticed a drive belt has been torn to pieces. I asked him what is he going to do. His reply was first to check if he can repair the damage, then would flight right away, otherwise wait until the next morning."

F'dikjarazzjoni li ghamel fil-25 ta' Awwissu 1996 qal:-

"Upon landing I noticed a drive belt has been torn to pieces. I asked him what is he going to do. His reply was first to check if he can repair the damage, then would flight right away, otherwise wait until the next morning."

- (b) Dawn l-istess persuni spjegaw l-esperjenza qarsa li kellhom fuq dak il-vjagg. F'dan ir-rigward il-qorti tirreferi per ezempju ghal dak li xehed Rodney Charles Wood:

"He kept trying to get the GPS to work and then as we continued he asked if I could try to fix the wiring on the GPS on the plug, so he gave me a torch and I just wiggled at it and I said no I darn't touch anything. I said I am not an aircraft engineer and I would do this on the ground. So he said can you just check the fuselage which to me they looked liked the resettable fuselage which was directly in front of me. So I shown the torch across".

F'dikjarazzjoni li ghamel fl-24 ta' Ottubru 1996 qal:-

"We were all very cold and the pilot looked very worried. He handed me a torch plus some paper and asked me to try and find the fault on the GPS wiring. To which I said I am not an aircraft engineer and would not do anything to a plane on the ground, never mind at 10,000 feet in the middle of a storm."

- (c) Kien hemm il-maltemp. Joseph Sultana, *operations officer* mad-Dipartiment tal-Avjazzjoni Civili, xehed li minn taghrif li kienu gabru mill-awtoritajiet Tunezini, irrizulta li l-bdot kien darbtejn mar l-ufficju metereologiku ta' Djerba. L-ewwel darba fit-2 ta' Dicembru fit-8 p.m. u t-tieni darba fit-3 ta' Dicembru fit-3 ta' filghodu; *"it says that he looked at the weather as well from the weather satellite system. He looked at the matter and the tubs but he did not take the metereological report which the briefer had prepared. He told the briefer that it's all right and he left. This is a statement made by the Chief Inspector of Accidents presumably taken from the metereological briefer himself"*. Sahansitra l-Maggur Joseph Mifsud, Kap Ufficjal Metereologiku fid-Dipartiment tal-Avjazzjoni Civili kkonferma li kienu hargu SIGMET li ddeskrivieh bhala *"a warning to aircraft saying that there is great instability."* Minkejja li t-titjira minn Malta kienet iltaqgħet ma' maltempata qawwija u l-passiggieri jidhru li spicaw imwerwirin, Carmel Bartolo ma jidhirx li ta wisq importanza lit-temp.
- (d) Fit-titjira tat-2 ta' Dicembru 1995 il-passiggiera lanqas inghataw *pre-flight safety briefing* qabel telqu minn Malta (Omar Kleb).

Indizju iehor li ma jirriflettix tajjeb fuq il-*modus operandi* ta' Carmel Bartolo.

(e) Il-Piper Lance 9H-ABU seta' jintuza "*for the carriage and dropping of parachutists for hire or reward*" (*air service licence* datata l-1 ta' Lulju 1995). Il-vjagg fatali ma kienx hekk ghalkemm jidher li l-b'dan l-ajruplan setghu jsiru vjaggi privati. Sar l-argument li l-vjagg in kwistjoni kien vjagg privat ghaliex il-passiggiera ma hallsux. F'dan ir-rigward il-qorti tosserva li:-

- M'hemmx prova cara li l-vittmi ma hallsux ghall-vjagg fatali;
- Hu minnu li David Sills xehed li t-titjira tat-2 ta' Dicembru 1995 kienet *complementary flight*. Richard Tua ta' Unique Travel Limited ukoll ikkonferma tali fatt. Pero' ma jidhirx li kkonferma li t-titjira bejn Djerba u Malta kienet bla hlas.
- 'Il fatt li fit-titjira tat-2 ta' Dicembru 1995 kien hemm min ma hallasx ma jfissirx li l-passiggiera tat-titjira tat-3 ta' Dicembru 1995 ma hallsux.
- F'kull kaz anke jekk hadd mill-passiggiera, tat-titjira tat-3 ta' Dicembru 1995, ma hallasx, ma jfissirx li tikkwalifika bhala titjira privata. Il-qorti ma taqbilx mat-tezi tal-konvenuti li ladarba ma jsirx hlas allura t-titjira hi privata. Dan ma kienx xi vjagg fejn Bartolo siefer ma' hbieb tieghu. Kien vjagg organizzat minn kumpannija kummercjali (Excelair Limited), li sahsitra ma kellix licenzja sabiex taghmel uzu mill-ajruplan li ggarraf.
- Tant il-Piper 9H-ABU kien jintuza minn Carmelo Bartolo ghall-vjaggi kummercjali li kien jigi reklamat bhala wiehed mill-ajruplani li jintuza ghall-vjaggi (ara rapport a fol. 397 tal-kawza 2751/1997).

Il-qorti ma taqbilx mar-ragunament tal-konvenuti Bartolo li 'l fatt li ma ntuzawx l-ajruplani ta' Excelair Limited hi ndikazzjoni cara li t-titjiriet minn Malta ghal Djerba u lura ma kienux titjiriet kummercjali. M'hemm l-ebda prova ghalfejn ma ntuzawx l-ajruplani l-ohra.

Ghalkemm dan 'il fatt ma kienx il-kawza prossima tal-incident, pero l-*modus operandi* ta' Carmelo Bartolo jitfa' dawl fuq il-mod laxk kif kien qieghed imexxi l-kumpanniji u d-decizjonijiet li kien qieghed jiehu. Il-qorti hi tal-fehma li dawn il-provi huma fihom infushom indizju ta' persuna li lesta tiehu riskji, haga li hu evidenti li ghamel meta ddecieda li jivvjagga fit-3 ta' Dicembru 1995.

(f) Ma jirrizultax li sar xi xoghol fuq l-ajruplan qabel telaq minn Djerba fit-3 ta' Dicembru 1995;

Id-deskrizzjoni grafika li taw it-tlett passiggieri dwar it-titjira li ghamel Carmel Bartolo fit-2 ta' Dicembru 1995 minn Malta ghal Djerba, taghti

stampa xejn sabiha. Jidher li l-ajruplan wasa Djerba fit-8.29 ta' bil-lejl. Minn taghrif li kien inghata mill-awtoritajiet Tunezini, l-ajruplan kien inghata *takeoff clearance* fl-3.45 ta' filghodu tat-3 ta' Dicembru 1995 cjo' sebgha sghat wara li wasal f'Djerba, Tunezija. Jirrizulta li fil-fatt l-ajruplan telaq u l-ahhar kuntatt mat-torri tal-kontroll f'Tunez kien fl-3.58 ta' filghodu. Hu evidenti li l-ajruplan, apparti li ltaqa' ma' maltempata kbira fi triqtu lejn Tunez, kellu problemi teknici li kien hemm bzonn li jigu ndirizzati qabel jerga' jtir fit-3 ta' Dicembru 1995. Il-qorti m'hijjex konvinta li dawn saru meta tqies:-

- (a) il-hin li fih wasal l-ajruplan;
- (b) qabel telaq minn Djerba, kienu ghaddew biss ftit iktar minn sebgha sghat minn meta wasal;
- (c) li jekk kellu bzonn jinbidel l-*alternator belt*, Paul Lehman mill-Piper Aircraft Inc. qal: "*in order to replace the alternator belt on this type of aircraft, the propeller would have to be removed, involving an in-depth repair, and is not something that can be done in a transit stop unless there is technical back-up.*" (seduta tal-14 ta' Mejju 1997 quddiem il-Bord ta' Inkjesta).
- (d) meta fit-2 ta' Dicembru ghal habta tad-20.45 cempel lil martu, Carmel Bartolo qalilha li kien ser iqatta' l-lejl Djerba biex jilhaq ighaddi l-maltemp. Ma qalilhiex li kien hemm bzonn issir tiswija fuq l-ajruplan.

Skond l-Artikolu 1031 tal-Kodici Civili:- "*kull wiehed iwiegeb ghall-hsara li tigri bi htija tieghu.*" u persuna titqies fi htija meta fl-eghmil taghha ma tuzax "*il-prudenza, id-diligenza, u l-hsieb ta' missier tajjeb tal-familja.*" (Artikolu 1032).

Fil-fehma tal-qorti dan il-kaz jaghti lok ghall-presunzjoni tar-*res ipsa loquitur*. L-ajruplan kien tal-konvenuta Sun Aviation Limited, kienet it-titjira ta' Excelair Limited u l-bdot kien is-sid ta' dawn il-kumpanniji. Ajruplani, wkoll jekk zghar, normalment ma jaqghux. Normalment dawn it-tip ta' incidenti ma jigrux minghajr ma jkun hemm xi nuqqas ta' bniedem. Fil-fehma tal-qorti fix-xenarju deskritt hawn fuq hu ragonevoli li wiehed jassumi li fl-assenza ta' spjegazzjoni sodisfacenti ohra, l-incident sehh minhabba negligenza tal-bdot. Kien jispetta lill-werrieta ta' Carmelo Bartolo, Excelair Limited u Sun Aviation Limited jaghtu prova li fil-mument li l-ajruplan telaq minn Djerba, Tunezija kien *airworthy* u li t-temp kien tali li jippermetti ajruplan ta' dak it-tip li jaghmel *safe journey* u jasal Malta. 'Il fatt li f'Jannar 1995 id-Dipartiment tal-Avjazzjoni Civili kien iccertifika l-ajruplan bhala *airworthy*, ma jfisser xejn. L-incident sehh kwazi sena wara. Il-konvenuti Bartolo, Sun Aviation Limited u Excelair Limited ma offrew l-ebda spjegazzjoni dwar il-kawza tal-incident.

5. L-atturi harrku wkoll:-

- (a) **Lill-Ministru tat-Trasport u lid-Dipartiment tad-Dipartiment tal-Avjazzjoni Civili.** Fil-fehma tal-qorti m'hemmx prova li l-kawza prossima tal-incident kienet minhabba xi haga li ghamlu dawn l-awtoritajiet. It-titjira fatali saret fuq decizjoni personali ta' Carmelo Bartolo. `Il fatt li l-awtoritajiet kienu qeghda jinvestigaw rapporti li kienu dahlu li l-ajruplan kien qieghed jintuza ghall-vjaggi kummercjali, b'daqshekk ma jfissirx li ghandhom igorru xi parti mir-reponsabbilta. Fil-fehma tal-qorti m'hemmx ness bejn dan `il fatt u l-incidenti li sehh fit-3 ta' Dicembru 1995.
- (b) Lil **Unique Travel Limited.** Ghalkemm jidher li din il-kumpannija kienet taghti servizz lill-konvenuta Excelair Limited, m'hemmx prova li kienet b'xi mod involuta fil-vjagg fatali li sehh fit-3 ta' Dicembru 1995. Mill-provi hu car li d-decizjoni li jsir il-vjagg u li jintuza l-ajruplan Piper kienet biss ta' Carmel Bartolo.

6. Il-konkluzjoni tal-qorti hi li r-responsabbilta hi ta':-

- **Carmel Bartolo** gialadarba huwa kien il-bdot u kien hu li ha d-decizjoni r-responsabbli li jaghmel it-titjira. Decizjoni li wasslet ghall-mewt ta' sitta min-nies u farrket familji, fosthom tieghu stess.
- **Excelair Limited** li kienet il-kumpannija li organizzat il-vjagg;
- **Sun Aviation Limited** li ppermettiet li jintuza l-ajruplan taghha ghall-titjira kummercjali meta l-ajruplan Piper ma kienx debitament licenzjat, il-bdot ma kellux licenzja biex jaghmel titjira kummercjali fuq l-ajruplan in kwistjoni, u Excelair Limited ma kellix licenzja sabiex toperah.

Fir-rigward tal-ewwel eccezzjoni jinghad li hi nfondata gialadarba mill-atti hu evidenti li l-atturi huma l-verrieta ta' Philip Farrugia u li m'hemmx dubju li miet flimkien mal-passiggiera l-ohra. Fil-fatt l-atturi pprezentaw ukoll certifikat tal-mewt tieghu. Mic-citazzjoni hu evidenti li l-atturi pproponew il-kawza bhala werrieta u dipendenti ta' Philip Farrugia.

Il-konvenuti Bartolo jkollhom iwiegbu bhala werrieta ta' Carmel Bartolo ghalkemm huma personalment ma kellhom x'jaqsmu xejn mad-decizjoni li ha Carmel Bartolo li jaghmel il-vjagg fatali. Il-qorti fehemet li kien f'dan is-sens li pprezentaw nota fejn iddikjaraw li qeghdin jassumu l-atti tal-kawza minflok Carmel Bartolo. L-atturi stess fin-nota ta' sottomissjonijiet ma ghamlu l-ebda accenn li xi membru tal-familja Bartolo konvenut fil-kawza, kien negligenti jew traskurat. Ghalkemm fic-citazzjoni jidher li l-membri tal-familja Bartolo gew imharrkin personalment, konkluzjoni li l-qorti tasal ghaliha minhabba li gew imharrkin ukoll kuraturi deputati sabiex jirraprezentaw l-assenti Carmel Bartolo, fin-nota ta' sottomissjonijiet l-atturi argumentaw li r-responsabbilta kienet tal-bdot, Sun Aviation Limited, Excelair Limited, Unique Travel Limited, id-Direttur tal-Avjazzjoni Civili u l-Ministru tat-

Trasport. Ma sar l-ebda accenn li kien hemm eghmil minn wiehed mill-konvenuti Bartolo li jirrendih responsabbli ghal dak li gara fit-3 ta' Dicembru 1995. F'kull kaz mill-provi rrizulta li n-negozju kien qiegħed imexxieh Carmel Bartolo u kien hu li jiehu d-decizjonijiet li hemm bzonn jittieħdu. Hekk per ezempju rrizulta kif fit-3 ta' Dicembru 1995 Carmel Bartolo cempel lil martu Antonia Bartolo u għarrafha biss li dak il-lejl ma kienx ser jivvjagga minhabba l-maltemp. Il-kawza prossima tal-incident li seħħ fit-3 ta' Dicembru 1995 hu rizzultat tad-decizjonijiet li ha Carmel Bartolo u l-*modus operandi* tiegħu bhala direttur tal-kumpanniji fuq imsemmija.

7. Għal dak li jikkoncerna l-likwidazzjoni tad-danni, irrizulta li Philip Farrugia kellu 42 sena meta seħħ l-incident. Kif rajna f'Ottubru 1995 kien beda jahdem bhala *Assistant Driller* b'paga ta' US\$2,000 fix-xahar. Il-Qorti ser tagħmel il-kalkoli fuq:-

- (a) hmistax-il sena. M'hemmx prova li qabel l-incident Philip Farrugia kien qiegħed ibati minn xi mard terminali. Għalkemm huwa minnu li l-kuntratt ta' impjeg li kellu kien ta' sena, l-attrici xehedet li mis-sena 1980 zewgħa kien beda jahdem fuq rigs taz-zejt (fol. 97). Prova li ma gietx kontradetta. Għalhekk fuq bazi ta' probabilita' wiehed kien jistenna li jkompli jahdem f'din l-industrija.
- (b) dhul mensili ta' €2,000 meqjus li Philip Farrugia kien jahdem fuq rigs taz-zejt u u l-probabilita' hi li l-qliegħ tiegħu kien jizdied fuq firxa ta' 15 il-sena;
- (c) tnaqqis ta' 20% bhala *own consumption*, rata li qegħda tigi stabbilita meqjus li Philip Farrugia halla warah lill-martu u wliedu li huma dipendenti. F'dan ir-rigward il-Qorti tal-Appell fil-kawza **Michael Borg et vs Joseph Curmi**, deciza fl-24 ta' Frar 2012, osservat:-

"Din il-Qorti tosserva li, kif sewwa rrilevaw l-atturi appellati, il-kuncett ta' "dependency" ma nsibuhx fil-ligi tagħna. Infatti, kif rajna aktar 'il fuq, f'kaz ta' mewt, id-danni dovuti lill-werrieta jigu komputati bhal fil-kaz ta' "inkapacita` totali għal dejjem" skont id-disposizzjoni tal-Artikolu 1045 tal-Kap. 16. Għalhekk, f'kazi ta' mewt, il-ligi trid li l-eredi jingħataw dak it-telf effettiv li jkun sofra d-decujus, daqs li kieku qed jippercepjeh d-dannegat, konsistenti fi (1) spejjez necessarji, (2) it-telf ta' paga jew qliegħ iehor attwali u (3) it-telf ta' qliegħ li tbat (il-persuna inkapacitata) 'il quddiem minhabba inkapacita` għal dejjem, hlief li fil-kaz ta' mewt l-inkapacita` tigi kunsidrata bhala wahda totali. Il-ligi ma ssemmi ebda tnaqqis minhabba dipendenza jew l-assenza ta' din, izda issemmi biss eredi.

B'dan kollu din il-Qorti tapprezza u tifhem li biex issir gustizzja kemm mad-dannegat u mad-dannegant trid tigi ezercitata dik id-diskrezzjoni li l-Artikolu 1045 jagħti lil gudikant. Altrimenti jigri li jigri

znaturat il-kuncett ta' "restitutio in integrum" li l-Artikoli 1029 et sequitur qed jipprovaw ireggu."

Ghalhekk l-ammont dovut huwa ta':-

€24,000 x 15 il-sena – 20% = mitejn u tmienja u tmenin elf ewro (€288,000).

Mhux ser jitnaqqas xi persentagg minhabba li l-hlas irid issir f'daqqa, gialadarba l-kawza illha pendenti mill-1997.

Il-konvenuti Bartolo, Aviation Limited u Excelair Limited invokaw il-il-Konvenzjoni ta' Varsavja for the *Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*. Fil-fehma tal-qorti:-

- (a) Jekk kellha tapplika din il-Konvenzjoni jidher li hi biss fil-konfront ta' Excelair Limited gialadarba jidher li t-titjira saret minn din il-kumpannija;
- (b) Il-Konvenzjoni ma tapplikax. F'dan ir-rigward issir riferenza ghall-Artikolu 3(2) li jipprovdi:- *"Nevertheless, if the carrier accepts a passenger without a passenger ticket having been delivered he shall not be entitled to avail himself of those provisions of this Convention which exclude or limit his liability."* Ladarba kienu l-konvenuti li nvokaw il-Konvenzjoni, kellhom l-oneru li jaghtu prova li l-passiggiera nghataw biljett tal-ajru li kellu d-dettalji li jissemmew fl-Artikolu 3(1) tal-istess Konvenzjoni, fosthom *"a statement that the carriage is subject to the rules relating to liability established by this Convention."* Ma saret l-ebda prova f'dan is-sens u ghalhekk il-Konvenzjoni ma tapplikax. Dan appart li l-qorti tqies li hu kontradittorju li filli jargumentaw li l-vjagg kien privat u mbaghad isostnu li tapplika l-Konvenzjoni.

Ghal dawn il-motivi l-qorti tiddeciedi l-kawza billi:-

- 1. Tichad l-ewwel eccezzjoni tal-Ministru tat-Trasport u tad-Direttur tal-Avjazzjoni Civili in kwantu saret prova li Philip Farrugia miet fl-incident tal-ajru, tant li hareg certifikat tal-mewt (fol. 121). Spejjez relatati mal-eccezzjoni a karigu ta' dawn il-konvenuti.**
- 2. Tilqa' l-eccezzjonijiet fil-meritu li nghataw mill-Ministru tat-Trasport u Direttur tal-Avjazzjoni Civili u tichad it-talbiet fil-konfront taghhom. Spejjez a karigu tal-atturi.**
- 3. Tilqa' l-ewwel eccezzjoni ta' Unique Travel Limited. Spejjez a karigu tal-atturi.**
- 4. Tichad l-eccezzjonijiet tal-konvenuti Sun Aviation Limited, Excelair Limited u tal-membri tal-familja Bartolo u:-**

- i. Tilqa' l-ewwel talba kontra Sun Aviation Limited, Excelair Limited u l-konvenuti Antonia Bartolo, Liliana Bartolo, Roseann Attard xebba Bartolo u Jacqueline Bartolo f'isimha proprju u ghan-nom tal-minuri Karl Bartolo gialadarba ddikjaraw li qeghdin jassumu l-atti tal-kawza minflok il-mejjet Carmelo Bartolo³. Responsabbilta' li hi solidali bejn dawn it-tlieta cjoe' Sun Aviation Limited, Excelair Limited u l-membri tal-familja Bartolo⁴.**
- ii. Tillikwida d-danni fl-ammont ta' mitejn u tmienja u tmenin elf ewro (€288,000).**
- iii. Tikkundanna solidalment lil:-**
 - (a) Sun Aviation Limited;**
 - (b) Excelair Limited; u**
 - (c) l-konvenuti Bartolo gialadarba assumew l-atti minflok Carmelo Bartolo⁵****sabiex ihallsu lill-atturi mitejn u tmienja u tmenin elf ewro (€288,000).**

Bl-ispejjez kontra l-imsemmija konvenuti u bl-imghax mil-lum, b'dan li l-atturi ghandhom jaghmlu tajjeb ghall-kwart (1/4) mill-ispejjez tagghom peress li l-qorti hi l-fehma li dawn il-proceduri damu bla bzon minhabba l-mod xejn diligenti kif ressqu l-provi tagghom. Spejjez tal-kuraturi a karigu tal-istess konvenuti.

Anthony Ellul.

³ Taghmilha cara li b'din is-sentenza il-konvenuti Bartolo ma nstabux responsabbli personalment li kellhom xi tort fl-incident tal-ajru li sehh fit-3 ta' Dicembru 1995, b'dan li gialadarba assumew l-atti tal-kawza minflok il-bdot Carmelo Bartolo, jridu jaghmlu tajjeb huma.

⁴ Artikolu 1050 tal-Kodici Civili.

⁵ Ara nota prezentata fil-21 ta' Marzu 2012.