

# **PRIM'AWLA TAL-QORTI CIVILI**

**IMHALLEF**

**ONOR. DR. DAVID SCICLUNA LL.D. MAG. JUR. (EUR. LAW)**

**Seduta ta' nhar it-Tlieta, 18 ta' Mejju 1999**

**Numru 30**

**Citaz. numru 950/77 DS**

**Silvio Mifsud et noe**

**vs**

**Philip Grech noe**

Citaz. Nru. 950/77

Silvio Mifsud u Adrian Mifsud fil-kwalita' taghhom ta' diretturi ta' u ghan-nom u in rapprezentanza tas-socjeta' S. Mifsud & Sons Ltd. bhala mandatarja u ghan-nom u in rapprezentanza tas-socjeta' estera Siculo Partenopea di Navigazione S.P.A. fil-kwalita' taghha ta' proprjetarja tal-vapur "Graziella Zeta" u in rapprezentanza tal-istess

vs

Philip Grech fil-kwalita' tieghu ta' mandatarju tal-vapur "Hamburger Wappen" u in rapprezentanza ta' l-istess u Ronald Mifsud u Paolo Mifsud ghan-nom u in rapprezentanza tas-socjeta' M.S.T. Agencies Ltd. fil-kwalita' taghha ta' proprjetarja tat-tugboat "Rossgarth" u in rapprezentanza tal-istess, u Ronald Mifsud u Paolo Mifsud ghan-nom u in rapprezentanza tas-socjetajiet Mediterranean Salvage Co. Ltd., Malta Ship Towage Co. Ltd. u Mediterranean Towage Co. Ltd. fil-kwalita' taghhom ta' proprjetarji rispettivament tat-tugboats "Bull Terrier", "Cambrian" u "Bremen Terrier" u in rapprezentanza tal-istess

Il-Qorti,

Rat ic-citazzjoni pprezentata fl-4 ta' Novembru 1977 li permezz taghha l-atturi nomine wara li ppremettew:

peress illi waqt li l-vapur "Graziella Zeta" fis-27 ta' Gunju 1977 kien qiegħed wieqaf hdejn Hamilton Wharf fil-Port il-Kbir ta' Malta u dahlu fih l-vapur "Hamburger Wappen" u t-Tugboats tal-konvenuti nomine rispettivament u dan bi htija tal-konvenuti nomine jew min minnhom u b'rizultat ta' dan l-incident huwa soffra danni ingenti li għalihom huma responsabbli il-konvenut nomine, jew min minnhom, u dana kif sejjer jirrizulta waqt it-trattazzjoni tal-kawza.

talbu għalhekk:

1. illi z-zewg konvenuti jew min minnhom jigu dikjarati responsabbli għall-kollizzjoni marittima fuq imsemmija li biha l-attur nomine soffra danni ingenti; jigu likwidati d-danni sofferti mill-attur nomine jekk hemm bzonn bl-opra ta' periti nominandi;
2. tikkundanna lill-konvenuti nomine jew min minnhom jhallsu lill-attur nomine dik is-somma li tigi likwidata in linea ta' danni sofferti mill-attur nomine skond kif intqal fuq u għar-ragunijiet fuq premissi.

Bl-imghax legali mid-data tan-notifika tac-citazzjoni u bl-ispejjes komprizi dawk tal-Proceduri tat-Testimonjal u tal-"Protocol" kontra l-konvenuti li minn issa jibqghu ngunti għas-subizzjoni tagħhom.

Rat in-nota tal-eccezzjonijiet tal-konvenuti Ronald u Paolo Mifsud nomine fejn qalu:

Illi in linea preliminari mhux minnu li is-socjeta' konvenuta "M.S.T. Agencies Ltd" hija propjetarja tat-tug boats: Bremen Terrier, Bull Terrier u Cambrian u għalhekk hija għandha tigi liberata mill-osservanza in kwantu giet citata f'dil-kwalita'.

Illi l-mertu ta' dil-kawza huwa konness ma dak fiz-zewg kawzi : "Paul Mifsud noe et noe vs Philip Grech noe" (Citaz.Nru 656/77 GS) li qed jinstemghu minn din il-Qorti kif preseduta, u li jinsabu differiti għat-8 ta' Dicembru 1977, u għalhekk huwa opportun li jigu konnessi ma din il-kawza.

Illi fil-mertu it-tug boat Rossgarth tas-socjeta' konvenuta mhi bl-ebda mod responsabbli għad-danni kagjonati fil-vapur "Graziella Zeta". mhux

biss li fl-ebda hin ma kien hemm kollizzjoni bejn il-vapur Graziella Zeta u it-tug boat Rossgarth tas-socjeta' konvenuta, izda din it-tug boat innifisha, li kienet qed topera taht il-kmand u kontroll tat-Tow taghha il-vapur Hamburger Wappen u taht l-istandard "U.K. Towage Conditions", garrbet ukoll hsrat minhabba stress qawwija fuq il-magni taghha kagjonati minn emergenza krejata mill-kondizzjonijiet tat-temp prevalenti.

Salvi eccezzjonijiet ulterjuri.

Rat in-nota tal-eccezzjonijiet ta' Philip Grech nomine fejn qal:

Illi l-incident fic-citazzjoni ma kienx tort tal-vapur "Hamburger Wappen" izda unikament tat-tug boat "Rossgarth" propjeta' tad-ditta M.S.T. Agencies Limited li, waqt l-operazzjoni ghal hrug tal-m/v Hamburger Wappen mid-Drydocks kellu explosion fl-engine room u bil-blast tefa l-m/v Hamburger Wappen fuq il-Graziella Zeta.

Salvi jekk ikun il-kaz, eccezzjonijiet ohra.

Rat in-nota tal-eccezzjonijiet tal-konvenuti Ronald u Paolo Mifsud ghan-nom u in rappresentanza tas-socjeta' Mediterranean Salvage Co. Ltd. fejn qalu:

Illi mhux minnu li t-tug boat Bull Terrier, propjeta tas-socjeta' eccipjenti dahlet fil-vapur Graziella Zeta kif allegat fic-citazzjoni u ma kien hemm assolutament ebda kollizzjoni bejn it-tug boat u dal-vapur.

Illi f'kull kaz fil-hin meta grat il-kollizzjoni bejn ul-vapur Hamburger Wappen u l-Graziella Zeta, it-tug boat tas-socjeta' eccipjenti kienet qed topera taht il-kontroll u kmand tat-"Tow" taghha, l-vapur Hamburger Wappen, u skond l-istandard "U.K. Towage Conditions" li kienu applikabbli, l-eccipjenti nomine huma ezenti minn kull responsabbilita unika se mai tkun biss tal-vapur Hamburger Wappen.

Salvi eccezzjonijiet ulterjuri.

Rat in-nota tal-eccezzjonijiet tal-konvenuti Ronald u Paolo Mifsud ghan-nom u in rappresentanza tas-socjeta' Mediterranean Towage Co. Ltd. fejn qalu:

Illi huma mhux responsabbli ghad-danni mitluba ghax ma kien hemm ebda habta bejn it-tug boat Bremen Terrier, propjeta taghhom u l-Grazielle Zeta;

Illi f'kull kaz billi t-tug boat Bremen Terrier kien qed jopera taht l-istandard U.K. Towage Conditions u kien ghalhekk taht il-kmand u kontroll assolut tat-TOW - il-Hamburger Wappen, is-socjeta' konvenuta ma tirrispondix ghad-danni mitluba, li se mai ikunu dovuti biss mit-Tow.

Salvi eccezzjonijiet ulterjuri.

Rat in-nota tal-eccezzjonijiet tal-konvenuti Ronald u Paolo Mifsud ghan-nom u in rappresentanza tas-socjeta' Malta Ship Towage Co. Ltd. fejn qalu:

Illi s-socjeta' eccipjenti mhix responsabbli ghad-danni reklamati ghax mhux minnu li kien hemm habta bejn it-tug boat Cambrian propjeta' taghha u l-vapur Graziella Zeta;

Illi jekk kien hemm habta bejn il-vapur Graziellazeta u l-Hamburger Wappen, it-tort kien ta' dan ta' l-ahhar.

Illi f'kull kaz stante li t-tug boat Cambrian kien qed jopera taht l-istandard U.K. Towage Conditions, u kien ghalhekk taht il-kmand u kontroll tat-Tow tieghu il-Hamburger Wappen, is-socjeta' eccipjenti hija ezenti mir-responsabbilita, li se mai tkun taqa' biss fuq it-Tow.

Salvi eccezzjonijiet ulterjuri.

Rat id-dikjarazzjonijiet tal-kontendenti u l-listi tax-xhieda taghhom;

Rat id-digriet tas-27 ta' Frar 1978 fejn gew nominati l-Avukat Dottor Joseph Ciappara, Chartered Engineer Nicholas Albino Baldacchino u Kaptan Frank Mizzi bhala esperti gudizzjarji biex ifittxu u hirrelataw dwar it-talbiet tal-atturi wara li jiehd u konjizzjoni tal-eccezzjoni tal-konvenuti u jekk ikun il-kaz jillikwidaw id-danni u jaghmlu l-osservazzjonijiet kollha li ghandhom x'jaqsmu mal-kaz;

Rat ir-relazzjoni debitament mahlufa;

Rat l-atti l-ohra tal-kawza u d-dokumenti esibiti;

Ikkunsidrat illi:

Din il-kawza tirrigwarda kollizzjoni li sehhet bejn zewg vapuri fil-Port il-Kbir; dak tas-socjeta' estera rappresentata mill-atturi nomine li kien

irmiggjat u l-iehor li kien irmonkat. L-atturi nomine qed jitolbu l-likwidazzjoni tad-danni kagunati u l-hlas taghhom mill-mandatarju tal-vapur u mis-sidien tat-tugboats jew min minnhom jigi dikjarat responsabbli.

### **Dwar kif sehhet il-kollizzjoni**

Fis-27 ta' Gunju 1977 għall-habta tat-3.00 p.m. il-“Hamburger Wappen” kien ormiggjat f'Boiler Wharf gol-Malta Drydocks bil-pruwa lejn il-Belt. Immedjatament wara gie assistit minn erba' tugboats (il-“Bremen Terrier” fuq il-“port bow”, ir-“Rossgarth” fin-nofs fuq il-“port side”, il-“Bull Terrier” fuq il-“port quarter” u l-“Cambrian” jigbed minn quddiem) biex jiddahhal gewwa l-bacir numru hamsa wara li vapur iehor (il-“Wayfarer”) ikun hareg mill-istess bacir.

Il-“Hamburger Wappen” kien “a dead ship” billi t-“tailshaft” kien skonnettjat u ma setax jiehu azzjoni waqt l-irmunkar. Ingibed il barra mill-moll u mdawwar 180\* sabiex il-pruwa giet thares lejn il-bacir numru hamsa. Il-forza tar-rih kien majjistral forza 4-5 illi zdied u xi daqqiet kien hemm buffuri qawwija. Wara li l-“Hamburger Wappen” kien ingibed xi ffit, fuq ordni tal-pilot Carmelo Calafato, il-“Cambrian” telqet mill-pruwa u marret tghin min-naha tal-poppa “starboard” sabiex tigbed kontra r-rih. Meta l-“Hamburger Wappen” kien qed idur mill-poppa lejn l-“istarboard”, il-pruwa tieghu bdiet iddur lejn il-port u cioe' l-“Hamburger Wappen” beda jersaq lejn il-vapur “Graziella Zeta” li kien wieqaf u irmiggjat f'Hamilton Wharf. F'dan il-mument it-tug “Rossgarth” bdiet iddahhan iswed u jidher li kien hemm xi hsara fil-magna. Il-“Hamburger Wappen” waqa' u habat mal-poppa tal-“Graziella Zeta” u billi kien “in motion”, mess ukoll max-“ship's side” tal-“Graziella Zeta”.

Hemm divergenza dwar meta saret il-habta. Il-Kaptan tal-“Hamburger Wappen” qal li l-hsara tar-“Rossgarth” saret qabel il-habta tal-vapuri (u dan gie konfermat mill-Kaptan tar-Rossgarth stess u mill-pilot), filwaqt li l-Kaptan u ufficjali tal-“Graziella Zeta” qalu li l-habta sehhet qabel il-hsara tar-“Rossgarth”.

### **KONSIDERAZZJONIJIET TAL-PERITI**

#### **Dwar ir-responsabilta' tal-pilot**

Kif tajjeb gie ndikat fir-relazzjoni peritali, il-pilot huwa responsabbli li jiehu in konsiderazzjoni it-tip ta' vapur li jrid icaqlaq, it-temp, in-numru ta' tugs mehtiega u cirkostanzi ohra bhal, fil-kaz in ezami, il-fatt li l-

vapur kien “a dead ship”. F’dan il-kaz l-istruzzjonijiet tieghu ghan-numru ta’ tugs gew osservati. Il-pilot ghandu wkoll responsabilta’ ghall-ordnijiet generali li jaghti lit-“tug master” izda ma jistax jiehu r-responsabilta’ tat-“tug master” ghal dak li hu l-kontroll tal-magna u tal-“helm” tat-tug. Billi dan jigi kwalifikat bhala “a specific duty”, il-Kaptan tat-tug jibqa’ responsabbli ta’ dan id-dover. Il-pilot, skond il-prattika generali accettata min hafna pajjizi, jagixxi bhala “counsellor” tal-Kaptan tal-vapur li qed jigi rmunkat. Billi l-pilot ikun jaf il-kondizzjonijiet tal-port lokali, hu jigi ngaggat biex ighin fin-navigazzjoni gewwa l-port u l-ordnijiet normali jittieghu minghandu.

### **Dwar ir-responsabilta’ tal-kaptan**

Dan igorr r-responsabilta’ ahharija u f’certi cirkostanzi serji u rari jiehu l-kmand mill-pilot. Huwa finalment responsabbli ghas-“safety” tal-vapur, ta’ l-ekwipagg u ta’ dawk kollha li jistghu jigu perikolati bi kwalunkwe manjera minhabba manuvra tal-vapur jew vapuri ohrajn. Huwa ghandu “the command of the ship” u ghalkemm jista’ jiddelega l-poter ma jistax jabbanduna l-awtorita’. Il-pilot ma jissostitwix il-kaptan tal-vapur. L-ordnijiet li jaghti pilot sabiex imexxi vapur u tugs ghandhom normalment jigu accettati u attwati mill-kaptan sakemm jara li huma ragonevoli. Izda jekk jara li l-vapur tieghu hu perikolat, huwa ghandu d-dritt li jintervjeni.

### **Dwar il-kaz in ezami**

Il-pilot ordna erba’ tugboats, il-kaptan ma opponiex u ghalhekk ghac-cirkostanzi ezistenti (bir-rih li kien) u li kienu jafu bihom it-tnejn, dehrilhom illi din kienet manuvra accettata. Mix-xiegha u dokumenti prodotti, jidher li l-erba’ tugs kienu “seaworthy”. Ir-“Rossgarth” garbet hsarat fil-magna waqt il-“move” u hemm intilef is-“seaworthiness” tieghu. Jidher li l-hsara grat immedjatament qabel ma l-“Hamburger Wappen” habat mal-“Graziella Zeta”. Naturalment billi r-“Rossgarth” b’hekk kienet minghajr “power”, ma setghetx tobdi d-direttivi tal-pilot.

Is-sidien tat-tug “Rossgarth” ikkwotaw il-U.K. Standard Towage Conditions bhala l-kondizzjonijiet li fuqhom kienu joperaw. Hemm insibu li “the tug owner shall not, whilst towing, bear or be liable for damage of any description done by the tug or to the tug or done by or to the hirer’s vessel or for loss or damage to any thing ....” Il-kliem “whilst towing” ifissru l-hin meta t-tug tkun f’pozizzjoni li tircievi l-ordnijiet minghand il-pilot u ssegwihom sal-hin li l-bastiment jasal qawwi u shih fil-post predeterminat. Il-pilot Carmel Calafato xehed illi wara li ta

struzzjonijiet lir-“Rossgarth” biex timxi bil-“full power” huwa hareg u ra li t-tug kienet garbet hsara kif ikkonfermalu wkoll it-“tug master”.

Is-suq ta' l-insurance jghid li meta tug tkun qed tassisti bastiment, dik it-tug hi kkunsidrata bhal parti integrali mill-bastiment sakemm it-towage ikun konkluz u t-tug twarrab minn mal-bastiment. Kull hsara li ssir lit-tug jew mit-tug bejn dan il-perijodu ghandha tkun a karigu ta' l-insurers tal-bastiment. Fil-kaz tar-“Rossgarth” ix-xoghol ta' l-irmonkar ma setax jitqies bhala konkluz.

Il-“Graziella Zeta” kienet irmiggjata f'Hamilton Wharf u zgur li ma kkontribwixxiex ghall-incident. Il-“look-out” kellu jsir minn min kien qed jimmanuvra l-“Hamburger Wappen”. Il-hsarat fuq il-“Graziella Zeta” gew ikkonfermati minn zewg surveyors professjonisti u minn rapprezentanti tal-“Hamburger Wappen” u tal-“Graziella Zeta”. L-owners tar-“Rossgarth” ma accettawx “joint survey” u semplicement ezaminaw il-vapur vizwalment.

Il-periti kkumentaw li ghalkemm tul il-manuvra tal-“Hamburger Wappen” jidher li r-rih issahhah, mix-xhieda ma jirrizultax li sar xi haga mill-pilot jew mill-kaptan tal-“Hamburger Wappen” sabiex iwaqqfu l-manuvra. Ghalkemm ukoll ma jistax jigi njorat il-fatt li r-rih x'aktarx kellu kontribut lejn l-incident, il-pilot u l-kaptan xorta baqghu tal-fehma li l-manuvra setghet issir bl-assistenza ta' erba' tugs biss. U ghalkemm l-ekwipagg tar-“Rossgarth” agixxa b'mod irresponsabbli u holoq perikolu kemm ghat-tug kif ukoll ghalih innifsu meta assoggetta l-magna ghal temperaturi gholjin, ir-responsabilta' finali taqa' fuq il-kaptan tal-“Hamburger Wappen” li kellu l-“overall responsibility” ta' l-operazzjoni kollha.

Il-periti ghalhekk ikkonkludew li s-sidien tal-“Graziella Zeta” ghandhom jithallsu tal-hsarat li garbu bil-mod kif gew elenkati fid-Dokument F u dan naturalment minn min ghandu r-rapprezentanza tal-vapur.

### **KONSIDERAZZJONIJIET TAL-QORTI**

Il-principju stabbilit mill-periti gudizzjarji huwa in effetti principju rikonoxxut f'gurisdizzjonijiet ohra.

B'hekk il-ligi Ingliza tipprovdi specifikatament ghar-responsabilta' ta' sid il-bastiment li ghandu jwiegeb ghall-hsara “caused by the vessel or by any fault of the navigation of the vessel” (Pilotage Act, 1913, section 15(1); Pilotage Act, 1983, section 35; Pilotage Act, 1987, section 16).

Permezz ta' dawn il-ligijiet ir-rwol tal-pilot sar joqrob fir-rwol tieghu ghal-ligijiet ta' pajjizi kontinentali (Shipping Law, Chorley and Giles, 8<sup>th</sup> ed. p.345). Il-pilota mhuwiex awtorita' fuq bastiment li qed ikun navigat minnu u ma jihux post il-aptan. Huwa obligat li jassigura s-“safety” tal-bastiment u li juza d-diligenza u abilita' ragonevoli fl-ezercizzju ta' xogħlu. Appena l-pilot jitla' abbord jitnizzel is-segweni kumment fil-log book tal-bastiment: “proceeding to master's instructions on pilot's advise”.

Fil-kaz SS. Alexander Shukoff vs. Gothland (26.11.1920 House of Lords; 5 LLR 237) il-House of Lords qalet: “The pilot is entitled to the fullest assistance of a competent master and crew, of a competent look-out and a well found ship .... The cases in which the master has to interfere at all with the pilot very rarely occur ... but there is or may be a distinction between interference and bringing to the pilot's notice anything which the pilot ought to know.”

Il-pilot ma jistax jiehu l-kmand kollu tal-bastiment f'idejh; huwa jagixxi bhala konsulent u l-istruzzjonijiet tieghu ghandhom jigu osservati ghaliex huwa wara kollox ghandu konoxxenza tal-port lokali, hlief f'kaz meta l-istruzzjonijiet tieghu jkunu ser jiksru xi provvedimenti tar-regolamenti dwar il-kollizzjonijiet fejn allura l-interferenza tal-kaptan tkun gustifikata u permessa ai fini ta' determinazzjoni ta' responsabilita' (Chorley and Giles, op. cit.).

L-awtur Christopher Hill jirreferi għall-kaz Towerfield (Owners) v Workington Harbour & Dock Board (1950, 84L.Rep.233HL) fejn gie stabbilit li l-kelma “answerable” skond l-artikolu 15 tal-Pilotage Act 1913 (u art. 16 tal-Pilotage Act 1987) tfisser “responsibility for actionable errors of navigation resulting not only in damage to the property of others but also in damage to the ship in which the pilot is carrying out his duties”.

Il-Canadian Royal Commission kienet qalet hekk dwar il-karigi distinti tal-pilot u tal-kaptan: “The fact that a pilot has been given control of the ship for navigational purposes does not mean that the pilot has superseded the master. The master is and remains in command; he is the authority aboard” (Report of Royal Commission, P.1, pp. 26-27).

Tajjeb li jinghad illi l-ewwel att Ingliz fuq dan il-mertu, u cioe' l-Pilotage Act 1913, kien promulgat proprju minhabba numru kbir ta' decizjonijiet fejn il-Qrati taw htija ta' kollizzjonijiet lill-pilota sija f'compulsory kif ukoll f'non-compulsory pilotage. Fil-kaz Bowcher v Noidstrom (1840 –



127.ER.954) naraw l-applikazzjoni tal-logika f'sentenza ta' habta simili ghal dik in dizamina: "As regards the responsibility of the master when a pilot is on board, whether by compulsion of law or by the master or owner's choice, it seems clear that for a collision caused by the fault of the pilot the master is not answerable if the pilot has been placed in charge of the ship properly and in the ordinary course of navigation." Dan it-trattament logiku kien rovexxjat bl-imsemmi Att tal-1913.

Ghalhekk bis-sistema Ingliza li jqarreb dak kontinentali, ghalkemm in-navigazzjoni tal-bastiment tkun that l-inkarigu tal-pilot, il-kaptan huwa obligat illi jaghti l-ordnijiet tieghu anke jekk dawn imorru kontra dawk tal-pilot f'kaz meta n-navigazzjoni gestita mill-pilot tkun ser tkun perikoluza. F'kaz li d-decizjoni ta' kif ser jigi manuvrat il-bastiment, speċjalment f'akwati dojoq bhal gewwa port, ma tigix b'xi mod modifikata fuq struzzjonijiet tal-kaptan, allura dan ta' l-ahhar ikun irratifika tali decizjoni u jkun espona ruhu ghal kwalunkwe hsara li tista' tigi kagunata b'rizultat ta' dik il-manuvra:

"As the pilot is only charged with pilotage duties, and these are to be exercised rather by way of advice than command, the master can no longer escape liability by abstaining altogether from watching the navigation.... If the pilot was negligent, the owners are now always liable. So whatever the owner does or omits to do while a pilot is on board is material with regard to his own personal liability" (Shipping Law; op. cit., p.354).

Ta' min isemmi li l-ligi allura vigenti (cioe' l-Ordinanza dwar il-Portijiet, Kap 170) kien jipprovdi fl-artikolu 24:

"B'dak kollu li jinghad f'ligijiet ohra, is-sid jew il-kaptan ta' bastiment li jkun qed jinnaviga f'cirkostanzi li fihom il-pilutagg ikun obligatorju, ghandu jwiegeb ghal kull telf jew hsara li ssir mill-bastiment jew minhabba xi zball fin-navigazzjoni tal-bastiment bl-istess mod bhallikieku l-pilutagg ma kienx obligatorju."

Il-Port il-Kbir kien (u ghadu) wiehed mill-Portijiet fejn il-pilutagg kien obligatorju. Illum l-Att dwar l-Awtorita' Marittima ta' Malta (Att XVII ta' l-1991), fit-Taqsima VII dwar "Il-Pilutagg", jipprovdi ghar-responsabilta' limitata tal-bdot (art. 59) u jirriproduci fl-artikolu 63 kwazi fi kliem identiku l-imsemmi artikolu 24.

Fl-ahharnett qed issir referenza ghad-Dok. A esebit a fol. 35 tal-process u specifikatament it-Towage Conditions. Il-klawzola numru tnejn tipprovdi:

“On the employment of a tug the Master and Crew become the servants of and identified with the Hirer and are under the control of the Hirer or his servants or agents, and anyone on board the Hirer’s vessel who may be employed and/or paid by the Tugowner shall be considered the servant of the Hirer.”

Fid-dawl tas-suespost ghaldaqstant il-Qorti taqbel mal-konkluzjoni peritali dwar ir-responsabilta’ tal-kaptan tal-vapur “Hamburger Wappen” u se tghaddi biex tillikwida d-danni.

Il-kwantum mitlub jirrizulta mid-Dok. F esebit fid-9 ta’ April 1981, u cioe’ (1) Lm19,791.48, (2) US.\$ 12,020, u (3) L.Ital. 12,461,740. Dawn il-figuri gew korroborati bid-dokumenti relattivi u, bhalma gie anke konkluz fir-rapport peritali, huma verosimili u gustifikati.

Ghal dawn il-motivi tiddeciedi billi, filwaqt li tillibera lill-konvenuti Ronald u Paolo Mifsud ghan-nom u in rapprezentanza tas-socjetajiet MST Agencies Ltd., Mediteranean Salvage Co. Ltd., Malta Ship Towage Co. Ltd. u Mediterranean Towage Co. Ltd. bhala proprjetarji tat-tugboats Rossgarth, Bull Terrier, Cambrian u Bremen Terrier, mill-osservanza tal-gudizzju:

- (1) tiddikjara lil Philip Grech nomine responsabbli ghall-kollizjoni marittima in kwistjoni,
- (2) tillikwida d-danni fis-somom rispettivi ta’ (1) Lm19,791.48, (2) U.S.\$ 12,020, jew l-ekwivalenti f’liri Maltin, u (3) L.Ital. 12,461,740, jew l-ekwivalenti f’liri Maltin, u
- (3) tikkundanna lill-istess Philip Grech nomine ghall-hlas lill-atturi nomine tad-danni hekk likwidati. Bl-ispejjez u bl-imghax kontra l-istess Philip Grech nomine kif mitlub.

Grazio Galea  
D/Registratur