



**QORTI TAL-MAGISTRATI (MALTA)
BHALA QORTI TA' GUDIKATURA KRIMINALI**

**MAGISTRAT DR.
LAURENCE QUINTANO**

Seduta tat-28 ta' Lulju, 2010

Numru 316/2005

**Il-Pulizija
(Spettur Priscilla Caruana)**

Versus

John Pace Bardon

Il-Qorti

1. Rat l-imputazzjonijiet dedotti kontra John Pace Bardon ta' 48 sena bin Robert u Mary nee Mamo mwieled tal-Pieta' fit-23 ta' Ġunju 1956 u residenti 6 Villa Essen Naxxar, detentur tal-karta tal-identita' bin-numru 463656 (M)

Akkużat talli nhar it-3 ta' Marzu 2003 għall-ħabta tl-10.40am ġewwa Delimara, Marsaxlokk

Kopja Informali ta' Sentenza

(1) Bhala bdot waqt li kien qed jippilota bastiment, bi ksur volontarju ta' dmir jew b'negligenza ta' dmir ghamel xi att li qiegħed f'periklu l-hajja ta' Alfred Bone;

(2) Cahad jew naqas illi jagħmel xi att legittimu, xieraq u meħtieġ li jsir minnu biex iħares dak il-bastiment minn telf, distruzzjoni jew hsara serja, jew biex iħares mill-periklu hajja ta' xi persuna jew lil dik il-persuna u cioe lil Alfred Bone u dan ai termini ta' l-Artikolu 72 (1) (a) u (b) u subartikolu (2) tal-Kap 352 tal-Ligijiet ta' Malta.

(3) Talli fl-istess cirkostanzi naqas li jħares xi direttivi mogħtija mill-Awtorita fl-eżercizzju tas-setgħet tagħha that dan l-Att, jew li naqas li jħares xi disposizzjoni ta' l-Att jew ta' xi regolamenti magħmula tahtu, u dan ai termini ta' l-Artikolu 78 u 80 tal-Kap 352 tal-Ligijiet ta' Malta.

(4) Ukoll talli fl-istess cirkostanzi, lok u hin waqt li kien qed jippilota l-vapur MT Allegro, b'nuqqas ta' hsieb, bi traskuragni jew b'nuqqas ta' hila jew professjoni jew b'nuqqas ta' tharis tar-Regolamenti kkaguna offiza ta' natura gravi fuq il-persuna ta' Alfred Bone u dan ai termini ta' l-Artikoli 218 (1) (a), 225 u 226 (1) (a) tal-Kap 9 tal-Kodici Kriminali ta' Malta.

(5) L-imputat, ħalla persuna li tħaddem, naqas milli jiżgura s-saħħa u s-sigurta' tal-persuni kollha li jsitgħu jiġu eeffetwati bix-xogħol li jkun qed isir għalih ai termini tal-artikolu 6(1) tal-Att XXVII tas-sena 2002, kif ukoll naqas bħala persuna li tħaddem, milli ttiprovdi dik l-informazzjoni, dak it-tagħlim, dak it-taħriġ u dik is-supervizzjoni li huma meħtieġa sabiex tiġi żgurata s-saħħa u s-sigurta' fqu il-post tax-xogħol ai termini tal-artikolu 6(3) tal-Att XXVII tas-sena 2002.

2. Rat l-atti kollha tal-proċess inklużi l-fedina penali netta tal-imputat, iċ-ċertifikat tat-twelid tiegħu li jgħib in-numru 4636 tal-1956, il-konferma tal-ħatra tal-periti maħtura matula l-ionkjestta (fol 4), il-proċes verbal redatt mill-Maġistrat Dr.Saviour Demicoli intitolat 'Inkjestta dwar incident li seħħ fuq il-Moll ta' Delimara Power Station Marsaxlokk fit-3 ta' Marzu 2003 li fih wegġa' u kien fil-perikolu tal-mewt Alfred Bone irmiġġjatur, ir-relazzjonijiet li jinsabu fl-istess proċess, il-current incident report a fol 37, iż-żieda ta'imputazzjoni a fol 71, l-interrogatorju mill-ġdid, id-dikjarazzjoni li għamlet id-difiża li biha eżentat lill-Prosekuzzjoni mill-ġdid (fol 72), id-dokument NC 2 a fol 113 sa 120, ir-rapport / ċertifikat tal-Professor A Galea Debono (DOK AGD fol 161), iċ-ċertifikat ta' Dr Josanen Aquilina (fol 165), l-artikoli mibgħutin mill-Avukat Ġenerali a fol 192, u l-ħatra tal-Kaptan David Bugeja bħala espert magħmula mill-Qorti kif preseduta (fol 194) sabiex jgħid x'ih i eżatt il-funzjoni tal-pilota.

3. Semgħet ix-xhieda bil-ġurament.

4. Semgħet it-trattazzjoni.

Ikkonsidrat

5. Nhar it-3 ta' Marzu 2003 kien wegġa' gravi ħaddiem waqt il-ħruġ tal-vapur MT Allwegro minn Marsaxlokk. Ċima nqatgħet u laqtet lil Alfred Bone f'rasu. Alfred Bone kien jaħdem bħala moorsman. Miegħu kellu l-kolelga Carmel Dimitri u t-tnejn kienu mpjegai bħala moorsmen mal-pilot section tal-MMA. (fol 75).

6. Ikkonfermaw ir-rapporti tagħhom il-Perit Richard Aquilina (fol 10), PS 602 Jonathan Attard (fol 12) waqt li PS 1312 ippreżenta r-rapport.

7. Dr Mario Scerri (fol 59) ikkonfram r-relazzjoni tiegħu u qal li Alfred Bone kien iddaħħal l-Isptar San Luqa fit-3 ta' Marzu 2003 wara li kien intlaqat b'ċima. Bone soffra minn head injury, riżultat ta' blunt trauma fuq ir-ras. Il-ġrieħi kienu ta' natura gravi.

8. Xehed Alfred Bone li qal li kien qala' daqqa fuq rasu miċ-ċima. F'widna minnhom illum jisma' textix u s-smiġ minnha naqaslu. Kienu ssuperawh in-nervi biss. Huwa qal ukoll li kienu qed iħollu ċ-ċima minn ġo bollard, jagħtik, il-laxk, taqlagħha u titlaq. Kienu tneħħew iċ-ċima tal-poppa u tal-pruwa u mar biex ineħħi l-ispring line. Minn abbord dan l-ispring line ma setgħux iħolluh. Ix-xhud qal ukoll li l-pilot jgħid x'isir lil min hu ħdejh, jew il-kaptan jew il-mate u huma jagħtu l-istruzzjonijiet. (fol 19). Meta mar biex ineħħi l-ispring, l-ispring ma ċediex u nqata'. Iċ-ċima kienet stirata.

9. Xehed ukoll Victor Grima, impjegat mat-Tug Malta. Dak in-nhar hu kien mal-imputat li kien qed jaġixxi bħala bdot. Il-bdot kien ta struzzjonijiet sabiex lanċa turbot quddiem u l-oħra torbot wara. Huwa ra l-baħrin jikkunstinjaw mal-fizzjal. L-imputat kien tah struzzjonijiet biex iħalli ċ-ċima slack (mitluqa fl-ilma). F'ħin minnhom il-bdot qalilhom biex ma jagħmlu xejn. Imbagħad qalilhom biex jagħmlu ċ-ċima bil-mod, il-mod tigh't u f'daqqa waħda qalilhom beix jagħmlu 'stop.'daqqa waħda l-bdot qalilhom. Wara xi ħin il-bdot tahom ordnijiet biex jerġgħu jagħmlu tigh't, jigbdu u joħorġu l-vapur 'il barra. Imbagħad semgħu li nqatgħet iċ-ċima. (fol 43). **Huwa qal li l-istruzzjonijiet jagħtihom il-bdot. (fol 44).** Huwa spjega wkoll lif ic-chief officer imur fuq quddiem jieħu l-istruzzjonijiet minn għand il-kaptan. It-tug boat kienet tiffunzjona sew.

10. Xehed Dr Joe Micallef Stafrace (fol 54 et). Huwa qal li kien għen bħala espert legali lill-esperti tekniċi. Huwa qara l-ewwel konkluzjoni a fol 43.

'There appears to have been some haste in the sequence of events and orders given to let go remaining mooring ropes and the tugs requested to take up the weight immediately. Had the order been given to the tugs a few moments later this accident could well have been avoided. Actions by the pilot through instructions to the tug SEA SALVOR stationed aft ('ieqaf għax hemm ċima għadhom ma rñewhiex') though perhaps timely does

indicate that the order for the tugs to take up the weight was prematurely give,'

Both the tugs and pilots are servants of the master / ship owner and therefore the latter bears responsibility for their actions and ultimately for the accident.'

11. Xehed ukoll Jerry Farrugia li qal li l-pilot kien taħ l-ordni biex jorbot il-pruwa. (fol 64). Imbagħad taħom struzzjonijiet biex jieħdu l-weight u għalhekk iċ-ċima tagħmilha tense. Imbagħad ma kienx jaf x'gara aktar. Huwa kkonferma dak li kien xehed waqt l-inkjesta. Filfatt a fol 50 hemm ix-xhieda tal-istess Jerry (sive Gerald) Farrugia fejn huwa qal:

'Fuq il-VHF smajt lill-Pilot jgħid lis-Sea Salvor 'ieqfu għax hemm ċima għadhom ma rñwehiex. Wara ftit sekondi raġa' qalilna biex nieħdu l-weight lura u ergajna għidna normali u minn haw nil-vapur ñareġ 'il barra.'

12. Xehed ukoll Joseph Farrugia Debarro (li xehed fl-inkjesta wkoll għalkemm bi żball it-tieni kunjum jidher bħala Debono). Huwa qal li ma rax l-inċident iseħħ. Huwa qal li kienet ingħatat ordni biex il-laneċ jieħdu l-weight. Imbagħad kien hemm ordni biex jerġgħu jieqfu. (fol 75)

13. Xehed ukoll Carmelo Bonnici li qal li huma kienu port bow waqt li l-mooring man ikun fuq l-art. Huma kienu ngħataw l-ordni biex jieħdu l-weight lura. Kienu għidbu bl-inqas , li itngrana biss. (ara fol 53).

14. Xehed ukoll il-Kaptan Mario Grech (maħtur fl-inkjesta). Il-vapur kien qed isalpa bil-pilot abbord u waqt li kien qed jaqla' ċ-ċimi inqatgħet ċima u latet mooring man. Ma kien hemm xejn partikolari fit-temp. Iċ-ċima kienet ittestjatha u nstabet tajba. Il-pilot qiegħed hemm biex jagħti 'advice'. Il-Kaptan, jekk irid, jiffollowja l-advice. Jiġri, x'jiġri r-responsabilita' jefagħha l-kaptan. Il-pilot jiċċekkja mal-Kaptan u jistaqsih 'Nistgħu nagħmlu hekk?'

15. Il-vapur kien mexa 'l barra u nqatgħet l-ispring. Il-proċess li jerġu ċ-ċimi sakemm ġiet it-tug kienet xi ftit fast. It-tugs u l-pilot dejjem qed jaħdmu taħt id-direzzjoni tal-kaptan. X'hin il-pilot jkun qed jorġoġ struzzjoni qisu qed joħroġha l-kaptan. (fol 01). Dan jgħodd ukoll jekk lit-tug l-istruzzjonijiet jagħtihom il-pilot.

16. Espert ieħor imqabbad waqt l-inkjesta kien Daniel Grima. Dan huwa pjuttost enġinier. Huwa xehed li ma jidhrix li kein hemm evidenza ċara li l-magna tal-bastiment kienet intużat meta nqatgħet iċ-ċima. Iċ-ċima kienet soda biżżejjed għal dak ix-xoġħol likellha tagħmel. Naturalment iċ-ċima nqatgħet għax kien hemm xi forza fuqha

17. Intużat il-forza ta' tug boat jew tug boats biex seta' jinjala' l-bastiment 'il barra us tirat iċ-ċima. Kienet idffici li biex tippona subgħajk lejn il-kaptan tal-bastiment jew il-fizzjal li kien in poppa jew fuq il-pilot jew inkella fuq il-kaptan. (fol 105). Jidher li tugboat ġibdet il-poppa tal-bastiment qabel ma ċ-ċima ntleqet. Ma jidhrix li kein hemm ħibn bejn meta l-pilota ta l-ordni biex tintelaq iċ-ċima u meta t l-oddni lit-tug boat biex tieġu l-weight. Il-Kaptan kellu r-responsibilita' assoluta fuq l-operazzjoni kollha.

18. Huwa kompli xehed hekk:

'Jekk il-kaptan tal- bastiment deherlu li t-tug boat kienet qed tiġbdeed iżżejejd għax iċ-ċima kienet għadha ma ntelqitx, kellu r-responsabilita' illi lill-pilota jgħidlu 'Isma' ċ-imma għadha ma ntelqitx. Għidlu biex ma jiġbidx.'. Ma eskludix ukoll li ċ-ċima setgħet ma kentix marbuta skond is-sengħa mal-bollard tal-bastiment. Ma kinitx marbuta b'tali mod li jekk xi ħadd jiġbed din tista' terġi bil-mod mingħajr ma tinqata.'.

19. Xehed ukoll Noel Cachia tal-Health and Safety. Dan qal li ien sabu selġa f'nofs il-ħabel. Jekk inti tistira ħabel u tagħtih pressure fejn għandu manakament , iċ-ċans huwa li jmur minn hemm.

20. Louis Coleiro, li dak iż-żmien ukoll kien jaħdem mal-Health and Safety, qal li ċ-ċima kienet bdiet tiżżarrat.

21. Xehed Carmel Dimitri, mooring man. Huma keinu qed iħollu l-vapur u f'daqqa waħda sema' 'sparatura' qawwija u ra lil Alfred bone fl-art. Huwa mar jigrri jgħajajt l-għajjut.

22. Xehed il-Professor Galea Debono (fol 159) li kkonferma li Alfred Bone kein wegga' fuq ix-xogħol u sofra head injury sostanzjali. Kien żviluppa problemi prinċipalment psikjatriċi li huma komuni f'dan ilpkaż ta' head injury. Kellu hearing loss fuq in-naħa tal-lemin u 40% fuq in-na tax-xellug. In-natura tal-injuries tiegħu huma gravi epr durata. (fol 160).

23. Xehdet ukoll Dr Josanne Aquilina (fol 163) li kkonfermat ukoll li Alfred Bone kellu head injuries. Dan kien ġie kkonferamt ukoll mis-CT scan. Meta eżaminatu, Alfred Bone kellu effetti psikjatriċi, kien konfuż ħafna, aġitat u nervuż. Kellu wkoll nuqqas ta' smigħ.

24. Xehdet Dr. Anna Cassar (fol 166) li qalet li mit-testijiet li għamlet l-imputat beda juri sinjali ta' tensjoni, dipressjoni qawwija u kien aġitat. Kellu problemi wkoll fejn tinħtieġ jew l-attenzjoni jew il-konċentrazzjoni. Il-livell ta' konjizzjoni kien tassew baxx. Fejn jidhlu traumatic brain injuries, ikun hemm effett fuq l-attenzjoni u l-konċentrazzjoni. Hi eżaminat lil Alfred Bone wara l-incident u għalhekk ma tistax tagħmel tqabbil ma' kif kien qabel.

25. Xehed il-Kaptan Richard Gabriele, rappreżentant tal-Malta Maritime Authority, li x-xogħol tiegħu huwa ma' traffic management tal-vapuri. L-uniċi struzzjonijiet li toħroġ l-Awtorita' hija li l-vapur jista' jidhlu u jorħoġ. Kif ser jorbot jew iħoll il-vapur huwa xogħol li jinħadem bejn il-pilot u l-kaptan u d-deċiżjoni finali hija tal-kaptan. (fol 132).

26. Fil-kontro-eżami huwa qal li jista' jkollok każi fejn il-kaptan ma jaqbilx ma' dak li jgħidlu l-pilot. Il-pilot mhux responsabbli tal-vapur. Ir-responsabilita' finali hija tal-kaptan jekk jaċċettax jew le li ssir il-manuvra. (fol 184)

Xogħol il-pilot huwa li jagħti parir lill-Kaptan dwar xi problemi jista' jkun hemm fil-port bħalma huma kurrenti, riħ jew sikek. Waqt il-manuvra l-pilot jagħti struzzjonijiet lill-kaptan u l-kaptan jagħti struzzjonijiet lin-nies tiegħu. Il-Kaptan jista' jinjora l-pariri mogħtija mill-pilot.

27. Il-Prosekuzzjoni għalqet ilprovi fis-seduta tal-5 ta' Novembru 2008 (fol 190)

Difiża

28. Xehed Captain Jesmond Mifsud li huwa Chief Pilot tal-Koperattiva tal-Bdoti Marittimi. Meta l-bdot jitla' fuq il-vapur il-kaptan irid javża lill-bdot bid-difetti kollha li għandu l-vapur. Imbaħgad tkun indiakta berth lill-Kaptan li jista' jgħid li ma jridx imur hemm. Il-bdot qiegħed hemm beix jagħti parir lill-Kaptan.

29. Xehed ukoll bħala espert maħtur mill-Qorti, fuq talba tad-difiża, il-Kaptan David Bugeja. Huwa qal li l-kaptan tal-bastiment huwa l-persuna responsabbli mill-bastiment. Il-pilota huwa espert lokali li jassisti lill-Kaptan partikolarment fin-navigazzjoni viċin il-portijiet, ġol-portijiet u buiex issir il-manuvra. Huwa jassisti lill-Kaptan. Il-pilota għandu rwol importanti iża qatt ma jeiħu over it-tmexxija tal-vapur. Il-pilot jagħti direzzjoni lill-kaptan x'jippretendi li l-crew jagħmel. Ir-responsabilita' aħħarija dejjem tibqa' tal-kaptan tal-vapur. Jista' jkun hemm ħafna ċirksotanzi fejn il-Kaptan ma jixmix fuq l-istruzzjonijiet li jkun ta l-bdot. Għalkemm, per eżempju, tkun gġdit lill-kaptan biex jimxi dead slow, peress li l-bdot ma jkollux f'idejh il-magni, ma jkunx f'pożizzjoni li jgħid jekk il-kaptan ikunx mexa mal-istruzzjonijiet jew le. Huwa l-kaptan li jgħaddi lill-crew dawk l-istruzzjonijiet li jkun tah il-bdot.

Konsiderazzjonijiet tal-Qorti

30. Mill-atti jirriżulta li Alfred Bone wegġa' serjament meta ċima tal-vapur laqtitu f'rasu. Fil-proċess hemm erba' tobbja jew speċjalisti li kollha qablu li Alfred Bone intlaqat f'rasu u b'kaġun t'hekk għadu jbati konsgwenzi serji sal-lum. Il-

kawża ta' din it-trauma serja kienet iċ-ċima li laqtitu f'wiċċu kif iddeskriva Alfred Bone stess.

31. Il-Qorti trid tara min kien negliġenti jew ma ħarisx ir-regolamenti jew kellu nuqqas ta' ħila biex seħħ l-inċident. Il-Qorti eżaminat il-fatti kollha ukoll dawk li huma konfliġġenti. Jingħad li saru testijiet fuq iċ-ċima li kkawżat l-inċident. It-testijiet urew li ma kien hemm xejn ħażin. Iżda b'danakollu rappreżentanti tal-Health and Safety Authority ipproduċew ritratti li juru li kien hemm biċċa miċ-ċima li kienet bdiet tiżżarrat.

32. Fil-fehma tal-Qorti mhux eskuż li dan it-tiżrit seħħ waqt il-ġbid ta' l-añħar meta ċ-ċima kienet 'too tight'.

33. Jekk wieħed jeskludi difett fiċ-ċima, imbagħad wieħed irid jara jekk l-indiħil uman kienx il-kawża tal-inċident.

34. Jekk il-Qorti taċċetta li l-imputat kien qed jagħti xi direzzjonijiet, tinnota wkoll li f'mument huwa kien ta l-ordni biex jieqfu. Seta' ta għadd ta ordnijiet fi ftit mument iżda mill-provi prodotti ma jirriżultax ċar li l-imputat huwa responsabbli kriminalment għall-akkadut. Fil-fatt, il-Qorti eżaminat x'qal il-Kaptan Arlotta bil-ġurament fil-proċes verbal għaliex dan il-Kaptan qatt ma nstab. Il-Qorti hi fid-dmir li teżamina kull biċċa evidenza għad-dispożizzjoni tagħha u li tista' tmur favur l-imputat. Issa skond il-proċes verbal, taħt ġurament, il-Kaptan Arlotta qal:

'The pilot was on the starboard wing looking towards the jetty when then I noticed that the stern was coming out off the jetty and the 'Sea Salvor' was pulling the stern out. I realised that the stern spring was becoming tight and asked the second mate aft to slack the stern spring and at the same time requested the pilot to stop pulling the stern. At this time the engine of my vessel was not running but it was stopped and the second mate told me that the rope was very tight and could not be slackened. In no time I noticed that the spring parted and saw the broken rope hitting the mooring man.'

35. Din is-silta turi li l-kaptan kien l-aktar persuna li jaf x'qed jiġri u xi problema kein hemm biċ-ċima. Filfatt kien hu li talab lill-Pilot biex 'to stop pulling the stern' – ordni li turi li l-Kaptan kein jaf is-sitwazzjoni tajjeb u aktarx aħjar mill-istess pilot.

36. Il-Qorti eżaminat ukoll il-punti tal-Liġi mqajmin mid-difiża likienu s-segwent:

(a) Regulation 96 of 2003

Organization of
pilotage
Function of the
pilot

5. (1) The function of a pilot on board a ship is to provide information and advice to the master of the ship, as well as to assist the master and the ship's navigating officers to make safe passage through the pilotage area or areas for which the pilot is engaged.

(2) Despite the presence of a pilot on a ship, the master of the ship continues to be responsible for the conduct and navigation of the ship in all respects.

(b) Liability of owner or master.

63. Notwithstanding anything contained in any law, the owner or master of a ship navigating under circumstances in which pilotage is compulsory, shall be answerable for any loss or damage

caused by the ship or by any fault of the navigation of the ship in the same manner as he would if pilotage were not compulsory.

37. Jidher li skont ir-regolament u l-artikolu hawn fuq imsemmijin, il-Kaptan jibqa' l-bniedem responsabbli għal dak kollu li jiġri minkejja li jkollu l-pilota miegħu. Prattikament, jekk wieħed janalizza dawn il-provvedimenti tajjeb jikkonkludi li l-kaptan ta' vapur, ukoll jekk ingħata parir ħażin mill-pilot, huwa kriminalment responsabbli 'vicariously' (jew jrrispondi għall-għemil ta' ħadd ieħor) waqt li ċivilment jista' jkun hemm ħtija without 'fault' jew 'strict liability'. Dan il-punt deher ukoll fil-konklużjonijiet tal-proċes verbal u rribidawh fil-Qorti diversi xheida fosthom espert maħtur mill-Qorti wara talba tad-difiża.

38. Wara li l-Qorti l-eżaminat il-fatti kif ukoll il-provvedimenti legali li għalihom għamlet referenza d-difiża mhix qed issib lill-imputat ħati.

Konklużjoni

39. Il-Qorti, wara li rat l-artikoli 226(1)(a), 141, u 30 tal-Kodiċi Kriminali, l-artikoli 72(1)(a)(2) u 80 tal-Kap 352, l-artikoli 72(1)(b)(2) u 80 tal-Kap 352, 78 u 80 tal-Kap 352, 6(1)(3) tal-Kap 424 u l-artikoli 141 u 30 tal-Kodiċi Kriminali u 532A, 532B u 533 tal-Kodiċi Kriminali qed tillibera lill-imputat minn kull imputazzjoni dedotta kontrih.

< Sentenza Finali >

-----TMIEM-----