1 ta' Ġunju, 1959
Imħallfin:—
Is-S.T.O. Prof. A.J. Mamo, O.B.E., Q.C., B.A., LL.D., President;
Onor. Dr. A.J. Montanaro Gauci, C.B.E., K.M., LL.D.;
Onor. Dr. W. Harding, K.M., B. Litt., LL.D.

William Buhagiar

versus

Nazzareno Borg

Traffiku — Kolliżjoni — Danni — "Overtaking".

Fil-kors ordinarju tat-traffiku stradali, vejikolu li jkun miexi quddiem vejikolu ieħor, u jġi milqut mill-vejikolu ta' warajh, ikollu favur tiegħu, salvi ċirkustanzi speċjali, il-prinċipju illi responsabbli tal-ħabta jkun il-vejkolu ta' wara, speċjalment meta l-vejkolu ta' quddiem kien fuq is-"side" tiegħu. Imma, biex wieħed jasal għal konklużjoni korretta f'każ simili, jeħtieġ jiddistingwi bejn il-każ hekk indikat u l-każ tal-vejikolu li jiġi milqut bla ma tkun interveniet ebda manuvra preċedenti. B'mod illi, jekk si tratta minn vejikolu li oriġinarjament kien miexi wara vejikolu ieħor, u mbgħad jissorpassah, u jiġi milqut minn dak il-vejikolu hekk sorpassat, il-każ ikun differenti.

Għax f'dan il-każ għandu jiġi distint jekk il-vejikolu li għamel l-"overtaking" baqgħax sejjer, jew inkella waqafx, wara li għamel il-manuvra tal-"overtaking"; u din id-distinzjoni hija fondamentali, u għandha tikkostitwixxi l-"punto di partenza" fil-fissazzjoni tal-aspett ġuridiku tal-każ.

Bil-konsegwenza illi l-vejikolu li ġie milqut mill-vejikolu ta' wara jeħtieġlu jagħmel il-prova, sabiex ir-responsabbiltà tal-kolliżjoni taqa' fuq il-vejikolu li ħabat miegħu minn wara, illi, wara li ssorpassa l-vejikolu li kellu quddiemu, u waqaf wara li ssorpassah, kien hemm f'dak il-waqt spazju sufficjenti li fih id-driver tal-vejikolu sorpassat, kieku kien qed iżomm dik li tissejjaħ "a proper look-out", u jekk li speed li bih kien qed isuq kien sewwa, seta' jimmanuvra b'mod li ma jolqotx il-car li ssorpassah u waqaf quddiemu. U jekk dan l-ispazju ma jiġix pruvat li kien hemm, xejn

ma jiswa li d-driver tal-karrozza milquta kien għamel sinjal li k'en ser jieqaf, għax is-sinjal trid ikun "timeous", u għandha titħalla distanza tali li l-karrozza ta' wara tista' twaqqaf fil-waqt.

Il-Qorti:— Rat l-att taċ-ċitazzjoni quddiem il-Prim' Awla tal-Qorti Ċivili tal-Maestà Tagħha r-Reġina, li bih l-attur, wara li jippremetti illi l-konvenut, fil-15 ta' Ottubru 1953, l-Imsida, imħabba mprudenza, negliġenza, imperizja, jew inosservanza tar-regolamenti fis-sewqan tax-char-a-banc tiegħu, ħabat mal-car tiegħu (tal-attur) numru 13432, Hillman Minx, u kkaġunalu danni li jammontaw għal £42.19.6 (dok. A u B); u illi huwa, b'ittra uffiċjali tat-13 ta' Jannar 1954, interpella inutilment il-konvenut sabiex iħallas l-ammont fuq imsemmi; jitlob illi l-konvenut jiġi kundannat iħallsu l-ammont ta' £42.19.6, jew somma oħra verjuri li tiġi fissata mill-Qorti, anki per mezz ta' periti, jekk jidhrilha, bħala danni li huwa sofra in konsegwenza tal-kolliżjoni fuq imsemmija, li ġrat minħabba mprudenza, negliġenza, imperizja jew inosservanza tar-regolamenti tas-sewqan minn naħa tal-konvenut. Bl-ispejjeż, kompriżi dawk tal-ittra uffiċjali tat-13 ta' Jannar 1954, u bl-imgħax legali mill-15 ta' Jannar 1954, kontra l-konvenut;

Rat is-sentenza ta' dik il-Qorti tal-11 ta' Frar 1959, li biha ddeċidiet billi, wara li ddikjarat li l-konvenut hu responsabbli għad-danni sofferti mill-attur in konsegwenza tal-kolliżjoni msemmija fiċ-ċitazzjoni, ikkundannat lill-konvenut iħallas lill-attur, in linea ta' danni, is-somma fuq likwidata ta' £42.19.6, bl-imgħax legali mil-lum. L-ispejjeż iħallashom il-konvenut. Dik il-Qorti kkunsidrat;

Illi l-kolliżjoni msemmija fiċ-ċitazzjoni ġrat fil-15 ta' Ottubru 1953, f'xi l-11.15 p.m., bejn il-car misjuq mill-attur u l-omnibus misjuq mill-konvenut, ftit jardi l-bogħod lejn il-Belt, minn li-stage tal-S.B.M.C. li qiegħed viċin Palm Square, l-Imsida. Iż-żewġ vejikoli kienu ġejjin wara xulxin minn naħa tal-Gżira f'direzzjoni lejn il-Belt, ċjoè l-car wara l-omnibus, u baqgħu jimxu hekk sa tarf Rue D'Argens. Minn hemmhekk l-attur bil-car tiegħu pprova jaqla' lill-omnibus, u fil-fatt qalgħu, skond l-attur korro-

borat mix-xhud Anthony Deguara, *meta ż-żewġ* vejikoli kienu għadhom f'Palm Square, u skond il-konvenut l-"overtaking" sar fil-linja bejn Palm Square u Marina Street. Wara li sar l-"overtaking", l-omnibus baqa' miexi u daħal ġol-car fuq in-naħa ta' wara tal-lemin tagħha. L-attur jippretendi li dik il-ħabta ġrat minħabba negliġenza u traskuraġni tal-konvenut, li ma kienx attent fis-sewqan tal-omnibus; il-konvenut jallega li l-ħabta kienet dovuta għat-traskuraġni tal-attur, li għamel il-manuvra tal-"overtaking" ħażin u mbgħad waqqaf quddiemu *mingħajr ma tah sinjal li kien sejjer jagħmel hekk*, u kwindi ma taħx l-opportunità li jevita l-iskontru;

Illi l-perit legali kkonkluda li l-kolliżjoni kienet dovuta għal negliġenza tal-konvenut, u din il-Qorti taqbel ma' din il-konklużjoni u tadottaha. Ix-xhud Anthony Deguara, li kien riekeb fil-car ma' ġenb l-attur, jgħid, b'korroborazzjoni ta' dak li xehed l-attur, li l-manuvra ta' l-"overtaking" saret meta ż-żewġ karrozzi kienu għadhom f'Palm Square; li wara din il-manuvra l-car ġiet quddiem l-omnibus; u li meta l-car daret għal Marina Wharf, u kienet ġa għaddiet li-stage tal-S.M.B.C. b'xi għaxar jardi, u ġa kienet daħlet fis-side tagħha u waqfet, l-omnibus daħal fuqha. *Il-konvenut jgħid li l-attur waqqaf il-car f'daqqa.* L-attur, però, jgħid li, wara li qala' l-*omnibus*, huwa waqqaf il-car gradatament, u f'dan l-attur jinsab korroborat mix-xhud Deguara, li jgħid li kien hemm xi żmien, anqas minn minuta, mill-ħin li l-car waqfet sakemm ġiet milquta mill-omnibus. Għalhekk jinsab pruvat li l-car ma waqfetx f'daqqa, u li kien hemm distanza biżżejjed bejn iż-żewġ vejikoli qabel ma l-car waqfet, biex il-konvenut, kieku kien attent, kien f'pożizzjoni li jevita l-iskontru;

Il-konvenut jallega wkoll li l-car waqfet quddiemu, u li l-attur ma għamelx sinjal li kien ser jieqaf. Ġie però pruvat li l-car ma waqfetx preċiż quddiem l-omnibus; u jekk waqfet quddiemu, allura l-konvenut ma kienx qiegħed isuq tajjeb. Infatti jirriżulta li l-ħabta ġrat wara li l-car kienet ġa qalgħet, *minn qabel*, l-omnibus, u resqet fuq isside tagħha viċin il-bankina, tant li bid-daqqa tal-omnibus telgħet fuq il-bankina bir-rota ta' quddiem tax-xellug.

Jirriżulta li l-konvenut kien sejjer lejn il-Belt biex iżarma, għax kien spiċċa mix-xogħol, u ma kienx sejjer jieqaf fil-stage biex iniżżel jew itella' passiġġieri, u għalhekk ma setax kien li huwa kien qed isuq l-omnibus hekk viċin lejn il-bankina li l-car, kif huwa jgħid, kien għal kollox quddiemu. Ix-xhud Deguara jikkorrobora *lill-attur*, u jgħid li dan, qabel ma waqqaf il-car għamel sinjal b'idu biex juri li kien sêr jieqaf. Il-konvenut jissottometti li l-indikazzjoni tal-idejn bil-lejl mhix faċli li tiġi notat; imma jiġi osservat li l-konvenut xehed li huwa kellu dawl regolari fl-omnibus, minbarra ġewwa, u għalhekk bil-"headlamps" mixgħula huwa kellu l-akbar faċilità biex jara l-id li ħareġ l-attur. Barra *minn dan*, huwa seta' faċilment ukoll josserva, kieku kien attent, iż-żewġ dwal ħomor ta' wara tal-car meta din ġiet biex tieqaf, billi l-attur kien għafas il-"foot brake". Għalhekk ma jistax jingħad mill-konvenut li l-attur kien negliġenti fil-manuvra tal-waqfien;

Il-konvenut *jissottometti* wkoll *li* l-attur waqqaf f'daqqa f'dak il-post, għaliex ried iniżżel wieħed ingliż li kien riekeb miegħu biex proprju jilħaq dak l-omnibus; imma din iċ-ċirkustanza, li fuqha l-konvenut donnu jibbaża t-teżi kollha tiegħu, ma rriżultatx . . . . . ;

Fin-nota tal-osservazzjonijiet tiegħu, il-konvenut donnu jammetti li qabel il-ħabta kien hemm distanza ta' għaxar jardi bejn iż-żewġ vejikoli, billi jgħid li dik id-distanza mhix suffiċjenti biex jevita lill-vejikolu li jkun isuq wara vejikolu ieħor li jiġi implikat f'kolliżjoni. Dan hu veru, imma biss meta d-driver tal-vejikolu ta' wara ma jkunx qiegħed iżomm "a proper look-out", kif ġara fil-każ tal-konvenut. Fl-aħħar parti tan-*nota* tiegħu, ġa *msemmija*, il-konvenut spjega għaliex saret il-kolliżjoni: mhux għaliex l-attur waqqaf il-car f'daqqa, kif kien issottometta qabel, imma għaliex huwa ma kienx fi ħsiebu jieqaf fil-stage, u ġie sorpriż bil-manuvra tal-waqfien tal-attur. Din iċ-ċirkustanza ma turix ħaġ'oħra ħlief li l-konvenut ma kienx qiegħed iżomm "a proper look-out" għal dak li seta' *jiġri*;

Illi bil-ħabta ż-żewġ vetturi sofrew ħsara, u l-attur

jippretendi li l-ħsara fil-car misjuqa minnu kienet ta' £42.19.6, liema somma huwa effettivament żborżaha...... u ma saretx prova li l-istess xogħol kien jistħoqqlu prezz u ħlas anqas. Għalhekk il-ħsara fil-car tal-attur għandha tiġi likwidata fis-somma ta' £42.19.6, kif indikata fiċ-ċitazzjoni;

Rat fol. 78 in-nota tal-appell tal-konvenut, u fol. 79 il-petizzjoni tiegħu, li biha talab li s-sentenza fuq imsemmija tiġi revokata, u li t-talba tal-attur tiġi miċħuda; bl-ispejjeż taż-żewġ istanzi;

Omissis;

Ikkunsidrat;

Il-fatti "ut sic", li minnhom oriġinat din il-kawża, huma miġjuba fil-parti reċitattiva tas-sentenza appellata, "supra". Biex wieħed jista' jasal għal konklużjoni korretta f'dan il-każ jeħtieġ li mill-ewwel jiddistingwieh mill-każ ta' vejikolu li, fil-kors ordinarju tat-traffiku stradali, ikun miexi quddiem vejikolu ieħor "bla ma tkun interveniet ebda manuvra preċedenti", u jiġi milqut mill-vejikolu ta' warajh. F'każ simili, il-vejikolu ta' quddiem ikollu favur tiegħu, salvi ċirkustanzi speċjali, il-prinċipju hekk espress fit-test "Trial of Motor Car Accident Cases", para. 83:— "Where a car is travelling in a straight course, turning neither to left nor to right, and is struck in the rear by another vehicle, the driver of the rear car is usually held responsible, especially if the car in front was on the proper side of the road. The front car has a superior right; his look-out is ahead, and not behind; and he owes no duty to the rear except to use the road in the usual way, in accordance with the rule of the road......";

Il-każ preżenti għandu, anzi, jiġi distint mill-każ ta' vejikolu li jissorpassa l-vejikolu ta' quddiemu, u, eżegwita l-manuvra tal-"overtaking", jibqa' miexi;

Il-każ li fuqu hi msejħa tippronunzja ruħha din il-Qorti hu inveċe dan: il-vejikolu tal-attur kien miexi oriġi-

narjament "wara" dak misjuq mill-konvenut, mbgħad issorpassah, u ma baqgħax miexi, iżda waqaf;

Din id-distinzjoni hi fondamentali, u għandha tikkostitwixxi "il punto di partenza" fil-fissazzjoni tal-aspett ġuridiku tal-każ *preżenti*;

Infatti, id-driver ta' vejikolu li jagħmel il-manuvra tal-"overtaking" għandu josserva, qabel u wara, diversi preskrizzjonijiet, tant statutorji kemm dettati mill-"buone norme" tas-sewqan; u appuntu għalhekk għandu "a higher duty" minn vejikolu li jkun qiegħed jipproċedi fil-kors normali tat-traffiku. Fost l-obligi tiegħu "wara" li jkun issorpassa, hemm dak hekk enunċjat fiċ-Charlesworth, "The Law of Negligence", p. 79:— "In all cases, it is the duty of the person overtaking to allow an adequate margin of safety between his vehicle and the vehicle overtaken......";

Dan hu veru għall-vejikolu li, wara li jissorpassa l-vejikolu ta' quddiemu, *jibqa' miexi*; u hu aktar u aktar veru fil-każ ta' vejikolu li, wara li *jissorpassa*, "*jieqaf*", kif ġara f'dan il-każ. F'każ simili, id-dilemma ġuridiku li jipprospetta ruħu hu formulat b'dan il-mod fil-Gibb, loc. ċit. para 84(2):— "In a case where the car in front suddenly stops and causes the car in the rear to collide with it, the negligence of the parties is a question for the jury. The driver of the vehicle in front may have been negligent if he suddenly stopped his car so that the vehicle proceeding close behind was unable to avoid the collision. On the other hand, the driver of the rear vehicle may have been contributorily negligent if he did not have his car under such control that he could stop when the car in front of him stopped";

Għalhekk il-kwistjoni tirriduċi ruħha filli jiġi eżaminat jekk l-attur irnexxielux jipprova li, wara li ssorpassa lill-vejikolu misjuq mil-konvenut, u waqaf, kien hemm f'dak il-waqt spazju suffiċjenti li fih il-konvenut, kieku kien qed iżomm dik li tissejjaħ "a proper lookout", u jekk l-speed li bih l-istess konvenut kien qed isuq kien sewwa, seta' jimmanuvra b'mod li ma jolqotx il-car tal-attur;

Il-konvenut jgħid, fix-xhieda tiegħu, li kif dar minn Pjazza Palma, l-Imsida, ċjoè fid-dawra, qabżitu karrozza "Hillman" u waqfet f'daqqa waħda ("zoptu", qal hu) quddiemu. Hu bbrejkja, u anki swervja, imma għal ta' xejn. Din l-istess versjoni l-konvenut ta "a tempo vergine" lill-Kuntistabbli Cossai u lis-Surġent Micallef, li xehdu dwar daqshekk (fol. 41-42);

Ma jistax jingħad li l-konvenut kien qed isuq bi speed żejjed, "juxta probata". ...... Mela ma jistax jingħad, skond il-provi, li l-konvenut poġġa ruħu fil-pożizzjoni ("self-created incapacity") li ma setgħax iżomm "a tempo" minħabba li-speed eċċessiv;

Issa, kwantu għall-miżura evażiva tal-applikazzjoni tal-krakes, f'ċirkustanzi normali (trieq xotta, brakes effiċjenti, eċċ.), u kwantu għall-"braking distance", jekk karrozza tkun miexja bi speed ta' ħmistax il-mil fis-siegħa, din il-"breaking distance", kalkulata fuq li-"Square" ta' li-speed, diviż b'ċifra li tirrappreżenta "average conditions", hi ta' tnax il-pied (ara "Table" tal-Ferrodo Ltd. 1940, publikata fil-"Motor Claim Cases" ta' Bingham, p. 13; ara wkoll "How to Drive a Car" publikat mir-rivista "Motor", p. 125; u ara depożizzjoni, "qua perit", ta' Dottor Lorenzo Cassar fil-proċess App. Krim. "Pul. vs. Cachia", deċiż 9 ta' Mejju 1959);

Iżda l-"braking distance" tibqa' topera mill-waqt li wieħed japplika l-brakes, u "qabel" l-applikazzjoni tal-brakes f'evenjenza simili hemm dak li jissejjaħ "reaction time". Jgħid Phil Ruskin, f'monografija taħt l-intestatura "Safe Driving", publikata fil-"Popular Mechanics Magazine", Frar 1947:— "Of course, the brakes are not actually applied from the moment you receive a signal to stop. There is a period, generally called "reaction time", which is the interval required to act after you receive a warning to stop on the brakes. This time varies from driver to driver, but it is estimated at approximately three fourths of a second......";

Mela jiġi li, minħabba r-"reaction time" normali, li bih għandu jiġi akkreditat il-konvenut, ix-char-a-banc, bla

tort tiegħu, għad li kien miexi bli-speed regolamentari ta' 15 il-mil fis-siegħa, laħaq mexa 16 il-pied u 6 pulzieri qabel l-applikazzjoni tal-brakes. Kożikkè, skond dawn il-fatturi inevitabbli ta' dinamika awtomobilistika, distanza anqas minn 28 pied u 6 pulzieri almenu (16 il-pied u 6 pulzieri "reaction time" "pjù" 12 il-pied braking distance") kienet tirrendi mpossibbli, normalment, li l-konvenut iwaqqaf "a tempo". Issa, l-attur ma ppruvax bl-ebda mod li hu, meta waqaf quddiem ix-char-a-banc, ħalla almenu dik id-distanza, jew xi oħra li hu jippretendi suffiċjenti. La hu stess fix-xhieda tiegħu, u lanqas ix-xhud tiegħu Deguara, ma jagħtu ebda ndikazzjoni tad-distanza intervenjenti meta l-attur waqqaf il-car quddiem ix-char-a-banc; jgħid biss li ta s-sinjal u waqaf. Lanqas ma hemm ebda "adminiculum probationis", "aliunde", li jista' juri li tħalliet distanza xierqa bejn iż-żewġ karrozzi; il-konvenut qal li l-car talattur waqfet quddiemu "zoptu". Dan kollu ifisser li għandu jiġi ritenut illi ma kienx possibbli għall-konvenut, bla ma kien hemm ebda ċirkustanza anteċedenti kolpuża da parti tiegħu, li, konfrontat b'dik l-emerġenza, iwaqqaf "a tempo"; għaliex ebda prova ma saret mill-parti tal-attur li tħalliet distanza suffiċjenti;

Xejn ma jiswa li l-attur ta s-sinjal li sejjer iwaqqaf; għax is-sinjal għandu jkun "timeous", u għandha titħalla distanza tali sabiex il-karrozza ta' wara tista' twaqqaf "a tempo";

Kwantu għall-manuvra evażiva ta' li-"swerving", ilkonvenut xehed li hu ppruvaha. u x-xhieda tiegħu, kwantu għal daqshekk, hi konfermata in parti miċ-ċirkustanza li l-ħsara fil-car kienet anki fuq il-parti tal-lemin tal-car. S'intendi, anki għal din il-manuvra evażiva għandu jitqies ir-"reaction time", u għandu jitqies l-ispazju intervenjenti; u di pjù għandha titqies id-diffiċli manuvrabbilità ta' vejikolu tad-daqs ta' char-a-banc, fis-sens li "swerving" brusk jista' jġib telfien tal-"wheel base", bil-potenzjalità ta' "overturning";

Jista' anki jiġi aġġunt, għall-isfond tal-kawża, li aktarx li l-attur ħaseb li x-char-a-banc tal-konvenut kien sejjer il-Belt bil-passiġġieri, u peress li kienu l-Ħdax, u l-

ingliż li kellu miegħu ried imur il-Belt, mentri l-attur ried imur il-Ħamrun minn Misraħ il-Barrieri, l-attur xtaq li jkun żgur li l-ingliż jaqbad ix-char-a-banc tal-aħħar (dak tal-konvenut, kif ħaseb hu), u, sabiex ikun żgur, issorpassa x'char-a-banc u waqqaf bruskament quddiemu;

Taħt dawn iċ-ċirkustanzi, ma jistax jingħad li ġie suffiċjentement pruvat mill-attur li l-ħtija tal-kolliżjoni kienet tal-konvenut, u l-kumpless tal-provi akkwiżiti għall-proċess pjuttost juru *li l-konvenut* ġie mqiegħed *f'dik il-*pożizzjoni skriminanti li tissejjaħ "inevitable accident", jew "sudden unforseen emergency', bla ebda kolpa anteċedenti tiegħu, u bla ma kellu ebda "last opportunity" biex jevita l-konsegwenzi;

Għalhekk tiddeċidi;

Billi tilqa' l-appell tal-konvenut, tirrevoka s-sentenza appellata, u tirrespinġi l-istanza. Bl-ispejjeż kollha kontra *l-*attur.