

29 ta' Marzu, 1958

Imhalef:—

Onor. Dr. W. Harding, K.M., B.Litt., LL.D.

Il-Pulizija

versus

Paul Chetcuti

**Traffiku — Liċenza tas-Sewqan — “Third Party Risks” —
“Motor Cycle”.**

Il-liġi tiddef nixxi l-espressjoni “motor vehicle” — vettura tal-mutur — bhala vettura li timxi b'forza mekkanika; u l-“motor cycle” hija wahda mill-kategoriji ta' vetturi tal-mutur, u hija definita bhala kwalunkwe vettura li timxi b'forza mekkanika, imma li ghandha anqas minn erbgħa roti. Mela anki għas-sewqan ta' “motor cycle” teħtieġ il-liċenza tal-Pulizija u l-garanzija għar-riskji tat-terzi persuni.

Imma jekk il-mutur ikun difettuż, u għalhekk ma kienx qiegħed f'funzjona, ma kienetx meħtieġa il-liċenza bhala “motor cycle”, u lanqas il-polza tas-sigurtà għat-“third party risks”.

Jekk il-mutur kien jiffunzjona, allura, anki jekk fil-mument rilevanti l-imputaż kien qiegħed jagħmel użu mill-“motor cycle” mingħajr ma jużi l-mutur, bħal kieku kien qiegħed isuq bil-pedali, xorta wahda teħt l-kontravvenzjoni; imma jekk il-mutur kien imħassar, allura ma hemmx dak ir-reat.

Il-Qorti:— Rat l-imputazzjoni migjuba mill-Pulizija kontra l-imputat quddiem il-Qorti Kriminali tal-Maġistrati ta' Malta talli fis-27 ta' Jannar 1958, f'xi 12.30 p.m., saq motorcycle no. 6005 minn Jetties Wharf, Marsa, fuq naħa hażina tat-trieg, saq l-istess motor-cycle mingħajr liċenza mill-Pulizija għas-sewqan, u b'hekk ma kienx kopert bil-polza tas-sikurtà jew garanzija dwar riskji tat-terzi persuni skond id-dispożizzjonijiet tal-Ordinanza 36 tal-1939;

Rat it-ta'ba tal-Prosekuzzjoni li jiġi skwalifikat li jkollu jew jieħu ebda liċenza tas-sewqan għall-perijodu ta'

tnax il-xahar jew aktar skond l-art. 3(2) tal-istess Ordinanza;

Rat is-sentenza tas-7 ta' Frar 1958, li biha l-imputat gie misjub hati, u gie kundannat ghal 10s. ammenda għall-ewwel kontravvenzjoni u £5 multa ta' li kien minghajr polza tas-sikurtà, u gie skwalifikat milli jkollu liċenzja tas-sewqan għal sena;

Rat ir-rikors li bih l-imputat appella, u talab li s-sentenza fuq imsemmija tiġi revokata, u li hu jiġi liberat;

Trattat l-appell;

Ikkunsidrat;

Deher mill-provi li l-imputat kien qiegħed isuq "cycle" jew "cyclette" provvduta b'mutur żgħir. Izda dan il-mutur, minn qabel ma hareġ bih l-imputat, ma kienx jaħdem minhabba xi difett; u għalhekk l-imputat kien qiegħed imexxi dan is-"cycle" jew "cyc'ette" bil-pedali;

Il-liġi tiddefinixxi l-espressjoni "motor vehicle" bħala "a vehicle propelled by mechanical power". Il-"motor-cycle" hija waħda mill-kategoriji ta' "motor vehicles", u hi definita bħala "any vehicle propelled by mechanical power with less than four wheels" (reg. 1 Traffic Regulations). Tinqala', għalhekk il-kwistjoni jekk dan il-"motor cycle" jew "motor cyclette", jew aħjar, f'dan il-każ, "motor-assisted bicycle" (ara xhieda ta' Francis D'Agostino), ġa ladarba l-mutur tagħha kien mill-ewwel difettuż, u għalhekk ma kienx qiegħed jiffunzjona, kienetx teħtieġ liċenza bħala "motor vehicle", u jekk kienetx teħtieġ polza tas-sikurtà għat-"third party risks";

Din il-kwistjoni ġiet diġà kunsidrata mill-ġurisprudenza u d-dottrina ingliża u taljana. L-awturi Perseo u Guerreri, fi trattat tagħhom ferm interessanti "Il Codice della Strada Commentato", publikat reċentement (1955), jidhrilhom illi l-karattru ta' vejikolu motorizzat għandu jiġi deżunt mhux esklużivament mill-karatteristika tat-trazzjoni mekkanika, imma għandu jiġi fuq kollox deżunt

b'riferiment għall-impjeg effettiv, fil-waqt ta' ċirkolazzjoni, ta' propulsjoni mekkanika. Dawn l-awturi jikkritikaw il-gurisprudenza tal-Qorti tal-Kassazzjoni Taljana, li stabbiliet bħala kriterju deċiżiv l-element tal-attitudini tal-vejikolu li jkun misjuq b'forza mekkanika indipendetement mill-użu effettiv ta' dan il-mezz fit-trieq. Huma kkunsidraw speċifikament il-każ tal-"velocipedi con motore ausiliario" (kif inhu dan il-każ), u qalu hekk: "Il velocipede che, durante la circolazione, non si avvalga del motore ausiliario di cui è fornito, non è più un veicolo propulso da un dispositivo meccanico. Vero è che strutturalmente ha la attitudine ad essere propulso da forza meccanica; ma è anche vero che, per considerarlo autoveicolo durante la circolazione, occorre che nel muoversi sfrutti di fatto quella energia per la cui pericolosità il legislatore è stato indotto a dettare una disciplina diversa da quella prevista per altri veicoli. Alla stregua di tale criterio, è pertanto chiaro che il conducente di un velocipede a motore ausiliario, che si muova sulla strada pubblica senza impiego effettivo del motore, ma usando la sola energia muscolare degli arti inferiori, non potrà essere ritenuto responsabile della contravvenzione di cui all'art. 70 del Codice Stradale, ove non venga trovato in possesso, dalla polizia stradale, dell'autorizzazione alla circolazione" (pp. 12-13, para. 110-111, Vol. Autoveicoli e Conducenti, ecc.);

Id-Davies, fil-Law of Road Traffic, 1954 edition, p. 272, jitratta din il-kwistjoni, u jgħid hekk:— "In *Floyd v. Bush* (1953) All Eng. Law Rep. 265, a person without the driver's consent, took and rode away on a pedal cycle fitted with an auxiliary motor, which was in efficient working order. No attempt was made to start or to use the engine of the cycle, which was pedalled along the highway for a mile and half. Held — that, as the motor was in working order, the cycle was a motor vehicle for the purposes of the Road Traffic Act, 1930; and therefore the respondent was guilty of unlawfully using a motor vehicle without an insurance policy, driving a vehicle without a licence, etc.";

"In *Lawrence v Hawlett* (1952) All Eng. Law Rep. 74, however, certain vital running parts had been removed from an auto-pedal cycle, so that the machine could only

be used as a pedal cycle, even though some petrol was still in the tank. Held — that as the auxiliary engine was not in working order, and the vehicle could only be used as a pedal cycle, it was not at the material time a motor vehicle within ss. 1 and 35(1) of the Road Traffic Act, 1930; and, therefore, no offence had been committed against the provisions of the latter subsection”;

Minn dan jidher li l-ġurisprudenza ngliza segwiet it-trieq tan-nofs; għaliex, fil-waqt li ma stabbilietx il-kriterju assolut tat-trazzjoni mekkanika tal-ġurisprudenza taljana, lanqas segwiet il-kriterju oppost ta' Perseo e Guerreri, “sic et simpliciter”, imma għamlet distinzjoni bażata fuq “jekk il-mutur kienx jiffunzjona jew le”. Jekk il-mutur kien jiffunzjona, allura, anki jekk, fil-mument rilevanti, l-imputat ikun qieghed juża l-pedali flok il-mutur, l-istess ikun responsabbli. Imma jekk il-mutur ikun imħassar, allura ma hemmx reat;

F'dan il-każ, mhux biss l-imputat kien qieghed juża l-pedali, imma l-mutur ma kienx jiffunzjona, għaliex kellu “running part” vitali nieqsa;

S'intendi, is-soluzzjoni tal-ġurisprudenza ngliza, li hija adottata minn din il-Qorti, ma tapplikax għall-każ ta' vejikolu motorizzat li jkun għaddej fit-trieq bil-forza tal-mutur, u mbgħad dan il-mutur ikollu gwast temporaneu “in itinere”. Tapplika għall-każ bħal preżenti, li fih, minn meta l-vejikolu beda l-vjaġġ, kien “ab origine” bil-mutur inkapaċi li jaħdem, minħabba li kien jonqsu xi kongenju essenzjali, jew minħabba haġ'ohra li kienet tirrendieh mhux “in working order”. Lanqas ma jneħhi l-obligu tar-reġistrazzjoni impost fir-Reg. 18 tal-Motor Traffic Regs.; għax dan ma jużax il-kliem “shall be used on any road”, jew “use..... a motor vehicle on the road”, li hemm fir. Reg. 19 tat-Traffic Regs. u fiċ-Chap. 165, art. 3;

Għal dawn il-motivi;

Tiddeċidi billi tilqa' l-appell, tirrevoka s-sentenza appellata, tiddikjara l-imputat mhux hati, u tordna li jiġi liberat.