

/LVS

IN DIE HOOGEREGSHOF VAN SUID-AFRIKA

(NOORD GAUTENG HOË HOF. PRETORIA)

SAAKNOMMER:546/2009

582/2009

599/2009

9336/2009

DATE: 1 APRIL 2010

In die saak tussen:

W HAMMAN NAMENS LINDIE HAMMAN

EERSTE EISER

W HAMMAN NAMENS MARLIZE HAMMAN

TWEEDE EISER

MARINDA HAMMAN

DERDE EISER

WERNER HAMMAN

VIERDE EISER

EN

DIE PADONGELUKKE FONDS

VERWEERDER

UITSPRAAK

BOTHA R:

Hierdie is die gekonsolideerde verhoor van vier sogenaamde derde party sake wat uit een motor botsing voortspruit.

Die botsing het op 30 Januarie 2006 om 7h35 op die N18 hoofpad tussen Pokwani en Taung, by die Hartswater afdraai plaasgevind. Die voertuie betrokke was motorvoertuig B[...] bestuur deur mev Marinda

Hamman en motorvoertuig E[...] (met sleepwa C[...]) bestuur deur mnr J Erwin.

In voertuig B[...] was die passasiers die drie kinders van mev Hamman en haar man, Werner: Pieter Daniel Marthinus, Marlize en Lindie (ten tyde van die botsing nog *en ventre sa mère*). Die seun Pieter Danile Marthinus het beswyk aan beserings in die botsing opgedoen.

Namens die Hammans is vier aksies ingestel, saak 599/09 waarin mev Hamman die eiser is ten aansien van haar eie beserings, saak 582/09 waarin mnr Hamman die eiser is ten behoeve van Marlize, saak 9336/09 waarin mnr Hamman in eie reg die eiser is, en saak 546/09 waarin mnr Hamman die eiser is ten behoeve van Lindie.

Sake 599/09 en 542/09 is ter rolle geplaas vir 25 Maart 2010 en sake 9336/09 en 546/09 is ter rolle geplaas vir 26 Maart 2010.03.25

Die verweerder is in al vier sake verteenwoordig deur dieselfde prokureurs, maar deur verskillende stelle advokate in sake 599/09 en 582/09 aan die een kant en sake 9336/09 en 546/09 aan die ander kant.

Die eisers in al vier sake is deur dieselfde prokureurs verteenwoordig, maar ook deur verskillende stelle advokate in sake 599/09 en 582/09 aan die een kant en sake 9336/09 en 546/09 aan die ander kant.

Op 25 Maart 2010 was al die advokate wat in al vier sake verskyn teenwoordig toe advokaat Geach SC, wat met mnr Deminey vir die verweerder verskyn het, om 'n uitstel wou vra.

Op die ou end is daar na beraadslaging besluit dat die sake tot 31 Maart 2010 sou afstaan, dat die sake gekonsolideer sou word en dat die kwessie van aanspreeklikheid van die kwessie van die kwantum geskei sou word. In die proses sou die aantal advokate ook verminder word na een stel vir die eisers en een stel vir die verweerders.

Die reeling waartoe die partye ooreengekom het is vervat in 'n konsep gemerk "X" wat ek 'n hofbevel gemaak het. Daarvolgens is die geskilpunte geskei, die sake gekonsolideer en mev Marinda Hamman as 'n derde party gevoeg in sake 546/09, 582/09 en 9336/09 vir die doeleindes van artikel 2(6)(a) van die Wet op

Verdeling van Skadevergoeding, 1956 (Wet 34 van 1956). Daar word ook bepaal dat enige verdeling van aanspreeklikheid tussen die versekerde bestuurder en die derde party op die derde party as mededader van toepassing sal wees.

Volgens “X” is mnr Hamman die eerste, tweede en vierde eiser en mev Hamman die derde eiser.

Daarna het die partye verder ooreengekom dat die enigste vraag wat die hof moes besleg is of daar bydraende nalatigheid aan die kant van mev Marinda Hamman was.

'n Bundel gemerk “A” is by ooreenkoms opgehandig. Die korrektheid van die volgende is erken:

(a) die pleit verduideiiking op A68-70;

(b) die sleutels tot die plan en foto's (A74 en A74A);

(c) die foto's op A79-85 as synde foto's van die botsingstoneel en die voertuie.

Die eisers het inspekteur Nel van die Suid Afrikaanse Polisie Diens te Hartswater en mev Marinda Hamman as getuies geroep.

Hy was betrokke by die opstel van die plan en die neem van die foto's. Dit is alles twee uur na die botsing gedoen.

Die foto's op A80 wys die toneel soos dit ten tyde van die botsing was. B wys die rigting waarin die versekerde Tata trok gery het, van suid na noord, A op foto 2 op A80 wys die rigting waarin mev Hamman gery het toe sy na regs gedraai het. Sy het oorspronklik gekom van die teenoorgestelde rigting as die versekerde voertuig. D is die punt van botsing. C1 en C2 is die versekerde voertuig se rem merke. Die pad het twee bane in 'n noordelike rigting gehad. Die linker baan op foto 1 op A80 was 'n verpligte links draai baan. Die spoed grens was 80 kilometer per uur.

Die versekerde voertuig het gery op 'n stuk pad waarop geel dwars strepe geverf is. Mens mag nie daar ry nie.

Volgens sy waarnemings het mev Hamman reeds haar draai voltooi toe die versekerde voertuig haar voertuig getref het.

In kruisverhoor het hy getuig dat die pad al vir 2 kilometer suid van die toneel twee bane in 'n noordelike rigting gehad het.

100 Meter suid van die toneel op die foto uitgebeeld is daar 'n bord wat sê dat die linker baan 'n verpligte links draai baan is. Daar is 'n sper streep wat die twee bane vir verkeer in 'n noordelike rigting skei.

Na sy wete begin die skole in Hartswater om 07h30. Dit was min of meer die tyd van die botsing.

Die voertuig van mev Hamman is op sy linker sy getref. Die versekerde voertuig is voor op sy bees relings (bull bars) getref.

Die twee rem merke was 20 meter (C1) en 12.7 (C2) meter lank. Die totale breedte van die pad was 17.2 meter.

Mev Marinda Hamman het getuig dat sy geen herinnering van die botsing het nie. Sy was op pad werk toe. Sy sou om 08h00 begin werk het. Op pad moes sy haar kinders Pieter en Marlize aflaai.

Die verweerder se enigste getuie was mnr Jaco Erwin, wat die versekerde voertuig bestuur het.

Hy het getuig dat hy van suid na noord gery het met die doel om by Hartswater verby te ry. Hy het die wêreld nie geken nie. Sowat 2 kilometer suid van Hartswater het die pad verbreed na twee lane in 'n noordelike rigting. Hy het na die linker baan beweeg om ander verkeer in staat te stel om by hom verby te beweeg. Sowat 500 meter voor die dorp is die twee lane deur 'n sper streep geskei. Ongeveer 300 meter voor die afdraai was daar 'n bord wat sê dat die linker baan net bedoel was vir verkeer wat na links wou draai. Hy het sy flikker lig aangesit om te wys dat hy na die regter baan wou beweeg. Vanweë verkeer in die regter baan kon hy egter nie na regs beweeg nie.

Hy het nie geweet waarheen die pad wat na links uitdraai gaan nie. Hy het mev Hamman sien stilhou in die gaping in die sement eiland wat die noordwaartse bane van die suidwaartse bane skei.

Hy het toe sy gevaar ligte aangesit. Toe die laaste voertuig by hom verby gery het, het hy besluit om oor die geel geveerde eiland te ry.

Net toe hy by die afdraai kom, het mev Hamman begin ry. Hy het gerem maar kon nie 'n botsing vermy nie.

Sy spoed was 70 kilometer per uur. Hy het nooit 'n flikker lig aangesit om te wys dat hy na links gaan draai nie.

In kruisverhoor het hy getuig dat vier voertuie by hom verby is. Die laaste een het by hom verby gegaan net voor hy by die eiland met die geel strepe gekom het.

Mev Hamman het redelik vinnig weggetrek.

Mev Hamman moes wag vir al vier die voertuie wat by hom verby gery het.

Hy het toegegee dat hy in 'n baan was waaruit hy net links kon draai.

Hy is gevra hoekom hy nie gestop het nie. Hy het geantwoord dat daar nie plek was nie. Sy werkgewer was gesteld op die toestand van sy bande en hy wou nie van die pad aftrek nie.

Hy het aanvaar dat iemand kon dink dat hy links gaan draai. Hy het nie sy toeter geblaas nie.

Hy het saamgestem dat sy gevaar ligte die indruk kon geskep het dat hy van die pad gaan aftrek.

Hy het wel op 'n stadium sy spoed na 60 kilometer per uur verminder. Hy het egter weer versnel om oor die eiland te ry.

As hy die draai na links gevat het sou hy sy voertuig omgegooi het.

Hy kan nie sê of mev Hamman hom gesien het en gereageer het op sy optrede nie.

Hy is verwys na paragraaf 7 van sy pleitverduideliking waarin hy gesê het dat hy eers gesien het dat hy nie mag reguit ry toe hy amper op die draai was.

Sy pleitverduideliking bevat geen verwysings na sy gevaar ligte nie. Hy het dit egter aan sy prokureur gemeld.

Dit, in breë trekke, som die getuienis op.

Daar was geen twyfel dat mnr Erwin nalatig was nie. Hy het dit nie ontken nie en hy het trouens skuldig gepleit aan strafbare manslag ten opsigte van die dood van Pieter Daniel Marthinus Hamman.

Die vraag is op mev Hamman hoegenaamd nalatig was en indien wel, tot watter mate haar eis in saak 599/09 verminder moet word.

Dit is so dat mev Hamman 'n regs draai beweging uitgevoer het. Mnr Guldenpfennig en mnr Deminey wat namens die verweerder verskyn het, het my verwys na **Milton vs Vacuum Oil Company of South Africa Ltd 1932 AD op 205** waar daar gesê word dat daar twee strome verkeer in teenoorgestelde rigtings is, 'n bestuurder wat in een rigting ry, kan aanvaar dat verkeer vanuit die teenoorgestelde kant reguit sal aanry, en nie skielik en op 'n ongeleë tydstop voor horn sal inbeweeg nie.

Dit mag so wees, maar dit is nie die geval in hierdie saak nie. Die versekerde bestuurder het hom bevind in 'n baan waarin hy nie reguit aan kon ry nie. Die baan waarin hy beweeg het, het na links afgedraai van die hoof

pad. Sien foto's 1 en 2 op A80.

Mev Hamman het haar plig gevul teenoor die bestuurders van die voertuie wat gery het in die baan waarin mens van suid na noord reguit kon aanry. Sy het vir hulle gewag om eers verby te ry.

Die vraag is of sy daarop bedag moes gewees het dat die versekerde bestuurder oor die eiland sou ry.

Die verweerder se advokate het my verwys na **Marine & Trade Insurance Company Ltd vs Singh 1980(1) SA 5(AA) op 9 E-H** waar daar gesê word dat as 'n redelike bestuurder ongeoorloofde optrede gewaar, hy daarvoor voorsiening moet maak.

Na my mening kan daar op die getuienis nie aanvaar word dat mev Hamman, toe sy na die vierde voertuig besluit het om weg te trek, moes geweet het dat die versekerde voertuig oor die eiland gaan ry nie. Die versekerde bestuurder moes, gegee die relatiewe afstande en snelhede, nog voor die eiland in die links draai baan gewees het toe mev Hamman besluit het om weg te trek.

Mev Hamman het alle rede gehad om aan te neem dat die versekerde voertuig nie reguit aan sal ry nie. Haar aandag sou toegespits gewees het op die vier voertuie wat in die regter baan gery het. Dit kon nie van haar verwag geword het om die spoed van die versekerde voertuig te skat om te bepaal of hy die draai na links kan uitvoer nie. Dit is trouens nie duidelik hoe goed sy die versekerde voertuig sou kon gesien het as vier voertuie voor haar verby gery het nie.

Die feit dat die versekerde voertuig se flikker lig nie gewys het dat hy links gaan draai nie, sou, as sy dit opgemerk het, niks vir haar gesê het nie, want die voertuig was immers in 'n baan van waar hy verplig was om links te draai.

As sy die gevaar ligte gesien het (as hulle aangesit is) sou sy meer waarskynlik afgelei het dat die voertuig op die punt was om van die pad af te trek of stil te hou.

Ek het bedenkinge oor of die gevaar ligte aangesit is, want dit word nie in die pleit verduideliking gemeld nie.

Meer toepaslike waarskuwings wat die versekerde bestuurder kon gegee het was om sy toeter te blaas of om weer sy regter flikker lig aan te sit.

Die bewyslas rus op die verweerder om bydraende nalatigheid aan die kant van mev Hamman te bewys. Op die getuienis is ek van oordeel dat die verweerder hom nie van daardie las gekwyt het nie.

Die gevolgtrekking waartoe ek geraak het bring mee dat die eisers welslae behaal het in hierdie rondte van

die saak. Hulle is dus op 'n koste bevel geregtig.

Die volgende bevel word verleen:

- 1. Daar word verklaar dat die botsing op 30 Januarie 2006 tussen die voertuig bestuur deur mev Hamman en die voertuig bestuur deur mnr Erwin uitsluitlik veroorsaak is deur die nalatigheid van mnr Erwin.**
- 2. Die verweerder moet die koste van die eisers ten opsigte van hierdie rondte van die saak betaal.**

C. BOTHA

REGTER VAN DIE HOOGGEREGSHOF.