

IN DIE HOGGEREGSHOF VAN SUID AFRIKA
NOORD GAUTENG AFDELING: PRETORIA

Saaknr.: 15225/2006

In die saak tussen:

24/10/2011

P. PRETORIUS

en

PADONGELUKKE FONDS

HAAL DEUR WAT NIE VAN TOEPASSING IS NIE

() HANDTEKENSLEDE *Handwritten signature*

() WAS BEKEND MAK VAN TOEPASSING *Handwritten signature*

S. MURPHY *Handwritten signature*

24/10/11
DATUM

Handwritten signature
HANDTEKENING

UITSpraak

Coram: RABIE R

1. Die eiser het die verweerder gedagvaar vir skadevergoeding voortspruitend uit beserings wat hy opgedoen het tydens 'n botsing op die Nelspruit – Sabie pad op 30 Junie 2001. Die partye het 'n aansoek om die skeiding van die kwessie van aanspreeklikheid en *quantum* gedoen en omdat dit gepas was om dit te doen, is so 'n bevel gemaak. Die verhoor is voortgesit slegs ten opsigte van die kwessie van nalatigheid.
2. Die eiser was die bestuurder van 'n motorfiets wat noord in die rigting van Sabie gery het en dit is gemene saak dat die versekerde voertuig, 'n vragmotor, voor die botsing in dieselfde rigting gery het.

3. Die eiser se getuienis was dat hy die operasionele bestuurder van die aksie was wat Transnet deur middel van 'n mediese trein bedryf het en wat mediese dienste in die platteland gelewer het. Op die betrokke dag het die trein van Sabie na Nelspruit beweeg. Die eiser het padlangs op 'n motorfiets gery en foto's van die trein vir bemarkingsdoeleindes geneem. Aangekom by die Rosewall stasie het die eiser beoog om foto's van die trein te neem soos dit uit die plantasie area die stasie sou nader. Hy het egter gevind dat daar treintrokke op die stasie staan wat sy uitsig na die aankomende trein sou belemmer. Hy het toe besluit om 'n entjie met die pad terug te ry na 'n plek waar sy uitsig op die aankomende trein onbelemmer sou wees.
4. Dit het beteken dat die eiser uit die pad van die stasie links gedraai het in die pad wat van die Sudwala grotte af kom. Hierdie pad vorm 'n paar meter verder 'n T-aansluiting met die pad wat regs van Nelspruit kom en na Sabie loop. Daar het die eiser by die stopstraat gestop en links in die rigting van Sabie gery. Ongeveer 50 meter verder begin die brug wat oor die treinspoor loop. Die eiser het beoog om oor die brug te ry en te stop waar 'n pad 'n paar meter anderkant die brug na links afdraai. Hierdie plek was hoër as die treinspoor en die eiser sou 'n goeie en onbelemmerde uitsig oor die aankomende trein hê.
5. Eiser het getuig dat die laaste wat hy kan onthou was dat hy weggetrek het by die stopstraat en besig was om te versnel en ratte te verwissel en dat hy aan die linkerkant van die pad was. Hy weet niks van wat daarna gebeur het nie en het dae later in die hospitaal wakker geword. Hy het ernstige beserings aan ongeveer die hele regterkant van sy lyf en ook aan sy kop opgedoen.

6. Die bestuurder van die versekerde voertuig, die vragmotor, is intussen oorlede en die getuienis van sy twee passasiers is aangebied. Die getuienis van mnr A.A. Cumbane en mnr F. Manyike was merkwaardig dieselfde. Albei het getuig dat hulle vir die eerste keer die motorfiets waargeneem het toe dit by die T-aansluiting links gedraai het en dat die motorfiets toe maar ongeveer 13 na 15 meter voor die vragmotor was. Verder dat die vragmotor agter die motorfiets gery het sonder dat daar probleme was maar dat die probleem gekom het toe die motorfiets 'n u-draai op die brug gemaak het. Beide het getuig dat die bestuurder van die vragmotor na regs probeer draai het om die ongeluk te vermy. Hulle het die punt van botsing aangedui as ongeveer op die middel van die brug en ongeveer op die middel van die pad of ietwat oor op die aankomende laan. Op die brug is daar slegs een laan vir voertuie in elke rigting. Volgens beide getuies was die vragmotor ook maar ongeveer 13 na 15 meter van die motorfiets toe die u-draai gemaak was. Uit hulle getuienis kan ook afgelei word dat die vragmotorbestuurder op 'n stadium gerem het maar het veral mnr Manyike se getuienis hieroor gewissel.
7. Voordat die getuienis van die twee getuies namens die verweerder beoordeel word, is dit nodig om na die getuienis van die twee deskundige getuies te verwys wat ook namens die partye aangebied was. Namens die eiser het mnr Grobbelaar getuig en namens die verweerder het Me Badenhorst getuig. Albei is ongeluk rekonstruksie deskundiges.
8. Vir doeleindes van haar aanvanklike verslag het me Badenhorst hoofsaaklik staatgemaak op sekere swart en wit foto's wat die toneel en die skade aan die motorfiets en die vragmotor toon, 'n polisiesketsplan en die getuieverklarings

van die betrokkenes. Mnr Grobbelaar se mening was baseer op sy eie waarnemings van die toneel, foto's wat hy self geneem het, kleurfoto's wat die dag van die botsingstoneel geneem is en afmetings wat hy self gemaak het asook die getuieverklarings van die betrokkenes.

9. Grootliks op sterkte van die verklarings van die verweerder se twee getuies en die polisie sketsplan en die swak swart en wit foto's, het me Badenhorst aanvanklik die mening gehandhaaf dat die motorfiets dwars voor die vragmotor was, dws ongeveer teen 'n 90 grade hoek, op die oomblik van impak. Mnr Grobbelaar het hom oor die punt van botsing uitgespreek en gevind dat dit nie op die brug was nie maar voor die brug of by die begin daarvan en verder dat die motorfiets óf parralel met die vragmotor was óf teen 'n baie geringe hoek na regs was op die oomblik van impak.
10. Die deskundiges het 'n gesamentlike verslag voorberei nadat me Badenhorst ook die kleurfoto's en afmetings en foto's van mnr Grobbelaar onder oë gehad het. Die kwessie van die kleurfoto's is belangrik omdat die skade aan veral die motorfiets baie beter sigbaar is op die kleurfoto's en daardie skade wesenlik is om die ongeluk te rekonstrueer. So ook toon die foto's die posisie van die eiser en die motorfiets kort na die botsing baie beter aan. Hierdie aspekte is wesenlik om die punt van botsing en die bewegings van die vragmotor en die motorfiets onmiddellik voor die botsing, te kan beoordeel.
11. Beide deskundiges was die meing toegedaan dat aangesien die eiser na die botsing op die pad gelê het ongeveer by die beging van die reling van die brug aan die suidekant, en die motorfiets nog ongeveer 10 meter verder

terug, die botsing plaasgevind het op die verste waar die motorfiets was maar meer eerder nog verder terug in die suidelike rigting na Nelspruit. Hierdie bevinding van die deskundiges is logies en aanvaarbaar en beteken dat die getuienis van die twee passasiers van die vragmotor in hierdie opsig nie aanvaar kan word nie.

12. Beide deskundiges was dit ook eens dat die remmerke op die teeroppervlakte van die pad deur die vragmotor gelaat is en dat dit toon dat die vragmotor onmiddellik voor die impak horisontaal met die wit lyn in die middel van die pad beweeg het, dat daar geen skuins of sydelingse beweging van die vragmotor voor en tydens die botsing was nie, dat die vragmotor se regterwiele ongeveer een meter links van die witlyn was en dat die vragmotor se linkerwiel dus basies op of direk langs die linkerkant van die rylaan was. Op die brug is die linkerkant van die rylaan deur 'n geel streep gemerk en voor die brug met 'n wit stippellyn. Die rede vir die wit stippellyn is omdat die pad op daardie plek begin verbreed terug na die T-aansluiting.

13. Anders gestel, en beskou van die kant vanwaar beide voertuie voor die botsing gekom het, is daar die T-aansluiting waar die eiser links gedraai het. Daar is die stoplyn waarby die eiser sê hy gestop het. Dit is ongeveer 50 van die begin van die brug. Hierdie stoplyn is egter ietwat terug van die laan wat van die suide, van Nelspruit, af kom. By die stoplyn verbreed die pad na links en kan 'n voertuig dus na links beweeg voordat dit die laan van die Nelspruit-Sabie pad binnegaan. Daardie area vernou egter soos die brug genader word. Aan die regterkant van hierdie nouerwordende laan is die wit stippellyn. 'n Voertuig, veral 'n smal een soos 'n motorfiets, kan dus redelik ver, dws

ongeveer 30 na 50 meter in 'n noordelike rigting ry en basies parralel met die laan van die pad van die suide, voordat dit, kort voor die brug, ongeveer 10 tot 15 meter voor die brug, die laan van die suide binnegaan. Ek moet byvoeg dat die afstande deur my genoem nie absoluut korrek is nie maar dat dit afleidings van die foto's en mnr Grobbelaar se afmetings is. Die absolute akkuraatheid van hierdie afmetings is egter nie wesenlik nie.

14. Soos voormeld blyk dit op die waarskynlikhede en volgens die deskundige menings dat die botsing plaasgevind het in die omgewing waar die gedeelte links van die wit stippellyn so vernou dat 'n voertuig daaroor moet beweeg en die laan van die Nelspruit-Sabie pad binnegaan. Namens beide partye is hierdie feit aanvaar.

15. Wat volgende beoordeel moet word is wat die bewegings van die voertuie onmiddellik voor die botsing was. In die eerste plek is dit onteenseglik dat die getuienis van mnre Cumbane en Manyike dat die vragmotor na regs uitgeswaai het, nie aanvaar kan word nie. Ook nie dat die motorfiets in die middel van die baan voor die vragmotor gery het nie. Die vragmotor het te alle tye reguit beweeg en boonop styf teenaan die linkerkant van sy rylaan. Die vragmotor het dus geen spasie gelaat tussen hom en die motorfiets indien die motorfiets ook in daardie laan gery het of op die punt was om in daardie laan in te ry nie.

16. Ten aansien van die hoek waarteen die vragmotor en die motorfiets mekaar getref het, het die getuienis en die submissies namens die partye gewissel. Namens die verweerder is betoog dat die hof kan en behoort te bevind dat die

eiser wel 'n u-draai wou maak en dus daarom 'n gevaar of noodsituasie veroorsaak het en dus dat daar geen nalatigheid aan die kant van die bestuurder van die vragmotor was nie. Hierdie submissies is enersyds baseer op die getuienis van die twee passasiers. Dit mag so wees dat die verwerping van gedeeltes van 'n getuie se getuienis nie noodwendig die geheel van sy getuienis affekteer nie, maar in die onderhawige geval was hierdie getuies se getuienis so onbevredigend dat ek dit hoegenaamd nie as betroubaar kan aanmerk nie. Wesenlike aspekte het hulle eenvoudig verkeerd gehad. Verder het beide getuies van hulle getuienis afgewyk en by kere vrae ontwyk of eenvoudig nie geantwoord nie.

17. Andersyds het die submissies namens die verweerder ook gesteun op die getuienis van Me Badenhorst. Haar uiteindelik mening was dat die vragmotor die motorfiets teen ongeveer 'n 45 grade hoek getref het. Die betoog was dan dat indien hierdie getuienis aanvaar word, dit die weergawe van 'n u-draai ondersteun, al was dit dan heelwat meer na die suide as wat mnr Cumbane en Manyike getuig het. Volgens Me Badenhorst word die posisie van die 45 grade hoek ondersteun deur die skade aan die vragmotor en die motorfiets.
18. Mnr Grobbelaar se mening is dat dit nie die geval kan wees nie. Die belangrikste aanduiding hiervan is volgens hom dat indien die vragmotor die motorfiets getref het teen 'n 45 grade hoek, daar op die waarskynlikhede gevind sou gewees het dat die vurk van die voorwiel ook beskadig was en verder dat daar ook skade aan die linkerkant van die motorfiets sou gewees het omdat die motorfiets omgestamp sou gewees het.

19. Die skade aan die vragmotor was die linker voorlig wat teruggedruk was saam met die onmiddellike area van die bakwerk om en agter die lig aan die kant van die vragmotor, en dat daar geel verf aan die sykant van die wiel van die vragmotor was. Die skade aan die motorfiets was die volgende: die voorwiel was gebuig en heelwat van die speke was totaal afgebreek. Die deskundiges was dit eens dat een van die wiele van die vragmotor oor die voorwiel van die motorfiets gery het. Verder was die regter handvatset van die motorfiets na vore gebuig. Die deskundiges was dit eens dat dit veroorsaak is deur die impak met die vragmotor se linker voorlig. Verder was daar 'n duik in die petroltenk aan die regterkant wat volgens die deskundiges deur die linker voorwiel van die vragmotor veroorsaak is omdat dieselfde geel verf aan die vragmotor se wiel gevind is. Laastens is die langwerpige gereedskap kassie wat onder die enjin van die motorfiets vas is, opgebuij aan die linkerkant. Dit het waarskynlik gebeur toe die voorwiel van die motorfiets in die grond vasgetrap is.

20. Wat belangrik is, is dat daar geen skade elders op die motorfiets is nie. Die motorfiets het dus nie op sy linkerkant geval nie en dit is een van die redes waarom mnr Grobbelaar van mening is dat indien die motorfiets teen 'n hoek getref is, die hoek nie meer as ongeveer 5 tot 10 grade sou wees nie. Die ander rede is dat die vurk wat van bo af bo oor die voorwiel gaan, nie enige skade toon nie. Die vurk loop in die area tussen die handvatsets en die voorwiel en sou nie skade ontsnap het indien die motorfiets teen 'n 45 grade hoek getref is nie.

21. Na my mening is die opinie van mnr Grobbelaar meer waarskynlik die korrekte een en ek sê dit om, onder andere, die volgende redes. Teen 'n 45 grade hoek en met die eerste impak tussen die vragmotor se linker voorlig en die motorfiets se regterhandvat, sou 'n redelike groot area van die motorfiets voor die vragmotor gewees het. Daardie area sluit in die hele stuurkolom, die stuurstang met die stuurvurk en die hele voorwiel. Daarbenewens het die vragmotor 'n metaalbuffer wat heel voor en om die hoek van die vragmotor en direk onder die linker voorlig posisioneer is. Die buffer en die metaal area bo die buffer tot by die lig sou dus die motorfiets getref het feitlik op dieselfde oomblik as wat die lig die motorfiets se handvat getref het. Ons weet ook dat die motorfiets nie weggespat het van die vragmotor toe die handvat getref is nie aangesien die vragmotor se wiel die motorfiets se petroltenk getref het en oor sy voorwiel gery het. Ek vind dus dat op die waarskynlikhede daar wel skade aan die vurk van die motorfiets sou gewees het indien die motorfiets op so 'n skuins posisie was op die oomblik van impak. Insgelyks is dit hoogs waarskynlik dat die motorfiets dan ook na sy linkerkant sou omgeval het en skade aan daardie kant sou gehad het.
22. Die enkele duik in die petroltenk van die motorfiets tesame met die skade en die afwesigheid van skade pas meer waarskynlik in met die mening dat die vragmotor die motorfiets se handvat getref het terwyl die motorfiets parrallel of amper parrallel met die vragmotor beweeg het.
23. Twee ander aspekte wat hierdie mening ondersteun en dus die gedagte van 'n 45 grade hoek en 'n u-draai minder waarskynlik maak, is die volgende:

Eerstens was die eiser juis van voorneme om oor die brug te ry sodat hy foto's kon neem van die naderende trein. Daar was dus vir hom geen rede om 'n u-draai voor die brug te maak en weg te ry nie. Namens die verweerder is betoog dat die eiser van besluit kon verander het maar net nie daarvan onthou nie. Dit is omdat die eiser getuig het dat die laaste wat hy kan onthou was dat hy na die brug op pad was, en volgens die betoog kan dit nie uitgesluit word dat in die tydperk waarin hy vandag nie meer 'n geheue oor het nie, hy wel sou kon besluit het om om te draai. Hierdie submissie is uiters onwaarskynlik. Die eiser het juis die betrokke dag besluit om met die motorfiets te ry om foto's van die trein te neem. Sy getuienis was duidelik oor hoekom hy besluit het om sy kamera anderkant die brug op te stel. Dit is nie aan die eiser gestel dat hy kon besluit het om om te draai en nie foto's van daardie plek te neem nie. Boonop blyk dit dat indien die eiser nie eers sy geheue met die botsing verloor het nie, wat wel 'n moontlikheid is, dit 'n kwessie van sekondes of minder moes gewees het tussen die botsing en waar sy geheue hom in die steek laat. Op die waarskynlikhede was die eiser dus op pad na die oorkant van die brug en was dit teen die waarskynlikhede dat hy 'n u-draai sou wou maak.

24. Tweedens kan verwys word na die area waarin die botsing plaasgevind het en dan ook meer spesefiek die plek van die botsing met verwysing na die kant van die pad. Dit kan aanvaar word, soos wat die partye gedoen het en ek hierbo bevind het, dat die punt van impak baie na aan die wit stippellyn aan die linkerkant van die vragmotor se laan was. Verder kan aanvaar word dat die botsing plaasgevind het baie na aan waar die linker gedeelte 'n nou hoek

begin vorm en 'n voertuig na die laan waarin die vragmotor was, moes inbeweeg het. Gedagtig aan die feit dat daar nie getuie was dat die eiser ooit tot stilstand gekom het nie, en hy dus in een beweging 'n u-draai sou moes maak as hy wel het, is die onwillekeurige afleiding dat daar baie min spasie en op die waarskynlikhede te min spasie sou gewees het vir die eiser om sy motorfiets reeds teen 'n 45 grade hoek te hê op die stadium toe sy voorwiel oor die lyn van die wit stippellyn begin beweeg het. Om die motorfiets in so 'n posisie te kry sou 'n onnatuurlike beweging van die eiser geverg het.

25. Alles in ag genome kan na my mening met veiligheid op die waarskynlikhede bevind word dat die motorfiets nie teen 'n 45 grade deur die vragmotor getref is nie maar eerder toe die motorfiets vir alle praktiese doeleindes parrallel met die vragmotor beweeg het en op die punt was om aan te sluit op die laan waarin die vragmotor was. Hierdie siening strook met die moontlike 5 tot 10 grade hoek waarvan mnr Grobbelaar getuig het.

26. Die skade aan die motorfiets asook die beserings aan die liggaam van die eiser strook ook met hierdie bevinding.

27. Dit is derhalwe duidelik dat die bestuurder van die vragmotor nalatig was deurdat hy die motorfiets van agter ingehaal het maar nie die nodige spasie gelaat het om met veiligheid verby die motorfiets te ry nie maar intendeel aan die linkerkant van sy laan gebly het. Die motorfiets het nie 'n u-draai gemaak nie en die bestuurder van die vragmotor het die motorfiets getref omdat hy nie 'n veilige afstand gehandhaaf het nie.

28. Die verder vraag ontstaan derhalwe of daar enige bydraende nalatigheid aan die kant van die eiser was. Namens die verweerder is betoog dat die verdeling groot in die guns van die verweerder behoort te wees en namens die eiser is betoog dat hy geensins nalatig was nie en indien wel, baie gering.
29. Met die eerste opslag is dit duidelik dat indien die vragmotor na regs beweeg het, hy die motorfiets met veiligheid verby sou gegaan het. Wat egter ook opval is dat die motorfiets nie in die laan van die vragmotor kon gewees het op die oomblik van botsing nie. Indien wel sou die vragmotor van agter teen die motorfiets gebots het omdat die vragmotor teenaan die linkerkant van sy laan beweeg het. Namens die eiser is betoog dat die eiser in die gedeelte links van die wit stippellyn kon gewees het, en dus niks verkeerd gedoen het nie, en dat sy handvatsel deur die vragmotor se lig, wat die heel linkerkantste punt van die vragmotor is, getref is.
30. Dit mag miskien so wees maar hierdie argument verloor uit die oog dat die voertuie in beweging was en dat die geheel van die gebeure beoordeel moet word. Na my mening kan na die volgende verwys word: Die eiser sê dat toe hy by die stopstraat gestop het, hy nie die vragmotor sien aankom het nie. Gedagtig aan hoe gou die botsing plaasgevind het nadat die eiser na links gedraai het, is ek ietwat ongemaklik met hierdie getuienis van die eiser. Sy getuienis is egter nie weerlê nie en ek hou ook in ag dat die stopstreep ietwat terug van die laan van die suide gelee is en daar 'n grondwal langs die pad is wat die eiser se uitsig na regs kon versper het. Boonop is daar 'n bult verder aan wat wat ook die uitsig op aankomende verkeer verhoed. As dit nie vir hierdie faktore was nie, sou die eiser die vragmotor van redelik ver sien

aankom het. As die eiser direk die laan van die suide wou binnegaan of oorsteek sou hy waarskynlik weer die area na regs moes beskou het voordat hy dit gedoen het.

31. Indien dus aanvaar kan word dat dit vir die eiser veilig was om links te gaan, sou dit slegs veilig wees om in die deel links van die linker stippellyn te beweeg. Dit is inderdaad wat die eiser gedoen het omdat, soos ek reeds hierbo genoem het, die eiser nooit voor die botsing volledig in die laan van die suide was nie. Soos genoem sou die die vragmotor die motorfiets dan van agter getref het.
32. Hoe dit ook al sy, ek aanvaar dus en bevind dat die eiser nie nalatig was om links te draai toe hy wel het nie. Wat egter wel in ag gehou moet word is dat die eiser dan, eerstens, van 'n stilstaande posisie beweeg het in die rigting van die brug en dat hy vir tussen 30 en 50 meter beweeg het tot waar hy die lyn van die wit stippellyn aan die linkerkant van die linkerlaan van die suide bereik het. Teen 'n gemiddelde spoed van versnelling sou hy dus vir 'n tydjie in die gedeelte links van die laan waarin die vragmotor beweeg het, gery het en sou sy aandag na voor gevestig gewees het. Indien sy gemiddelde spoed 30 km per uur was, sou hy tussen 3,6 en 6 sekondes in 'n posisie gewees het waar hy in die rigting van die brug ry voordat hy in die laan van die vragmotor hoef in te gaan. Selfs al was die eiser se gemiddelde spoed meer en die afstand korter beteken dit nog dat hy vir 'n tydjie na die brug se kant gery het en nie sou geweet het wat agter hom gebeur nie tensy hy spesifiek gekyk het nie.

33. Soos ek reeds tevore bevind het, het die botsing plaasgevind so te sê op die laaste punt waar die eiser in die laan waarin die vragmotor was, sou kon inbeweeg het. Op die waarskynlikhede het die eiser nie na agter gekyk voor hy op die punt was om in die laan in te ry nie of het hy te laat gekyk, en is die motorfiets se handvatse en moontlik ook die lyf van die eiser op daardie oomblik deur die vragmotor getref wat intussen die eiser van agter ingehaal het. Die eiser se motorfiets was dus te naby aan die lyn van die wit stippellyn indien die posisie van die vragmotor in ag gehou word. Selfs al het die eiser nie beoog om die laan waarin die vragmotor was binne te gaan nie maar links van die stippellyn en later die geel streep te bly, dan sou daardie spasie waarskynlik steeds te nou gewees het indien die vragmotor se posisie in ag gehou word.
34. Indien die eiser na agter of in sy truspieël gekyk het of betyds gekyk het, sou hy die vragmotor gesien het wat aan die linkerkant van die laan op hom afpyl. Aangesien hierdie weegawe van die botsing nooit aan die eiser gestel is nie en die voorbereiding van die deskundiges nie werklik daarop gerig was nie, alles vanweë die verkeerde inligting vervat in die verklarings van die twee passasiers wat nooit voor die verhoor aangebreek het, kwalifiseer was nie, is dit moeilik om die graad van die eiser se nalatigheid te bepaal. Die eiser mag byvoorbeeld wel gekyk het maar kon dit te laat gewees het om iets te doen of dalk was sy poging eenvoudig nie effektief nie, alles vanweë die feit dat die vragmotor onnatuurlik naby aan die linkerkant van sy laan beweeg het en die eiser nie 'n voertuig in daardie posisie verwag het nie. Die spoed van die vragmotor kon ook nie bepaal word nie. Wat ook al die geval, ek is egter

tevrede dat daar wel nalatigheid aan die kant van die eiser was deurdat hy te naby aan die begin van die laan waarin die vragmotor was, gery het, maar is insgelyks tevrede dat sy nalatigheid baie gering was indien dit met die nalatigheid van die bestuurder van die vragmotor vergelyk word.

35. Die nalatigheid van die bestuurder van die vragmotor was substansiëel. Hy het te alle tye die eiser voor hom sien beweeg op die gebied links van sy laan en moes geweet het dat die eiser geleidelik voor hom op die linkerbaan sou inbeweeg of selfs links van die stippellyn en uiteindelik die geel streep sou hou. Desnieteenstaande behou hy sy koers wat feitlik noodwendig tot 'n botsing sou lei en beweeg nie 'n iota na regs nie. Boonop slaan hy sy remme aan relatief naby aan die punt van die botsing nadat dit reeds te laat was. Die eiser het nie 'n vinnige of onverwagse beweging uitgevoer wat in die besondere omstandighede wat geheers het, 'n gevaar geskep het nie. Die bestuurder van die vragmotor kon met gemak die botsing vermy het deur eenvoudig nader aan die regterkant van sy baan te ry of desnoods ietwat oor die middel van die pad te gaan. Daar was geen aankomende verkeer nie. Om te volhard met sy lyn van beweging teenaan die linkerkant van sy baan, wetende dat die area links van die baan uiteindelik te klein sou wees vir die motorfiets om in te beweeg en boonop dat die bakwerk van die vragmotor breër is as die wiele en dus waarskynlik oor die linkerkant van die baan sou strek, grens aan die roekelose.
36. Na my mening behoort die nalatigheid van die bestuurder van die vragmotor op 90% gestel te word en die bydraende nalatigheid van die eiser op 10%.

Ek bevind dus dat die Verweerder aanspreeklik is om die Eiser vir 90% van sy skade te vergoed.

37. Wat betref die koste van die saak behoort die koste die uitslag te volg. Wat betref die koste van die deskundige is ek meegedeel dat die takseerbare koste op party en party skaal hedendaags slegs 'n geringe bedrag inhou wat onrealisties is en hoegenaamd nie in pas is met wat getuies soos mnr Grobbelaar op geregtig sou wees nie. Die gewone bevel sou dus inhou dat die eiser onregverdiglik penaliseer sou word. Ek is tevrede dat hierdie betoog geldig is en dat die kostebevel aangepas behoort te word ten einde te verhoed dat die eiser onnodig 'n verelies ly.

38. Bygevolg maak ek die volgende bevel:

1. Dit word bevind dat die Verweerder aanspreeklik is vir 90% van die skade wat die Eiser mag slaag om te bewys dat hy gelyk het in die botsing op 30 Junie 2001 of van die skade waarop die partye ooreenkom.
2. Die Verweerder word gelas om die Eiser se koste te betaal ten opsigte van die verhoor voor hierdie Hof en van die saak vir sover dit betrekking het op die meriete van die saak wat deur hierdie hof bereg is, welke koste die volgende sal insluit:
 - 2.1 Die koste van senior-junior advokaat vir drie dae verhoor.
 - 3.2 Die redelike en billike koste verbonde aan die kwalifisering van, en die voorbereiding en samestelling van 'n verslag en gesamentlike verslag deur, Mnr B. Grobbelaar.

3.3 Die redelike en billike koste verbonde aan die voorbereiding vir, en die bywoning van die verrigtinge deur, die deskundige getuie Mnr B. Grobbelaar vir 'n periode van drie dae, sodanige koste om getakseer te word op die skaal soos tussen prokureur en kliënt en onderhewig aan die Takseermeester se diskresie.

3. Mnr B. Grobbelaar word verklaar as 'n noodsaaklike getuie.