

VRYSTAAT HOË HOF, BLOEMFONTEIN
REPUBLIEK VAN SUID-AFRIKA

Saaknommer: **3396/2009**

In die saak tussen:-

T E VAN DER VYFER

Eiseres

en

PADONGELUKFONDS

Verweerder

AANGEHOOR OP: 1 DESEMBER 2010

UITSPRAAK DEUR: MURRAY, Wnd R

GELEWER OP: 20 JANUARIE 2011

1] Die eiseres, Theresa Elizabeth van der Vyfer, het 'n eis ingestel teen die Padongelukfonds weens ernstige beserings opgedoen in 'n botsing op 19 Junie 2007 op die openbare pad tussen Bothaville en Viljoenskroon in die Vrystaat Provinsie.

2] Die eiseres was 'n passassier in die Ford Bantam bakkie

bestuur deur haar eggenoot, Mnr W van der Vyfer (“die bakkie-bestuurder”), toe hulle betrokke was in ’n botsing met ’n vragmotor bestuur deur mnr P J Makunye (“die versekerde bestuurder”).

- 3] Die kwantum en meriete is by ooreenkoms geskei en slegs die nalatigheid al dan nie van die versekerde bestuurder is tans te bereg aangesien ’n verdeling van skadevergoeding nie op die eiseres as passassier toegepas kan word nie.
- [4] Dit is gemeensaak dat die ongeluk vroegaand plaasgevind het na dit alreeds begin donker word het en dat albei voertuie in die rigting van Bothaville oor ’n lae trein-oorbrug gery het met die vragmotor voor. Al twee die bestuurders was goed bekend met die pad.
- [5] Drie fotos wat vanaf die oorbrug kort duskant die punt van botsing in die rigting van Bothaville geneem is, is by ooreenkoms opgehandig. Dit toon ’n oop, feitlik reguit, relatief smal sekondêre teerpad met gruissskouers in ’n onbeboude landelike gebied met ’n onbelemmerde uitsig oor die pad na Bothaville. Twee groot bome aan die regterkant

verberg die regs-afdraai na die relevante grond-plaaspad etlike honderde meters vanaf die brug. Net verby die plaaspad is aan die linkerkant van die teerpad 'n duidelike breë afdraai- of stopplek sigbaar. Dit is gemeensaak dat dit 'n stilhouplek is waar vragmotors mense op- en aflaai. Die spoedgrens is daar 120 km/h en 'n aanmekeer wit sperstreep in die middel van die pad strek vanaf die brug tot by die afdraai na die plaaspad.

- [6] Dit is ook gemeensaak dat albei voertuie se ligte aan was en dat beide voertuie na die botsing aan die regterkant van die pad tot stilstand gekom het, die vragmotor ongeveer 100 – 150 meter van die teerpad af op die regtergrasrand van die plaaspad waarin hy afgedraai het en die bakkie nog verder in die veld anderkant die plaaspad.
- [7] Die eiseres en die bakkie-bestuurder het beide getuig dat hulle op pad was na hul huis in Bothaville en teen ongeveer 90 – 100 km/h gery het. Verder het beide getuig dat hulle op die afdraand aan die Bothaville-kant voor hulle 'n vragmotor sien ry het met sy ligte aan. Hulle het sy remligte skielik sterk sien aangaan, gesien hy beweeg na links tot sy

linkerwiele op die gruissskouer ry en gesien dat hy stadig so voortbeweeg met sy linkerwiele steeds op die gruis aan die linkerkant van die pad. Nie een van sy flikkerligte was aan nie.

[8] Hulle het altwee getuig dat hulle afgelei het dat die vragmotor beoog om links af te draai om by die aflaaiplek aan die linkerkant van die pad te stop. Dit is nie in kruisondervraging betwis dat die vragmotor met sy linkerwiele op die gruissskouer gery het nie en is trouens aan die eiseres 'n stelling gemaak dat hy so gery het om die draai wyd genoeg te maak om in die plaaspad aan die regterkant te kan afdraai.

[9] Hulle was dit ook eens dat daar geen ander voertuie as die vragmotor en hul bakkie op die pad was nie en dat daar beslis geen aankomende voertuig was soos die versekerde bestuurder beweer het nie. Volgens albei van hulle was dit dus veilig om die vragmotor verby te steek op die tydstip toe dit gedoen is. Die bakkie-bestuurder het ook getuig dat die omstandighede so was dat indien daar wel 'n aankomende voertuig was soos die versekerde bestuurder beweer, daar

geen manier sou wees dat dit nie ook in die ongeluk betrokke sou wees nie.

[10] Hy het getuig dat hy kon sien dat daar geen aankomende verkeer was nie en dat die vragmotor so stadig beweeg en so ver links was dat hy veilig en gemaklik met die bakkie se regterwiele net oor die sperstreep sou kon verbygaan. Hy het dus sy hoofligte skerp gestel en gedomp om die versekerde bestuurder te waarsku dat hy verbykom en toe die vragmotor “effe wyd” probeer verbysteek. Net toe hy egter by die vragmotor se agterwiele kom, het die voertuig skielik skerp regs voor hom ingedraai.

[11] In ‘n poging om ‘n botsing te vermy en om te verhoed dat hulle onder die vragmotor inry, het hy die bakkie se stuurwiel na regs gepluk tot so ver as wat moontlik en veilig was sonder om die bakkie om te gooi. Die linker-sykant van die bakkie en die onderkant van die regtervoor deur en regtervoorwiel tot buffer van die vragmotor het mekaar egter steeds getref en die bakkie het skuins teen die vragmotor verbygeskuur. Die fotos toon dan ook duike in die linkersy van die bakkie wat strek van net agter die linkervoorlig tot by

die linkeragterlig.

[12] Weens die botsing het hy beheer oor die bakkie verloor en is die bakkie regs van die pad af, skuins oor die stormwatersloot voor die plaashek en is by die verste punt daarvan in die veld waar dit 'n hele ent anderkant die plaaspad tot stilstand gekom het. Hy sê hy het nie rem getrap nie en die bakkie bloot laat voortstu deur die veld omdat hy geweet het dit sou andersins in die gruis rol. Die vragmotor is oor die stormwatersloot, deur die plaashek en tot op die regtergrasrand van die plaaspad waar dit 100 – 150 m verder tot stilstand gekom het.

[13] Sy getuienis dat die punt van botsing regoor die plaashek ongeveer op die middellyn van die teerpad was, is nie in kruisondervraging betwis nie. Die versekerde bestuurder het egter later beweer die botsing het 'n hele ent vóór die plaashek plaasgevind en dat hy ná hy beheer oor die vragmotor herwin het, steeds reguit met die teerpad in die rigting van Bothaville aangery het voor hy regs afgedraai het op die plaaspad.

- [14] Die eiseres is ernstig beseer in die botsing en het getuig dat sy slegs die gebeure tot voor die slag onthou. Haar getuienis het dié van bakkie-bestuurder omtrent die aanloop tot die botsing egter in alle wesenlike opsigte gestaaf.
- [15] Die versekerde bestuurder se weergawe was dat hy die bakkie agter hom sien aankom het en toe sy flikkerlig op die afdraand van die brug al aangeskakel en heelpad aangehou en remgetrap het om die bakkie te waarsku dat hy gaan regs draai.
- [16] Hy het getuig dat hy sonder om te stop voortdurend spoed verminder het van die bokant van die brug af (hy meen dat hy daar nog ongeveer 40 km/h gery het) terwyl hy gewag het vir 'n aankomende voertuig sodat hy regs in die plaaspad kon afdraai. Volgens hom het hy nooit uit die linkerbaan beweeg nie en terwyl hy nog so stadig reguit in sy eie baan gery het, en nog 'n ent voor die afdraai na die plaaspad, het hy skielik 'n klapgeluid gehoor en die bakkie hier langs sy regtervoorvenster gesien waar dit teen die vragmotor se regtervoor deur en regtermodderskerm gebots het. Hy het gesien die bakkie is regs van die pad af die veld

in. Hyself het beheer verloor oor die vragmotor maar sonder om hoegenaamd uit sy ryrigting te beweeg beheer herwin en steeds reguit in die linkerbaan aangery tot hy 'n ent verder na regs in die plaaspad afgedraai, deur die hek gery en op die regtergrasrand van die grondpad gaan stop het om uit die pad van die verkeer te kom.

[17] Hy het getuig dat die aankomende voertuig voor die botsing reeds te naby was dat hy veilig kon draai en dat “volgens sy waarneming” die bakkie voor die aankomende voertuig by hom probeer verbykom en toe links geswaai het om dié voertuig te vermy en toe in die vragmotor se eie baan teen hom gebots het.

[18] Daar is dus twee botsende weergawes van die ongeluk. Om nalatigheid te kan bepaal word, moet eers bepaal word watter een van die twee weergawes aanvaar moet word. In COHEN AND ANOTHER v LENCH AND ANOTHER, 2007(6) SA 132 (SCA) te 136F, par. [9] is bevestig dat mondelinge getuienis slegs behoorlik beoordeel kan word deur dit te toets teen die inherente waarskynlikhede. (Sien in dié verband ook: BODY CORPORATE OF DUMBARTON

OAKS v FAIGA 1999(1) SA 975 (SCA) en MEDSCHEME HOLDINGS (PTY) LTD AND ANOTHER V BHAMJEE 2005(5) SA 339 (SCA) te 345A-B in par. [14]).

[19] Die twee getuies namens die eiseres het mekaar se getuienis in alle wesenlike opsigte gestaaf. Beide getuies het selfversekerd en openhartig voorgekom en nooit geaarsel of hulself weerspreek nie. Albei het tydens kruisondervraging by hul weergawes gebly wat die indruk van geloofwaardigheid versterk het.

[20] Die versekerde bestuurder se weergawe, daarenteen, was gekenmerk deur vaagheid, aanpassings, weersprekings en onwaarskynlikhede en kon sekere gedeeltes daarvan net nie logies bymekaar uitkom nie. Sy getuienis het dus ongeloofwaardig voorgekom.

[21] Die indruk dat hy 'n storie versin, is versterk deurdat hy duidelik sy weergawe aangepas en probeer plooi het om 'n gunstiger prentjie van sy eie optrede te skep. In teenstelling met die stelling aan die eiseres dat hy links beweeg het om spasio te maak om te draai en met sy eie

getuienis dat hy links gegaan het toe hy weens die botsing beheer verloor het, het hy byvoorbeeld ontken dat hy enigsins links gegaan of uit sy reguit lyn van beweging in die linker-teerbaan uitbeweeg het voor of na die botsing. Die stelling aan die eiseres se getuies dat hy die flikkerlig aangeskakel het waar die voertuie op die fotos is, dus net duskant die plaas-afdraai, het hy ook aangepas deur te getuig dat hy het dit reeds op die afdraand van die brug aangeskakel en toe aangegou het. Ook sy aanvanklike bewering dat hy gesien het en weet die flikkerlig was aan, het hy later gekwalifiseer deur te erken hy het nie self gekyk nie, maar bloot op die plaas-werktuigkundiges vertrou dat hulle sou gesorg het dat dit werk.

- [22] Oor die aankomende voertuig kon hy geen geloofwaardige inligting gee nie. Hoewel hy beweer het dit was so naby dat hy nie kon draai nie en ten spyte daarvan dat hy beweer het dat hy so op dié voertuig gekonsentreer dat hy glad nie die bakkie sien verbykom het nie, kon hy glad nie sê waar dié voertuig was voor of toe hy die slag van die botsing gehoor het nie. Hy het beweer dit was wit, wat hy glo gesien het toe die voertuig by hom verby is, maar kon glad nie onthou

wanneer dit by hom verby is, waar die bakkie was toe dit verby is, of wat daarvan geword het nie, net dat dit in sy eie baan verby is. Hoewel hy self getuig het dat die pad nie breed genoeg is vir drie voertuie om langs mekaar verby te kom nie, kon hy nie verklaar waarom die beweerde aankomende voertuig dan nie ook in die botsing betrokke was nie.

[23] Ongeag die stelling aan die eiseres dat die vragmotor se linkerwiele op die gruissskouer was om sy draai wyd te maak, het die versekerde bestuurder beweer sy wiele was nooit links van die pad nie. Hy het volgehou dat hy van die brug af tot hy 'n ent na die botsing waar hy regs afgedraai het, deurgaans in 'n reguit lyn in sy eie baan voortgery het, wat natuurlik teenstrydig was met sy aanvanklike getuienis dat dat hy ná die botsing beheer verloor het en toe links beweeg het.

[24] Die bakkie-bestuurder se getuienis oor die punt van botsing op die middellyn regoor die plaashek is nie in kruisondervraging betwis nie. Nogtans het die versekerde bestuurder beweer die botsing het reeds 'n hele ent vóór die

hek in die linkerbaan plaasgevind terwyl hy nog stadig reguit in sy baan aangery en vir die aankomende voertuig gewag het om te kan draai. Hy kon egter nie aandui hoe ver vóór die plaashek dit was nie: eers het hy gesê ver, toe naby, toe 50 m en toe erken hy weet nie hoe ver 50 m is nie.

[25] Hy het ook beweer dat hy wou rem “om die bakkie te help om voor hom in te kom” maar dat dit reeds te laat was. Later het hy erken dat hy glad nie bakkie gesien het voor die slag nie en dat dit toe eers was wat hy daaraan gedink het om te rem.

[26] Hy het beweer dat hy na die botsing weer beheer oor die vragmotor gekry het en toe nog ‘n ent reguit in die teerpad aangery het voor hy regs gedraai en deur die plaashek gery en dat hy net daarna op die regtergrasrand daarvan gaan stilhou het om uit die verkeer se pad te kom.

[27] Soos uiteengesit in die gesag aangehaal in par. [18] hierbo, is dit egter ook nodig om eksplisiet die inherente waarskynlikhede van die twee weergawes te ondersoek voor die een weergawe bo die ander aanvaar word.

[28] Eerstens hou die versekerde bestuurder se bewering dat hy weens 'n aankomende voertuig nie regs gedraai het voor die botsing nie, nie water nie. Dit is hoogs onwaarskynlik dat die voertuig voor die botsing so naby was dat hy nie kon draai nie en dat hy dit so ernstig dopgehou het dat hy nie eens die bakkie gesien verbykom het nie, en tog geen konkrete inligting oor die voertuig kan gee nie. Die enigste logiese afleiding is dan dat daar op alle waarskynlikhede nie so 'n voertuig was nie, wat die weergawe van die eiseres steun.

[29] Dié gevolgtrekking word verder ondersteun deur die feit dat dit uiters onwaarskynlik is dat 'n aankomende voertuig wat só naby was dat die bakkie na links moes swenk om uit sy pad te kom, 'n botsing met die bakkie sou kon vryspring sonder om van die pad af te beweeg. Dit is gemeensaak dat die pad daar nie breed genoeg was vir drie voertuie om langs mekaar verby te gaan nie. Op die versekerde bestuurder se weergawe het hy deurentyd met die hele vragmotor binne die linkerbaan gebly: per noodwendige implikasie moes die bakkie dan in die regterbaan gery het

om hom verby te steek. Terselfdertyd het hy egter ook beweer die aankomende voertuig het in die regterbaan gebly terwyl dit by hulle verby is. Op dié weergawe sou bakkie en die aankomende voertuig dan albei in die regterbaan wees en sou 'n botsing tussen die bakkie en die aankomende voertuig onafwendbaar wees as nóg die vragmotor nóg die aankomende voertuig uit hul bane gewyk het.

- [30] Tweedens is die versekerde bestuurder se bewering dat hy nie voor die botsing regs gedraai het nie in die bepaalde omstandighede uiters onwaarskynlik. Dit is naamlik hoogs onwaarskynlik dat die impak op sy regter-voor deur, -wiel en -buffer wat hom op sy eie weergawe beheer laat verloor het, nie sou veroorsaak het dat hy dan links sou swaai nie. Netso onwaarskynlik is dit dat hy daarna ongestoord in die linkerbaan sou bly aanry en dan 'n ent verder steeds by die plaaspad indraai en die verdere 100 en 150 meter ry voor hy op die regtergrasrand van die plaaspad gaan stilhou "om nie in die pad van ander voertuie te wees nie". Dit is veel meer waarskynlik, soos in argument namens die eiseres voorgehou, dat hy reeds na regs gedraai het voor die

botsing en sy momentum hom deur die hek voortgedryf het tot waar hy op die regterkant van die plaaspad tot stilstand gekom het.

[31] Derdens is dit hoogs onwaarskynlik dat die bakkiebestuurder op 'n sperstreep sou verbygaan as die vragmotor se regter-flikkerlig wel reeds vanaf die brug aan was en daar boonop 'n aankomende voertuig so naby was dat hy skielik na links moes swaai om dit te vermy.

[32] Met inagneming van die geloofwaardigheid van die getuies en die waarskynlikhede, meen ek dat die botsing wesenlik plaasgevind het op die wyse soos die eiseres en die bakkiebestuurder getuig het, naamlik dat die versekerde bestuurder sonder waarskuwing skielik skerp na regs voor hulle oor die pad gedraai het terwyl hulle besig was om die vragmotor verby te steek en dat daar geen aankomende voertuig was wat enige invloed op die gebeure gehad het nie.

[33] Ek bevind dus dat die versekerde bestuurder se weergawe só onwaarskynlik is dat dit nie aanvaar kan word nie en

aanvaar die weergawe van die eiseres se getuies.

[34] Die vraag op grond van die bogemelde bevinding is dus of die versekerde bestuurder in die omstandighede nalatig was. Aan die hand van die redelike man-toets in *S v OLIVIER*, 1969(4) SA 78 (N) moet dus vasgestel word of dit in die bepaalde omstandighede en op daardie bepaalde tydstip vir hom veilig was om regs te draai.

[35] Dit is geykte reg dat 'n regsdraai-beweging inherent gevaarlik is omdat die voertuig oor die baan van aankomende en agtervolgende verkeer moet beweeg. Ek stem saam met die beslissing in *WELF v CHRISTNER*, 1976 (2) SA 170 (NPD) te 174 A – B dat sodanige bestuurder 'n besondere plig het om die regsdraai op 'n veilige manier te doen. In dié beslissing word ook die beslissing in *S v OLIVIER*, *supra*, bevestig dat 'n flikkerlig nie so 'n bestuurder onthef van sy plig om eers seker te maak dat dit veilig is om te draai nie. In *BATA SHOE*, 1977 (4) SA 16 (WLD) te 21 A – C is nie net beslis dat die persoon wat regsdraai verplig is om duidelik en betyds te wys dat hy gaan draai nie, maar ook dat hy verplig is om nie te draai

voor dit veilig is om dit te doen nie.

[36] Ek stem ook saam met Miller, J, in *S v Olivier, supra*, dat 'n bestuurder van 'n stadigbewegende voertuig op 'n oop deurpad wat kort-kort deur vinniger voertuie verbygesteek word, 'n groter plig het om te verseker dat agtervolgende voertuie sy draai-tekens gesien en daarop gereageer het as een in 'n besige straat in 'n beboude gebied waar voertuie kort-kort in dwarsstrate afdraai en van die agtervolgende voertuie verwag kan word om daarop bedag te wees.

[37] In *POTGIETER v AEG TELEFUNKEN (EDMS) BPK 1977(4) SA 3 (O)* is tereg beslis dat die bestuurder wat regs draai 'n wesenlike plig het om 'n behoorlike uitkyk te handhaaf en nie sy draaibewering uit te voer op 'n tyd en op 'n wyse wat ander motoriste in gevaar stel nie en dat die agtervolgende motoris sou kon aanvaar dat hy so sou optree. *In casu* het die versekerde bestuurder erken hy het die bakkie reeds vroeër agter hom gesien. Hy het ook beaam dat die bakkie vinnig gery het. Hy het voorts beweer hy het op die brug al die flikker- en remligte gebruik om die bakkie waarsku dat hy gaan regsdraai. Siende dat hy erken het hy het die bakkie

nie weer gesien voor hy die geluid van die botsing gehoor het nie, moes hy dus voor of op die brug alreeds gesien en besef het die bakkie kom vinnig nader. Onder dié omstandighede, soos Miller, R, in *S v OLIVIER, supra*, tereg opgemerk het, *“he would be taking an unjustifiable risk if, without paying any further attention to the movements of that vehicle, he were simply to execute his right-hand turn on the blithe assumption that the driver thereof had seen and understood his signal and would heed it.”*

[38] Onder dié bepaalde omstandighede waar ‘n agtervolgende voertuig besig was is om die vragmotor vinnig in te haal, en die bestuurder daarvan bewus was daarvan, sou ‘n mens verwag het dat ‘n redelike versigtige bestuurder eers sou seker maak dat die voertuig nie besig is om hom verby te steek nie voor hy regs oor die pad sou draai.

[39] Dit blyk uit die versekerde bestuurder se eie weergawe dat hy dit nie gedoen het nie. Selfs al sou hy wel sy flikkerlig aangehad het, wat deur altwee getuies vir die eiseres ontken is, moes of behoort hy te besef het dat vinniger voertuie hom op dié oop pad weens sy stadige spoed sou of

kon verbysteeek selfs al sou hulle 'n dan 'n verkeersoortreding begaan deur 'n aanmekaar sperstreep oor te steek. (Sien: PAULEY v MARINE AND TRADE INSURANCE CO LTD 1964 (3) SA 370 (WLD) te 374). Hy kon dus nie maar bloot aanvaar het dat die bakkie wel sy ligte gesien het en dat dit noodwendig sou wag om verby te gaan tot hy sy draai voltooi het nie Sien: POTGIETER v AEG TELEFUNKEN, *supra*, waarin telkens verwys word na sodanige bestuurder se “primêre plig” om seker te maak dis veilig voor hy draai. Die versekerde bestuurder het beslis nie dié plig nagekom nie en gedraai sonder om te verseker dat die bakkie op sy waarskuwings gelet en daarop gereageer het voor hy draai. (Sien: BROWN v SANTAM INSURANCE CO LTD AND ANOTHER 1979(4) SA 370 (W)).

- [40] Op die aanvaarde weergawe was die versekerde bestuurder dus nalatig. Hy ken die pad en weet dis 'n deurpad was vinnige verkeer dra. Hy het die bakkie sien aankom en erken dat hy vinnig beweeg het terwyl hyself al van die brug af baie stadig gery het. Hy moes voorsien dat die bakkie by hom sou verbygaan. Tog het hy geensins weer na hy die

paar honderd meter na die afdraaipad op sy eie weergawe baie stadig afgelê het, eers in sy spieël gekyk of die bakkie nie al besig is om verby te gaan nie. Op die aanvaarde weergawe het hy ook geensins aangedui hy gaan draai nie. Sy regsdraaibeweging was dus ontydig, onredelik en sonder waarskuwing en dus nalatig.

[41] Hoewel die versekerde bestuurder beweer het dis nie hy wat die botsing veroorsaak het nie maar wel die bakkie wat volgens hom gevaarlik verbygesteek het op die sperstreep, het hy geensins aangedui dat hy die aanname gemaak het dat die bakkie die wet sou gehoorsaam het en dat hy daarop gereageer het nie. Dit kon hom dus nie van nalatigheid onthef nie.

[42] Op die aanvaarde weergawe was hy dus duidelik nalatig deur die draaibeweging uit te voer sonder om seker te maak dat dit met veiligheid gedoen kan word en was daar ongetwyfeld 'n kousale verband tussen sy nalatigheid en die botsing. Dit is in die lig van die bepaalde eis onnodig om te bepaal of die bakkie-bestuurder ook nalatig was.

DERHALWE WORD DIE VOLGENDE BEVEL GEMAAK:

1. Die verweerder is aanspreeklik vir die eiseres se bewese of ooreengekome skade.
2. Die Verweerder is ook aanspreeklik vir die eiseres se kostes tot op datum hiervan.

H MURRAY Wnd R

Namens die Eiseres: Adv M Steenkamp
In opdrag van:
Symington & de Kok Prokeurs
BLOEMFONTEIN

Namens die Verweerder: Adv A Kitching
In opdrag van:
Honey Prokureurs
BLOEMFONTEIN