

21736.IN DIE HOOGGEREGSHOF VAN SUID AFRIKA
(NOORD GAUTENG, PRETORIA)

Saaknommer: 21736/06

Datum aangehoor: 21/05/2009

Datum van uitspraak: 28/05/2009

ONRAPORTEERBAAR

In die saak tussen:

CHRIS CRONJÉ

EISER

en

DIE LID VAN DIE UITVOERENDE RAAD, VERVOER, VERWEERDER
PAAIE EN INSTANDHOUDING: GAUTENG REGERING

UITSpraak

DU PLESSIS R:

Op Sondagoggend 4 Junie 2004 het die eiser, sy oorlede eggenote, sy twee kinders en sy vader met laasgenoemde se nuwe Corsa motor 'n entjie gaan ry. Die eiser het bestuur. In die kruising van die Carletonville-Potchefstroom-pad en die Welverdiend-Deelkraal-pad was die gesin in 'n botsing met 'n ander motor betrokke. Die eiser, sy eggenote en sy twee kinders is in die botsing beseer.

Die eiser se eggenote is as gevolg van haar beserings oorlede. Hy het nou in sy persoonlike hoedanigheid en namens sy kinders teen die verweerder aksie ingestel vir skadevergoeding voortspruitend uit sy en die kinders se beserings. Dit is gemeensaak dat die eiser die nodige statutêre kennisgewings van sy voorneme om die aksie in te stel gegee het.

Dit is ook gemeensaak dat die verweerder ten tye van die botsing verantwoordelik was vir die onderhoud van die betrokke paaie, vir die oprig van toepaslike padtekens en vir die onderhoud daarvan. Die eiser beweer dat die botsing veroorsaak is deur die nalatigheid van die verweerder se amptenare deurdat hulle versuim het om behoorlike waarskuwingstekens wat die kruising en die stopstraat aandui, op te rig en te onderhou.

Die verweerder ontken dat hy nalatig was en voer aan dat die botsing uitsluitlik aan die eiser se nalatigheid te wyte was of, in die alternatief, dat die botsing deur die gesamentlike nalatigheid van die partye veroorsaak is.

By ooreenkoms tussen die partye is gelas dat die verhoor slegs sou voortgaan vir beslissing van die vraag of die verweerder nalatig was en dus aanspreeklik is en indien wel, of die eiser bydraend nalatig was. Die omvang van die eiser en die kinders se skade staan oor vir latere beregting.

In die omgewing van die kruising loop die Welverdiend-Deelkraalpad (die “Welverdiendpad”) van noord na suid. Die ander pad (‘die Careltonville-pad’) loop van oos na wes. Die eiser het die kruising van noord na suid genader. Dit is gemeensaak dat die kruising deur ’n stopteken vir verkeer in die Welverdiendpad beheer word. Dit is ook gemeensaak dat die eiser nie, soos hy moes, by die stopteken stilgehou het nie. Hy het in die kruising ingery en met ’n motor wat van oos na wes in die Carletonville-pad gery het, gebots. Die bestuurder van daardie motor kon nie opgespoor word om te getuig nie.

Dit is gemeensaak dat, soos die eiser die kruising van uit die noorde genader het, loop die Welverdiendpad teen ’n bult op. ’n Motoris wat die kruising uit die noorde nader kan dus die kruising self nie sien voordat hy oor die bult is nie. Die partye is dit eens dat ’n motoris vanuit die noorde die kruising self, en meer in besonder die stoplyn op die teeroppervlak by die kruising eers kan sien as hy sowat 80 meter daarvandaan is. As die stopteken aan die linkerkant van die pad vir verkeer uit die noorde behoorlik in posisie is, kan ’n motoris dit sien as hy sowat 225 meter van die kruising af is. Suidoos van die kruising is daar ’n groot groen aanwysingsbord. Noordwes van die kruising is daar ’n soortgelyke aanwysingsbord vir verkeer wat die kruising uit die suide nader. Die agterkant van die bord, wat grys is, kyk na verkeer wat van die noorde af kom. Daardie agterkant is sigbaar vir ’n motoris wat omtrent 295m van die kruising af is.

Die eiser het getuig dat hy die omgewing goed ken maar dat hy daardie dag vir die eerste keer met die Welverdiendpad gery het. Hy het geweet van die kruising; hy was trouens van plan om links te draai met die Carletonville-pad. Hy het ook geweet dat hy by die kruising moes stop; hy was van plan om net voor die kruising te stop sodat sy eggenote die nuwe motor kon bestuur. Wat hy nie geweet het nie, het die eiser getuig, was presies waar die kruising is. As gevolg van die bult kon hy die kruising nie sien voor hy by hom was nie. As gevolg van lang gras kon hy ook nie die Carletonville-pad sien nie.

Volgens die eiser het hy die kruising teen sowat 100 kph genader maar dit is moontlik dat hy bietjie spoed verminder het. Soos hy die kruising genader het, het hy geen waarskuwingstekens gesien nie en ook geen stopteken nie. Hy het wel die groen aanwysingsbord aan sy linkerkant gesien, maar hy was onder die indruk dit was noordoos van die kruising, d.w.s noord van die Carletonville-pad. Hy het dus die indruk gehad dat hy eers die bord en dan die kruising sou bereik. Eers toe hy oor die bult kom en “basies op die kruising” was, het hy die strepe op die pad geverf gesien. Op daardie stadium kon hy vir die eerste keer die aankomende voertuig sien. Hy het ’n botsing probeer vermy maar het in die suidelike helfte van die Carletonville-pad met die ander motor gebots. Dit beteken dat die eiser in die kruising ingery en die noordelike helfte van die Carletonville-pad oor is sonder om stil te hou alhoewel hy remme aangeslaan het toe hy die voertuig vir die eerste keer gesien het.

Die eiser was seker dat hy op geen stadium voor die botsing die stopteken op die noordoostelike hoek van die kruising, die een aan sy linkerkant van die pad, gesien het nie. Hy het getuig dat hy nie kon verstaan hoe hy oor die stopstraat kon gery het nie, en hy is 'n paar maande later terug na die toneel om te gaan kyk wat kon gebeur het. Hy het gesien dat die plaatgedeelte van die stopteken nie behoorlik aan die paal vas was nie, dat dit gebuig was en heen en weer kon beweeg. Die teken was só gedraai dat dit wes, in plaas van noord, gekyk het. Daar het op die dag van die botsing 'n sterk wind gewaai, en die eiser het tot die gevolgtrekking gekom dat die wind die stopteken só gewaai het dat hy slegs die swart randjie daarvan sou kon sien. Die eiser het bevestig dat daar wel 'n ent voor die kruising 'n gewone teken wat 'n kruispad aandui was. Dit is gemeensaak dat daardie teken 324 meter voor die kruising was. Foto's wat kort voor die verhoor geneem is, toon dat die woord "stop" en die afstand op die padoppervlak geverf is 1000 meter, 500 meter en 200 meter van die kruising af. Daar was volgens die eiser geen sulke tekens op die pad nie. Langs die pad is daar volgens die onlangse foto's ook gevaartekens wat aantoon dat die stop onderskeidelik 500 en 200 meter weg is. Daardie tekens was volgens die eiser ook nie daar nie. Daar is voorts nou 'n gevaarteken met die woorde "high risk area" op wat, dit is gemeensaak, ook nie destyds daar was nie.

In kruisverhoor het dit geblyk dat daar, soos die eiser die kruising genader het, toenemend aanduidings is dat die kruising nader kom. Ek verwys na die groen aanwysingsborde, die aanwysingsbord aan die eiser se regterkant van die

pad, die stopteken vir verkeer wat van suid na noord ry en selfs hier en daar blikke op verkeer wat van die weste af op die Carletonville-pad aankom. Die eiser het dit toegegee maar daarop gewys dat 'n mens se aandag, wanneer jy bestuur nie op al daardie tekens gevestig is nie: 'n bestuurder konsentreer, het hy gesê, op wat voor hom aangaan en meer in besonder op tekens aan sy kant van die pad.

Ek het daarop gewys dat dit uit die foto's blyk dat die woord "stop" en die afstand nou op verskeie plekke op die teer geverf is. Dit is gemeensaak dat dit nie destyds daar was nie. Dit blyk egter ook uit die onlangse foto's dat die woord "stop" op ten minste twee ander plekke op die teer geverf was, maar dat dit nou met swart verf doodgeverf is. Die eiser het toegegee dat daardie geskrif op die pad moontlik destyds daar kon gewees het.

Die eiser se prokureur, mnr James Moodie, het getuig dat hy van die botsing gehoor het en uit sy eie die toneel die dag na die botsing besoek het. Hy het foto's van die toneel geneem. Iets het hom gepla, en hy is die volgende dag terug na die toneel toe. Hy het toe pertinent gesien dat die stopteken half na wes geswaai is. Hy het ook gesien dat die bonte wat die teken self aan die paal moet vashou losgekarring is sodat die bord heen en weer kan beweeg. Mnr Moodie het foto's daarvan ook geneem en dit is voor die hof geplaas. Daar is in getuienis en kruisverhoor gewag gemaak daarvan dat die bonte geroes lyk, dat die gate groter is as die bonte, dat die bonte blinkgeskuur is en so meer. Die kort

en die lank van Moodie se getuienis en die foto's is egter dat die stopteken los was, skeef gestaan het en heen en weer kon beweeg.

'n Paar dae na die botsing het mej. Anne-Mari Smit (nou mev Bergh) vir mnr Moodie gebel en vir hom vertel van 'n ervaring waaroor sy later getuig het. Mev Bergh het getuig dat sy en 'n vriendin in omtrent Februarie 2004 ook met die Welverdiendpad van noord na suid na die kruising toe gery het. Mev Bergh het bestuur. Sy wou, net soos die eiser, links draai op die Carletonville-pad. Sy het getuig dat sy daardie dag reg oor die kruising gery het sonder om vooraf te besef sy is reeds by die kruising. Aan die suidekant van die kruising het sy 'n u-draai gemaak en toe gesien dat die stopteken na wes gedraai was sodat sy dit nie kon sien toe sy na die kruising aangekom het nie.

Mev Bergh het bevestig dat dit weens die bult voor die kruising onmoontlik is om die kruising self te sien voor 'n mens op hom is. Sy het verder bevestig dat die aanwysingsborde die indruk skep dat die kruising verder na suid is as wat dit werklik is. Sy het verder getuig dat daar geen padtekens was wat die aankomende stopstraat aangedui het nie, ook nie die woord "stop" op die padoppervlak nie. In kruisverhoor het sy toegegee dat die kruispad-teken waaroor die eiser getuig het moontlik daar was. Sy het na haar ervaring weer met die pad gery en bevestig dat geen een van die tekens wat die aankomende stopstraat aandui destyds daar was nie.

Mnr PJ Beukes is tans 'n senior paaiesuperintendent in diens van die verweerder. Die kruising is in die gebied waarvoor hy verantwoordelik is. Ten tye van die botsing het hy egter nie in daardie gebied gewerk nie. Mnr Beukes het getuig dat die gebied waarin die kruising val wel in 2004 binne die Gautengse paaie-departement se jurisdiksie geval het. In 2005 het die Noord-Wes provinsie die verantwoordelikheid oorgeneem. Dit val tans weer in Gauteng.

Mnr Beukes het getuig dat wanneer 'n kruising gebou word, word die nodige padtekens opgesit. Na verloop van tyd word die kruising herevalueer en indien nodig, word verdere tekens opgesit. Vir doeleindes van die onderhoud van die ongeveer 15 00 padtekens in die gebied, wat 1500km paaie behels, is die gebied in twee gedeel. Twee spanne met 14 werkers elk onder 'n voorman is vir die onderskeie twee dele van die gebied verantwoordelik. Die voorman sowel as sy span ry daaglik deur die gebied met 'n aantal spaar-padtekens. As hulle een sien waarmee daar fout is, vervang hulle dit of reël hulle dat dit vervang word. Padtekens word ook reëlmatig na verloop van vasgestelde tye vervang of hernu. Elke voorman, het Beukes getuig, kan sy gebied in sowat twee weke deurry.

Mnr Beukes het getuig dat die vervaardigingsdatum van padtekens op die agterkant daarvan aangebring word. Dit is gemeensaak dat die "stop 200m"-teken in Maart 2004 vervaardig is en die "stop 500m"-teken in Julie 2004. Daar is egter geen rekord van wanneer die tekens opgesit is nie.

Volgens mnr Beukes is dit die Noord-Wes owerheid wat die woord “stop” met die afstand op die pad gevef het: Gauteng gebruik nie daardie metode nie. Hulle verf slegs die woord “stop” op die pad en plaas die afstand op ’n teken langs die pad. Dit is van belang om daarop te let dat Gauteng volgens mnr Beukes sulke borde by 500 en 250 meter afstande plaas. Die waarskuwingsteken met die woorde “high risk area” is beslis deur Noord-Wes opgesit. Oor die woord “stop” wat op die oppervlak was maar doodgevef is, kon mnr Beukes geen verdere inligting gee nie.

Mnr DW Hoffmann was ten tye van die botsing in diens van die Gautengse owerheid as senior paaiesuperintendent en hy was verantwoordelik vir die gebied waarin die kruising val. Hy het mnr Beukes se getuienis oor die metode wat gevolg word om tekens te inspekteer en te onderhou bevestig. Mnr Hoffmann het getuig dat hy self al die paaie in gebied twee weekliks deurgery het. Hy sou dus die kruising elke twee weke besoek het.

Mnr Hofmann het getuig dat die kruising baie oud is en dat by sulke kruisings word die stopteken en dan die kruispadteken omtrent 300 meter voor die kruising aangebring. By groter kruisings word die “stop 500m”-teken en die “stop 250m”-tekens aangebring en by kleiner kruisings slegs laasgenoemde. Later het die getuie te kenne gegee dat die 500m-teken by hierdie kruising was omdat daar ’n blinde hoogte is. Dit was egter baie duidelik dat hy bloot geraai

het. Hy het geen rekord gehad van wanneer watter tekens opgerig is nie. In elk geval het hy Beukes se getuienis bevestig dat die “stop 200m”-teken nie deur Gauteng gebruik word nie en dat die een wat tans by die kruising is, en wat in Maart 2004 vervaardig is dus nie deur Gauteng opgesit is nie.

In die tyd wat hy daar werksaam was, het mnr Hoffmann geen verslae van botsings in die kruising ontvang nie, ook nie van die betrokke botsing nie. Ook oor die betrokke stopteken het hulle geen klagtes gekry nie en geen fout is tydens gereelde inspeksies daarmee gevind nie. Die getuie het gesê dat die owerhede probleme ondervind met vandale wat die borde beskadig en ook met diewe wat die boue steel of probeer steel.

Daar is in die loop van die verhoor heelwat tyd en aandag bestee aan die toestand van die stopteken self. Dit moet egter in gedagte gehou word dat die eiser geweet het dat hy by die kruising moet stop. Vir hom moes die stopteken dus primêr die funksie vervul om aan te dui presies waar hy moet stop, of anders gestel, presies waar die kruising is. Dit is in wese die eiser se saak dat die verweerder nalatig was omdat daar nie voldoende aanduidings was presies waar die kruising is nie. Gevolglik meen ek dat die fokus wyer moet wees as die toestand van die stopteken. Die vraag is eintlik watter padtekens daar was om die presiese posisie van die kruising aan te dui.

Die eiser en mev Bergh het getuig dat, behalwe vir die gewone kruispadteken en moontlik die woord stop op die teer, hulle geen sulke tekens op die toneel gesien het nie en dat daar geen sulke tekens was nie. Daarteenoor staan die getuienis van Beukes en Hoffmann wat nie uit eie waarneming getuig het nie maar in wese getuig het dat die Gautengse owerheid altyd sulke tekens aanbring en dat daar dus sulke tekens op die toneel moes gewees het.

Dit is eerstens nodig om te bepaal watter lig die foto's wat die toneel soos dit tans is aantoon, op die posisie ten tye van die botsing werp. Wat padtekens betref, staan dit vas dat die "stop 200m"-bord en die "high risk area" bord na die botsing deur Noord-Wes aangebring is. Dit staan voorts vas dat die woord "stop" met die afstand op die teeroppervlak ook na die botsing deur Noord-Wes aangebring is. Die enigste oorblywende padteken wat tans daar is, is die "stop 500m"-bord. Alhoewel hy aanvanklik te kenne gegee het dat, weens die grootte van die kruising, die Gautengse owerheid slegs by 250 meter 'n bord sou aangebring het, het Hoffmann later te kenne gegee dat daar by 500 meter ook so 'n bord sou gewees het vanweë die blinde hoogte. Daardie getuienis van Hoffmann is klaarblyklik bespiegeling en ek meen bowendien dat dit klaarblyklik 'n nagedagte was. In die lig daarvan dat Noord-Wes kennelik twee van die borde opgerig het, die woorde op die pad gevef het en, indien daar by 250 meter 'n bord was, dit verwyder het, meen ek dat aanvaar kan word dat Noord-Wes al die bestaande borde en geskrif op die pad aangebring het. (Ek verwys nie nou na die stopteken self en die kruising-teken nie want dit was kennelik daar.)

Opgesom meen ek dat daar geen getuienis is wat objektief toon dat daar destyds tekens langs die pad was wat die afstand na die kruising aantoon nie.

Die vraag is dus of die ooggetuienis van die eiser en mev Bergh bewys dat daar inderdaad geen sulke borde was nie. Daarteen staan die getuienis van Beukes en Hoffmann dat daar sulke borde moes gewees het omdat Gauteng altyd sulke borde, ten minste die een by 250 meter, oprig. Ek meen nie dat daar gronde is om die ooggetuienis te betwyfel nie. Beukes en Hoffmann se getuienis kom daarop neer dat daar borde was omdat daar borde behoort te gewees het. Dit is nie voldoende om die direkte getuienis van die eiser se getuies af te kraak nie. Ek voeg daarby die feit dat sowel die eiser as mev Bergh getuig het dat die kruising skielik opdoem. Dit is onwaarskynlik dat albei van hulle herhaalde afstand-borde sou gemis het. Ek moet byvoeg dat dit nie betoog is dat enige van die twee getuies nie geglo moet word nie en dat ek self ook nie meen dat hulle optrede as getuies gekritiseer kan word nie.

Ek meen nie dat daar enige twyfel bestaan dat die stopteken los en skeef was nie en ek meen dat dit waarskynlik na wes gedraai wes. Dit toon Moodie se foto's en sy getuienis onomwonde aan. In die omstandighede kon die stopteken nie die funksie vervul om die presiese plek van die kruising aan te dui nie.

Ek meen dat aanvaar moet word dat die woord "stop" wat op die pad was en doodgeverf is, waarskynlik ten tye van die botsing daar was. Die eiser het dit

trouens toegegee. Dit dui egter nie die afstand na die kruising aan nie en sou nie help om aan te toon presies waar die kruising is nie.

Die inligtingsborde toon wel in breë trekke die posisie van die kruising aan, maar sowel die eiser as mev Bergh het getuig dat hulle eintlik misleidend is.

Opgesom word dus bevind dat die eiser die kruising genader het terwyl daar by wyse van padtekens geen aanduiding vir hom was preseis waar die kruising is nie. Eers toe hy oor die bult kom teen 100 kph of 'n bietjie stadiger, kon hy die stopstreep en die woord stop op die pad by die kruising sien. As reaksietyd in ag geneem word, was dit waarskynlik toe te laat vir hom om te stop.

Ek meen dat die getuienis wel toon dat die eiser nalatig was en dat sy nalatigheid tot die botsing bygedra het. Na my mening moet die redelike bestuurder wat weet dat hy 'n kruising nader en nie weet presies waar dit is nie, sy spoed sodanig verminder dat hy vinnig kan stilhou. In hierdie saak het die eiser bewustelik teen 'n blinde hoogte opgery wat hom meer versigtig moes maak het. Ek hou in gedagte dat mev Bergh dieselfde ervaring as die eiser gehad het, maar dit is nie voldoende om my tot die gevolgtrekking te bring dat hy nie nalatig was nie.

Die eiser en mev Bergh se getuienis toon dat die kruising besonder gevaarlik is omdat die aankomende motoris nie kan sien presies waar dit is nie.

Hulle getuienis word bevestig deur die blote feit dat die Noord-Wes owerheid dit nodig geag het om van 1000 meter voor die kruising af al motoriste van die afstand na die kruising in te lig en deur daardie owerheid se besluit om die gevaarteken op te rig wat motoriste waarsku dat die 'n hoë risiko omgewing is. Mnr Hoffmann se mening dat die hoë risiko bord dalk daarna verwys dat daar nie drade langs die pad is nie of dat daar grypdiewe by die kruising is, is na my oordeel niks ander as bewys daarvan dat hy nie objektief was nie.

In die omstandighede meen ek dat die verweerder nie redelikerwys by wyse van padtekens voorsorg getref het om motoriste, en die eiser in besonder, in te lig presies waar die kruising is nie. Ek meen verder dat die toestand van die stopteken, wat sou kon bydra om die posisie van die kruising aan te dui, te wyte is aan die versuim van die verweerder om redelike onderhoud daarop toe te pas. As die maatreëls waaroor Beukes en Hoffmann getuig het behoorlik toegepas is, sou die verweerder se werknemers sekerlik tussen Februarie, toe mev Bergh se voorval plaasgevind het, en die datum van die botsing die toestand van die stopteken waargeneem en dit herstel het. Die feit dat dit nie gebeur het nie toon dat die verweerder se eie maatreëls nie behoorlik toegepas is nie.

Dit volg dat die botsing die gevolg was van die bydraende nalatigheid van sowel die eiser as die verweerder se werknemers of amptenare. Die vraag is wat hulle relatiewe nalatigheid was. Albei partye se afwyking van die redelikeheidsnorm was wesenlik. Wat die verweerder betref sê ek dit veral in die

lig van die omvangryke maatreëls wat later by die kruising getref is en in die lig van mev Bergh se getuienis oor hoe gevaarlik die kruising was. Ek meen nie dat dit paslik is om meer blaam op die een party as op die ander te plaas nie.

Die eiser is dus wesenlik suksesvol en koste moet die uitslag volg.

Die volgende bevel word gemaak:

1. Dit word verklaar dat die botsing te wyte is 50% aan die eiser se nalatigheid en 50% aan die nalatigheid van die verweerder se werknemers en/of sy verteenwoordigers.
2. Die verweerder word gelas om die koste van die geding tot dusver te betaal.

B.R. du Plessis

Judge of the High Court

Namens die eiser:

Thys Cronjé ingelyf

The Works

258 Brooklyn Road

Menlo Park, Pretoria

Ref: H. Hertzog/HY/HC0041

Adv: D.J. Venter

Namens die verweerder:

Die Staats Prokureur

Old Mutual Centre, 8th Floor

167 Andries Street

Pretoria

Ref: Mr. S. Botes

Adv: P. Kemp (SC)