

**VRYSTAAT HOË HOF, BLOEMFONTEIN
REPUBLIEK VAN SUID-AFRIKA**

Saak Nr. : 4768/07

In die saak tussen:-

<u>W.S.F. BARTNIS</u>	1ste Eiseres
<u>L.E. BARTNIS</u>	2de Eiseres
<u>H. SWARTZ</u>	3de Eiser
<u>B.S. JACKSON</u>	4de Eiseres

en

<u>PADONGELUKKEFONDS</u>	Verweerder
---------------------------------	------------

<u>UITSPRAAK DEUR:</u>	KRUGER, R
-------------------------------	-----------

<u>AANGEHOOR OP:</u>	21, 24 APRIL 2009
-----------------------------	-------------------

<u>GELEWER OP:</u>	7 MEI 2009
---------------------------	------------

[1] Die vier eisers was passasiers in 'n Toyota Venture bestuur deur die eerste versekerde bestuurder, Matlatsa. Die Venture het die versperrings aan die kant van die pad getref en omgeslaan nadat Matlatsa verblind is deur die ligte van 'n aankomende voertuig, bestuur deur 'n onbekende persoon (die tweede versekerde bestuurder). Die eisers is beseer toe die Venture omgeslaan het. Die Venture het nie met 'n

ander voertuig gebots nie. Ingevolge artikel 17(1) van die Padongelukkefondswet 56 van 1996, is die verweerder aanspreeklik vir skade gely deur die eisers wat veroorsaak is of voortvloei uit die bestuur van 'n motorvoertuig indien die besering of dood te wyte is aan die nalatigheid of ander onregmatige daad van die bestuurder, ook waar die identiteit van die bestuurder nie vasgestel is nie. Waar die eis teen die bestuurder van die voertuig, waarin die eiser 'n passasier was, ingestel word, (dus hier ten opsigte van die eerste versekerde bestuurder) is die eis beperk.

[2] By die aanvang van die verhoor is die volgende bevel by ooreenkoms gemaak:

- “1. Die *locus standi* van die 1^{ste} tot 4^{de} Eisers en hulle reg om te eis word erken.
2. Ingevolge Reël 33(4) word gelas dat die kwessie van aanspreeklikheid afsonderlik bereg word.
3. Die koste van die aansoek om skeiding uitgereik 15 April 2009 moet deur respondent betaal word.
4. Dit word genotuleer dat die verweerder die nalatigheid van die 1^{ste} versekerde bestuurder in die veroorsaking van die verkeersinsident erken.

5. Dit is nie in geskil dat die verkeersinsident op 1 November 2002 op die N1 nasionale pad tussen Winburg en Bloemfontein plaas gevind het nie.
6. Die omvang van skadevergoeding word uitgestel vir latere beregting.”

[3] Die feite rondom die verkeersinsident is die volgende:

- 3.1 Die verkeersinsident het op die N1 tussen Winburg en Bloemfontein plaasgevind in die aand, êrens tussen 21h00 en 01h00.
- 3.2 Die Toyota Venture, bestuur deur die eerste versekerde bestuurder waarin eisers passasiers was, was onderweg na Bloemfontein.
- 3.3 Die voertuig bestuur deur die tweede versekerde bestuurder was op die N1 onderweg in die rigting vanaf Bloemfontein na Winburg.
- 3.4 Daar is een baan vir verkeer na Bloemfontein, met ‘n strook links van die geel streep wat nie heeltemal breed genoeg is dat ‘n voertuig daarbinne kan ry nie.

Links van die teer is daar 'n metaal versperringstrook wat met paaltjies in die grond is. Daar is weerkaatsers in die versperring. By die plek waar die verkeersinsident plaasgevind het, maak die pad 'n geleidelike draai na regs vir verkeer vanuit rigting Winburg na Bloemfontein. Volgens die getuienis van die eerste versekerde bestuurder is daar 'n driehoek waarskuwingsteken voor die draai wat die draai aandui. Die pad is gelyk – daar is nie 'n op- of afdraande nie. Die versperring langs die pad begin waar die draai begin.

3.5 Vir verkeer vanaf Bloemfontein na Winburg, soos die tweede versekerde bestuurder gery het, is daar twee bane. Daar is 'n soliede streep in die middel van die pad.

3.6 Tydens die verkeersinsident het dit gereën, hoewel nie hard nie. Die pad was nat.

3.7 Matlatsa het tussen 100 – 120 km/h gery. Toe hy merk dat die aankomende voertuig, bestuur deur die tweede

versekerde bestuurder, nie sy ligte domp nie, het hy sy voet van die versneller afgehaal. Hy het nie gerem nie. Hy het na die linkerkant beweeg en die versperring getref, as gevolg waarvan sy voertuig omgeslaan het.

[4] Vier getuies het namens eisers getuig. Die verweerder het geen getuies geroep nie.

4.1 Anna Sontho Nkhato het direk agter die bestuurder in die Venture gesit in die middelste ry. Sy het getuig dat by die plek van die verkeersinsident maak die pad 'n skerp draai na regs. Die verkeersinsident het in die vroeë oggendure plaasgevind. Daar was sagte reën tydens die verkeersinsident. Sy het die voertuig van voor se helder ligte gesien, haar kop laat sak en "oe" gesê. Volgens haar het Matlatsa 'n gemiddelde spoed van ongeveer 80 km/h gery. Toe die aankomende voertuig sy ligte nie op domp gesit het nie, sê Matlatsa "eish" en probeer sy voertuig beheer as gevolg van die reën. In kruisondervraging het sy getuig dat sy die aankomende voertuig se ligte deur die bome aan die regterkant van die pad gesien aankom het.

4.2 Herman Swartz, die derde eiser, het links voor in die Venture gesit. 'n Ander persoon het tussen hom en Matlatsa gesit. Volgens hom het die verkeersinsident tussen 20h00 en 20h30 plaasgevind. Dit het gereën tydens die insident en die pad was nat. Die pad draai na links. Toe die voertuig van voor nader met sy helder ligte, het Swartz sy hand voor sy oë gesit. Hy sê die Venture het teen 'n middelmatige spoed gery. Die aankomende voertuig was vyf tot tien meter weg van hulle toe hy dit die eerste keer sien. Hy onthou nie of Matlatsa die Venture se ligte geflikker het vir die ander bestuurder nie.

4.3 Inspekteur Pule Johannes Radebe van die Suid-Afrikaanse Polisie diens, Winburg was by die toneel net na die verkeersinsident op 1 November 2002. Die pad loop bietjie af, maar is gelyk om die draai. Daar is een baan vir verkeer wat weg van Winburg ry en twee bane vir verkeer na Winburg. Die geel strook aan Matlatsa se linkerkant is so breed dat die grootste deel van 'n motor daarbinne sal pas en 'n klein stukkie van die motor sal verbysteek. Daar is weerkaatsers in die

versperring langs die pad. Dis 'n lang draai, maar as 'n voertuig teen 120 km/h ry, sal hy bietjie stadiger in die draai moet ry.

- 4.4 Matlatsa het getuig dat hy die bestuurder van die Venture was. Dit was ongeveer 21h00. Dit het saggies gereën. Die pad maak 'n slap draai na regs. Daar is een baan vir verkeer soos hy gery het en twee bane vir verkeer van voor. Hy het 'n voertuig van voor gesien nader met sy helder ligte aan. Daardie ligte het hom verblind en gemaak dat hy nie die pad kon sien nie. Hy het sy voet van die versneller afgehaal (nie gerem nie) en probeer om bietjie na links te beweeg ten einde die aankomende voertuig spasie te gee.

In kruisondervraging het hy gesê dat voor die insident was sy spoed 100 – 120 km/h. Daar was 'n padteken wat wys daar is 'n draai. Toe hy dit sien, het hy sy spoed bly handhaaf. Hy het bevestig dat daar weerkaatsers in die metaaldeel van die versperring is. Gevra waarom hy nie sy hand gebruik het om die helder ligte van voor af te skerm nie, sê Matlatsa die

ligte is nie soos die son nie, dit sou nie help om sy hand te gebruik nie. Hy glo hy kon niks anders doen nie. Gevra of dit voor die insident in 2002 al gebeur het dat 'n voertuig van voor nie sy ligte na domp gestel het nie, antwoord Matlatsa dat die motoriste hulle samewerking gegee het, maar kon nie onthou wat hy gedoen het in gevalle waar daardie bestuurders nie hul ligte verdof het nie. Gevra hoe lank die aankomende voertuig se ligte in sy oë geskyn het voordat sy voertuig die versperring getref het, sê hy dit was 'n baie kort tyd.

[5] **Die regspraak**

Besliste sake wat handel met hoofligte wat 'n bestuurder verblind, is nie van veel nut in die ongewone feitestel van hierdie saak nie.

5.1 In **HODGKISS v MURRAY** 1948 (3) SA 266 (OKPA)

het die respondent in die aand teen appellant se onverligte ossewa, wat in dieselfde rigting as respondent beweeg het, vasgery. Kort voor die botsing is respondent verblind deur die ligte van 'n

aankomende motor. Hy het effens spoed verminder en links geswenk (te 268). Die hof het bevind dat die botsing veroorsaak is deur die uitsluitlike nalatigheid van die appellant se werknemer in sy versuim om ligte te voorsien aan die ossewa waarteen respondent gebots het (te 269).

- 5.2 In **S v VAN DEVENTER** 1963 (2) SA 475 (A) is appellant verblind deur die ligte van 'n aankomende motor en hy het toe in die voetganger voor hom vasgery, wat oorlede is na die botsing. Die hof (te 480 E – G) wys daarop dat appellant moontlik meer kon gedoen het om die botsing te vermy, maar sê dan, met verwysing na **HOFFMAN v SOUTH AFRICAN RAILWAYS AND HARBOURS** 1955 (4) SA 476 (A) te 478 F dat dit nie noodwendig volg dat omdat die botsing vermy kon word, die appellant dit moes vermy nie (te 480 F – G). Die hof sê onder meer:

“The possibility that he might become blinded ought, therefore, to have been present to appellant's mind. Once he was blinded by the south-bound car's headlights, appellant did not apply his

brakes. That is to say, save for removing his foot from the accelerator, he made no attempt whatever to minimise the risks attendant upon his car's proceeding on to a stretch of road which his eyes had not previously scanned.” (482 A – B)

Die hof bevind dat die appellant moes geantisipeer het dat daar een of ander obstruksie, ook 'n voetganger, in sy kar se pad was,

“... he should, immediately he was blinded, have applied his brakes in order to minimise the danger resulting from his being rendered unable to see” (483 C – D).

Die hof bevind dat die Staat bewys het dat appellant nalatig was.

- 5.3 In **SANTAM VERSEKERINGSMAATSKAPPY BPK EN 'N ANDER v STRYDOM** 1977 (4) SA 899 (A) het die respondent in die aand agter teen 'n stilstaande sleepwa met voorspan vasgery, nadat hy deur die ligte van 'n aankomende voertuig verblind is. Die hof bevind dat die respondent 'n fout begaan het om slegs sy voet van die petrolpedaal af te haal. Hy moes sy

remme getrap het. Hy het betreklik vinnig op 'n besige pad gery. Die hof vind dat respondent nalatig was en dat sy nalatigheid tot die botsing bygedra het (p. 912 B – D).

- 5.4 In **SOUTH AFRICAN MUTUAL FIRE & GENERAL INSURANCE CO LTD v DICKSON** 1978 (1) SA 692 (A) was die respondent 'n voetganger wat deur 'n motor getref is waarvan die bestuurder deur die ligte van 'n aankomende motor verblind was. Die bestuurder wat verblind was, was nalatig deurdat hy vir geruime tyd verblind was, maar versuim het om stadiger te ry of te stop (699 H). Die hof vind (op 696 H) dat dit nie normale gedrag vir 'n bestuurder is om aan te hou ry terwyl heeltemal verblind nie. Op appèl bevestig die hof dat die voetganger nie bydraend nalatig was nie.

- 5.5 In **NISELE v AA MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD** 1980 (3) SA 441 (K) het die bestuurder van die versekerde voertuig 'n voetganger raakgery nadat hy verblind is deur aankomende ligte.

Daar was geen getuienis oor hoe die voetganger voor die versekerde bestuurder se motor beland het nie. Die hof vind dat geen nalatigheid van die versekerde bestuurder bewys is nie (445 E – F).

- 5.6 In **TRENCOR SERVICES (EDMS) BPK v LOOTS & LOOTS EN ANDERE** 2001 (1) SA 324 (NK) het die appellant se voertuig met die respondent se stilstaande voertuig van agter gebots nadat die bestuurder van appellant se voertuig verblind is deur ligte van 'n aankomende voertuig. Die verhoorhof het die afleiding gemaak dat die bestuurder van appellant se voertuig moes besef het dat sy sig deur die aankomende voertuig se ligte affekteer sou word en dat toe hy sy eie ligte gedomp het, hy moes besef het dat hy sy gesigsveld beperk (332 C – E). Die volbank bevestig dat die bestuurder van appellant se voertuig nalatig was deurdat hy nie remme aangeslaan en stadiger gery het toe hy verblind is nie (335 D – E).

- 6.1 Anna Nkhatho het agter die bestuurder gesit. Sy het geen rede gehad om na die pad op te let nie. Haar skatting van die tyd van die verkeersinsident (tussen middernag en eenuur) is, met verwysing na die polisiebeampte Radebe en die bestuurder Matlatsa, duidelik verkeerd. Sy het die ligte van die aankomende voertuig reeds deur bome aan die regterkant van die pad gesien, iets waaroor Matlatsa nie getuig het nie. Sy bevestig dat dit gereën het en die pad nat was. Haar getuienis bevestig dat die ligte van die aankomende voertuig verblindend was.
- 6.2 Herman Swartz het getuig dat die draai na links was, iets wat duidelik verkeerd was op die objektiewe getuienis van die polisiebeampte Radebe. Swartz het 'n aantal keer lank gedink oor sy antwoorde en die indruk geskep dat hy rekonstrueer, dat hy dink wat moes gebeur het, eerder as om te getuig oor wat gebeur het.
- 6.3 Inspekteur Radebe het 'n goeie indruk gemaak van 'n getuie wat weet waarvan hy praat. Hy kan die toneel

met sekerheid beskryf. Hy het ook getuig oor die twee merke wat die Toyota Venture teen die versperring langs die pad gemaak het toe dit daarteen gebots het. Sy getuigenis oor die wydte van die strook teer links van die geel streep is belangrik.

- 6.4 Die versekerde bestuurder Matlatsa het soms vrae ontwyk, byvoorbeeld oor wat hy gedoen het in die tyd voor die verkeersinsident as voertuie hom van voor verblind met hul helder ligte. Al wat hy wou sê is dat hulle gewoonlik hulle samewerking gegee het, hy wou nie sê wat gebeur het in die gevalle waar hulle nie hulle samewerking gegee het nie. Toe hy gevra is oor die lyn in die middel van die pad, het hy verwys na herstelwerk op die pad, wat by navraag irrelevant geblyk het. Hy het die indruk geskep van 'n getuie wat 'n onsekere situasie (as gevolg van herstelwerk) wil probeer skep as moontlike toevlug. Hy wou ook nie aandui hoe ver die aankomende motor was toe hy dit vir die eerste keer sien; later het dit geblyk dat dit baie naby was toe dit hom verblind het. Op 'n stadium het hy verwys na die draai as 'n skerp draai, nie 'n "gentle

curve” nie, net om later weer te bevestig dat dit ‘n matige draai was. Gevra oor sy vermindering van spoed, sê hy dat as dit op ‘n reguit pad was, sou hy baie spoed verminder het as hy gesien het die aankomende voertuig verdof nie sy ligte nie. Hy het nie verduidelik waarom dit eerder moes gedoen word as op ‘n matige draai nie. Hy kon nie sê hoe breed die teerstrook links van die geel streep was nie en ook nie hoe groot die stuk grond tot by die versperring was nie. Dit dui óf op onoplettendheid óf op ‘n onwilligheid om toe te gee dat daar voldoende ruimte was om na links te beweeg sonder om die pad te verlaat of in die versperring vas te ry. Matlatsa was nie ‘n bevredigende getuie nie.

[7] **Submissies**

7.1 Mnr. Zietsman, vir eisers, het met verwysing na **SANTAM VERSEKERINGSMAATSKAPPY BPK EN 'N ANDER v STRYDOM**, *supra*, te 912 daarop gewys dat verblinding in aanmerking geneem word as ‘n faktor by die bepaling van nalatigheid. Uit die getuienis blyk dat Matlatsa verblind is en die verblinding het

kousaal verband gehou met die feit dat die versekerde bestuurder die verkeersinsident veroorsaak het. Matlatsa was nalatig deur nie vroeër te rem nie. Die vraag is of die verblinding bygedra het daartoe dat hy na links geswenk het. Sy reaksie moet redelik wees. Was die verblinding so erg dat Matlatsa nie geweet het waar die voertuig met die verblindende ligte is en dat Matlatsa geglo het hy moet links swenk ten einde homself ruimte te gee, sodat hy nie met daardie voertuig bots nie? Mnr. Zietsman sê in die omstandighede was dit nie moontlik vir Matlatsa om te weet waar die aankomende voertuig is nie. Die feit dat hy te ver na links geswaai het, was nalatig, maar dit neem nie die verblinding weg nie.

- 7.2 Mnr. De Klerk, namens respondent, wys daarop dat die enigste grond van nalatigheid van die tweede versekerde bestuurder waarop eisers steun, is die feit dat hy versuim het om die hoofligte van sy voertuig te domp (Besonderhede van Vordering par. 9.7). Hy verwys na **TRENCOR SERVICES (EDMS) BPK v LOOTS & LOOTS EN ANDERE**, *supra*, op 329 C – E

waar die hof na deskundige getuienis verwys betreffende hoe 'n motoris se sig deur die ligte van aankomende verkeer geaffekteer word, waaruit blyk dat 'n motoris se sig verminder na 50% wanneer die aankomende voertuig 91 meter van hom af is. Sy sig keer na 90% terug wanneer die voertuig 229 meter by hom verby is. Dit keer nie na normaal terug sodra die voertuig by hom verby is nie. Netsomin as wat dit *per se* nalatig is om bo die spoedgrens te ry, is dit *per se* nalatig om met helder ligte te ry. Verder staan nie vas dat die ligte op helder was nie. Mnr. Zietsman wys egter daarop dat dit nooit aan enige getuie gestel is dat die ligte nie op helder was nie. Dis duidelik uit die getuienis van drie getuies wat in die Venture was dat die ligte verblindend was.

Mnr. De Klerk wys daarop dat hier nie 'n onverwagte versperring in Matlatsa se pad was nie. Hy kon die draai se boog voor hom sien met verwysing na Nkhatho se getuienis. Daar was weerkaatsers in die versperring. Hy kon die gradiënt van die draai sien. Selfs as die tweede versekerde bestuurder nalatig was

deur vir Matlatsa te verblind, het die tweede versekerde bestuurder se optrede nie veroorsaak dat Matlatsa opgetree het soos wat hy gedoen het nie. Mnr. De Klerk betoog dat die optrede van die tweede versekerde bestuurder nie kousaal verband hou met die nalatige veroorsaking van die verkeersinsident deur Matlatsa nie. Hy vra dus dat die hof bevind dat die botsing veroorsaak is deur die uitsluitlike nalatigheid van die eerste versekerde bestuurder, Matlatsa.

Bevinding en gevolgtrekking

- [8] In hierdie geding moet die eisers bewys dat hulle beserings veroorsaak is of voortvloei uit die nalatige bestuur van die tweede versekerde bestuurder. Die eisers moet bewys dat die tweede versekerde bestuurder die redelike moontlikheid moes voorsien dat sy optrede skade aan die eisers sou veroorsaak en redelike stappe moes geneem het om daarteen te waak, maar versuim het om sulke stappe te neem. (**KRUGER v COETZEE** 1966 (2) SA 428 (A) te 430 E – F.) Nalatigheid bestaan nie in *vacuo* nie, maar word bepaal met verwysing na die feite. Hier was die feite die volgende:

- (i) Dis donker.
- (ii) Dit reën saggies, die pad is nat.
- (iii) Daar is 'n draai in die pad, met 'n waarskuwingsteken voor die draai.
- (iv) Daar is 'n versperring langs die pad van waar die draai begin met weerkaatsers in die versperring, wat die gradiënt van die draai aandui en wat die versperring se ligging duidelik toon.
- (v) Daar is een baan vir verkeer in Matlatse se rigting en twee bane vir verkeer van voor.
- (vi) Daar is 'n teerstrook byna breed genoeg vir 'n voertuig om in te ry links van die geel streep.
- (vii) Matlatsa ry teen 100 – 120 km/h wat hy meen veilig is omdat dit binne die spoedgrens val.
- (viii) Matlatsa gebruik nie sy hand om die ligte van voor af te skerm nie, omdat hy meen dis teen die wet om sy hand van die stuurwiel af te haal.
- (ix) Wanneer Matlatsa deur die voertuig verblind word, haal hy net sy voet van die versneller af. Hy rem nie.
- (x) Matlatsa swenk na links om uit die pad van die aankomende voertuig te bly. Hy verloor skynbaar uit die oog dat die pad na regs swenk.

(xi) Ten spyte van die feit dat daar 'n strook van ongeveer 'n motorbreedte links van die geel streep is en nog 'n stuk grond voor die versperring, ry Matlatsa in die versperring vas en die voertuig rol.

[9] Die afleiding is onvermydelik dat Matlatsa nie redelik opgetree het nie. Daar was geen rede om te glo dat die voertuig van voor na sy kant sou oorkom nie, want daardie bestuurder se ligte was helder en daar is twee bane vir verkeer in die rigting wat hy gery het. Hy het te vinnig gery in die reën en nag - dit volgens die getuienis van Inspekteur Radebe dat mens spoed moet verminder om die draai. Daar is 'n waarskuwingsteken, wat Matlatsa gesien het, voor die draai. Daar is weerkaatsers in die versperring. Die reën het sy sig beperk. Die nat pad het sy voertuig se padhouvermoë ingekort. Dis nie 'n ongewone gebeurtenis dat aankomende ligte 'n motoris verblind nie. Dan moet die motoris stadiger ry en weet waar hy ry. Matlatsa het nie oorweeg om sy eie ligte op helder te sit nie. Hy het nie probeer om die helder ligte met sy hand af te skerm nie. Hy het te vinnig gery en onnodiglik en op onverantwoordelike wyse rigting verander terwyl sy sig beperk was.

[10] Die uitsluitlike oorsaak van die verkeersinsident was die onnodige swenk na links uitgevoer deur Matlatsa. Die skerp ligte van die tweede versekerde bestuurder was nie kousaal verantwoordelik vir die optrede van Matlatsa wat sy voertuig laat rol het nie.

[11] **Koste**

Omdat verweerder eers op die eerste dag van die verhoor die nalatigheid van die eerste versekerde bestuurder toegegee het, is eisers geregtig op die koste van die saak, insluitende die koste van die verhoor. Die tweede dag van die verhoor is in die geheel gewy aan die vraag na die nalatigheid van die tweede versekerde bestuurder, welke vraag in verweerder se guns beslis is. 'n Kostebevel teen eisers vir die koste van die tweede verhoordag, sou eisers se sukses teen die eerste versekerde bestuurder kon uitwis of ernstig beperk. Eisers was geregtig om te poog om te slaag teen die tweede versekerde bestuurder. Dit sou onbillik wees om hulle eisbedrag deur so 'n kostebevel te belemmer. Deur te weier om voor die verhoor die nalatigheid van eerste versekerde bestuurder toe te gee, het verweerder eisers

verplig om op verhoor te kom en eisers is geregtig op die koste van die verhoor.

[12] **Bevel**

1. Eisers se eis teen verweerder in soverre dit die nalatigheid van die tweede versekerde bestuurder betref, word van die hand gewys.
2. Eisers se eis teen die verweerder ten opsigte van die nalatigheid van die eerste versekerde bestuurder, slaag.
3. Verweerder word gelas om eisers se koste van die verhoor op 21 en 24 April 2009 te betaal, en die balans van die koste staan oor vir latere beregting.
4. Die bepaling van die quantum van eisers se eise word *sine die* uitgestel.

A. KRUGER, R

Namens die eisers:

Adv. P.J.J. Zietsman
In opdrag van:
Honey Prokureurs
BLOEMFONTEIN

Namens die verweerder:

Adv. M.C.C. de Klerk
In opdrag van:
McIntyre & Van der Post
BLOEMFONTEIN

/sp