

IN DIE HOOGGEREGSHOF VAN SUID-AFRIKA
(ORANJE VRYSTAATSE PROVINSIALE AFDELING)

Saak Nr.: 1673/2004

In die saak tussen:

<u>THEOPHILUS ESTERHUIZEN</u>	1ste Eiser
<u>MARYKE VAN ROOYEN N.O.</u>	2de Eiser
<u>REINIER ZIETSMAN</u>	3de Eiser
<u>AREND HENDRIK ADRIAANSE</u>	4de Eiser

en

<u>DIE LID VAN DIE UITVOERENDE RAAD VIR</u> <u>OPENBARE WERKE, PAAIE EN VERVOER</u> <u>VAN DIE VRYSTAAT PROVINSIE</u>	Verweerder
--	------------

<u>AANGEHOOR OP:</u>	31 MEI 2005, 1 tot 3 JUNIE 2005 & 6 tot 8 JUNIE 2005
-----------------------------	--

<u>UITSPRAAK:</u>	VAN COPPENHAGEN R
--------------------------	-------------------

<u>GELEWER OP:</u>	23 JUNIE 2005
---------------------------	---------------

- [1] Berto Esterhuizen verteenwoordig deur Maryke van Rooyen as kurator *ad litem* en gesiteer as tweede eiser, as passasier in die voorste sitplek, derde eiser as passasier in die sitplek regs agter, en vierde eiser as passasier in die sitplek links agter in 'n 1994 model BMW 316 met registrasieletters en nommer

BGS576NC en bestuur deur ene C.R. Joubert (Joubert) was op 22 Junie 2001 om ongeveer 22h00 ±20km buite Bloemfontein in 'n ongeluk betrokke. Hulle was vanaf Dealesville na Bloemfontein in die algemene rigting wes na oos op reis.

[2] In die ongeluk het tweede eiser, derde eiser en vierde eiser fisiese en psigiese letsels opgedoen. Namens hulle en deur hulle asook tweede eiser se vader word die skades voortspruitende uit die letsels opgedoen van verweerder gevorder.

[3] In die dagvaarding word beweer dat:

i^o3.

3.1 Te alle tye relevant hiertoe, was die Department van Openbare Werke, Paaie en Vervoer van die Vrystaat Provinsie (“**die Departement**”) verantwoordelik vir die instandhouding van provinsiale paaie in die Vrystaat Provinsie (na welke paaie daar hierin verder verwys sal word as “**paaie**”).

3.2 Die Departement se voormelde instandhoudingsplig ten opsigte van paaie het die volgende pligte ingesluit:

- 3.2.1 Gereelde inspeksie van paaie, ten einde die toestand van sodanige paaie te bepaal;
- 3.2.2 Die instandhouding van paaie, sodanig dat paaie redelikerwys veilig by die gebruik daarvan deur die publiek;
- 3.2.3 Die neem van sodanige stappe as wat nodig is, ten einde paaie redelikerwys veilig te hou vir die gebruik daarvan deur lede van die publiek;
- 3.2.4 Die instandhouding van die gruissskouers van die paaie, sodanig dat die val (indien enige) tussen die teeroppervlak en die gruissskouer nie wesenlik is nie en meer in die besonder, nie 'n gevaar verteenwoordig vir die redelike gebruik van paaie deur lede van die publiek nie.

- 3.3 Te alle tye relevant hiertoe was die R64 (“**die pad**”) tussen Bloemfontein en Kimberley, ‘n provinsiale pad van die Vrystaat Provinsie, en soos bedoel in paragraaf 3.1 hierbo.”

[4] In die verweerskrif in antwoord op voormelde bewerings word die volgende deur die verweerder aangeteken:

i^o3.

Ad paragraaf 3:

Ad 3.1:

Die inhoud van hierdie paragraaf word erken maar pleit verweerder dat die betrokke departement verantwoordelik is vir die instandhouding slegs insoverre dit redelikerwys in staat is om dit te doen.

Ad 3.2:

Verweerder erken dat sodanige plig op die departement rus slegs insoverre die departement redelikerwys in staat is om dit te doen.

Ad 3.3:

Dit word erken.”

[4] Die effek van voormelde erkenning is dat indien eisers sou bewys dat verweerder nalatiglik in daardie plig, wat niks anders as ‘n regsplig is nie, versuim het, sodanige nalatige gedrag met-een onregmatig is. (cf. **CAPE METROPOLITAN COUNCIL v GRAHAM** 2001(1) SA 1197 HHA, paragraaf 6 pagina 1203.)

[5] Eiser beweer dat verweerders wel nalatiglik die erkende regsplig versuim het en wel blykens die besonderhede van vordering in die volgende opsigte:

“6.

6.1 Die insident was die gevolg daarvan dat die val tussen die teeroppervlak en die gruissskouer van die pad, op onder andere die punt waar die bestuurder van die voertuig probeer het, om die voertuig weer heeltemal op die teeroppervlak van die pad te bring:

6.1.1 Buitensporig was; en

6.1.2 Meer in die besonder, gevarieer het tussen 10 en 15 sentimeter.

6.2 Daar sal hierinverder na die voormelde val van tussen 10 en 15 sentimeter as “**die val**” verwys word.

6.3 Die val was die gevolg van nalatigheid aan die kant van die Departement en/of alternatiewelik van werknemers van die Departement handelend binne die bestek van hul diens met die Departement (“**werknemers**”) en kon en moes vermy word, indien die Departement en/of alternatiewelik werknemers van die Departement handelend binne die bestek van hul diens, met die Departement, nie nalatig was nie.

6.4 Die voormelde nalatigheid van die Departement, alternatiewelik die werknemers van die Departement, handelend binne die bestek van hulle diens met die Departement, het bestaan in al die, alternatiewelik meerdere, verder alternatiewelik een, van die volgende opsgite:

6.4.1 Die versuim om toe te sien dat die verskil in hoogte tussen die teeroppervlak en die gruissskouer van die pad nie buitensporig was nie;

6.4.2 Die versuim om toe te sien dat die verskil in hoogte tussen die

teeroppervlak en die gruissekouer van die pad nie gevaarlik was vir die gebruik van die pad deur padgebruikers en meer in die besonder die voertuig nie;

6.4.3 Die versuim om die pad enigsins, alternatiewelik gereeld, te inspekteer;

6.4.4 Die versuim om die pad behoorlik te inspekteer. Meer

in die besonder, het die Departement/werknemers

versuim om 'n toenemende, en gevaarlike, verskil in

hoogte tussen die teeroppervlak en die gruissekouer

van die pad waar te neem;

6.4.5 Die versuim om 'n toenemende en gevaarlike, verskil

in hoogte tussen die teeroppervlakte en die

gruissekouer van die pad, wat die

Departement/werknemers waargeneem het,

alternatiewelik met die nodige sorg en eenvoudige

inspeksie kon en moes waargeneem het, deur middel

van instandhouding te adresseer en/of reg te stel;

6.4.6 Die versuim om die pad na behore in stand te hou;

6.4.7 Die Departement/werknemers het toegelaat dat die val op daardie gedeelte van die pad teenwoordig was;

6.4.8 Die versuim om die gedeelte van die pad van ongeveer 15 kilometer vanaf Bloemfontein tot en met 30 kilometer vanaf Bloemfontein (oos van Dealesville):

(a) enigsins, alternatiewelik na behore, te

inspekteer; en/of alternatiewelik

(b) enigsins, alternatiewelik na behore, in stand te

hou, met die gevolg onder andere dat die verskil

in hoogte tussen die teeroppervlak en die

gruissekouer van daardie gedeelte van die pad

sodanig was, dat dit 'n gevaartoestand vir

padgebruikers verteenwoordig het;

6.4.9 Die versuim om die bestaan van die val te identifiseer en/of alternatiewelik te rektifiseer;

6.4.10 Die Departement/werknemers het toegelaat dat 'n gevaarsituasie op die pad bestaan, en meer in die besonder het die Departement/werknemers toegelaat dat die val bestaan.”

[6] Verweerder ontken enige nalatige gedrag soos beweer en voer in besonder aan:

“6.

Ad paragraaf 6.

Ad 6.1 en 6.2:

Die inhoud van die paragrawe word ontken.

Ad 6.3:

Dit word herhaal die val wat beweer word ontken word.

Alternatiewelik indien bewys word dat die val bestaan het word dit ontken dat daar regsplig op die departement gerus het om te sorg dat daar nie 'n val soos beweer moes wees nie vanweë die feit dat die teeroppervlakte daar is vir die doel om daarop te ry en nie die gruissskouer nie. Verweerder pleit dat daar voorts nie 'n regsplig op verweerder gerus het om te sorg dat daar nie 'n val is soos beweer nie vanweë die feit dat dit uitermate hoë koste in die hand sou werk om sorg te dra dat daar nie sodanige val bestaan

nie. Die res van die inhoud van hierdie paragrawe word ontken.

Ad 6.4:

Die inhoud van hierdie paragraaf word ontken asof met elke en iedere bewering daarin gehandel is.”

- [7] Met die aanvang van die verhoor, trouens reeds tydens die reël 37 samesprekings tussen die partye was ooreengekom dat van die geskilpunte afsonderlik bereg moet word. Op versoek van die partye was gelas dat nalatigheid as geskilpunt en uiteraard die kousaliteit van die onregmatige nalatige gedrag bereg sal word terwyl die kwantum van eisers se skade, indien enige, vir latere beregting sal oorstaan. Voorts was ook verskeie dokumente, in bundels gebind, voorgelê genaamd, hofbundel nr. 1, hofbundel nr. 2, fotobundel, bundel van eisers se deskundiges en bundel van verweerder se deskundiges. In die loop van die verhoor was aangeteken dat die partye die dokumente in die betrokke bundels vervat erken vir wat dit voorgee te wees, sonder om die korrektheid van die inhoud daarvan te erken. In hierdie uitspraak sal voortaan na die bundels verwys word soos die partye dit genoem het.

- [8] Joubert se getuienis is kortliks die volgende. Op 22 Junie 2001 tussen 21h00 en 22h00 was hy die bestuurder van sy BMW 316 motorvoertuig op die teerpad tussen Dealesville en Bloemfontein in die rigting van Bloemfontein. Hy het teen 'n spoed van ongeveer 120 – 125 km/h voortbeweeg. Ongeveer 20km voor Bloemfontein het hy 'n wildsbokkie wat van links na regs oor die pad beweeg het min of meer in die middel van sy rybaan gesien. Hy het na links geswenk om die bokkie te vermy tot so 'n mate dat die linkerviele van sy voertuig op die gruissskouer, terwyl die regterwiele nog op die teer was beland het. Hy het die spoed verminder deur bloot die versneller te los en terugbeweeg na regs om geheel en al weer op die teeroppervlakte voort te ry. Net voor die linker wiele op die teerpad kon kom het hy 'n rukkerige beweging op die stuurwiel gevoel en daarna geheel en al beheer oor die voertuig verloor. Die voertuig het na regs dwars oor die pad beweeg, 'n wal aan die ander kant van die pad getref waarna die lugsakke oopgegaan het, die voertuig omgeslaan het en weer op sy wiele in 'n land tot stilstand gekom het. Die passasiers in die linkerste sitplekke het beide beseer buite die voertuig gelê.

Die volgende dag, vergesel van sy vader, het hulle die toneel besoek en sekere waarnemings gedoen.

Op 25 of 26 Junie 2001, dit wil sê die Maandag of die Dinsdag volgende op die ongeluk het hy sy vader en sy vader se prokureursvriend, ene Eric T. Payne die toneel besoek. Foto's, nommers 1 tot 4 in die ingehandigde fotobundel, was tydens hierdie besoek aan die ongelukstoneel geneem.

- [9] Payne, voormeld het die getuienis van Joubert sover dit op hom betrek bevestig. Hy het verder getuig dat hy na aanleiding van die punt waar die voertuig geëindig het die versteurde gras langs die pad aan die regter kant (suide kant) van die pad en die spoor op die gruissekouer op die linkerkant van die pad waar die voertuig se linkerviele weer die teerblad moes opkom gerekonstrueer. 'n "Coke" blikkie teen die teerblad het aangedui die verskil in hoogte tussen die teerblad en die gruissekouer soos dan ook uitgebeeld op foto nr. 3 in die fotobundel.

- [10] Renier Zietsman, derde eiser, het ewe eens Joubert se getuienis wat die wese daarvan betref bevestig.

In kruisverhoor was sy verklaring en 'n plan wat sy eis teen die padongelukkefonds vergesel het aan hom getoon en voorgehou. Op die aanvanklike plan, waaroor die woord “foutief” voorkom, word aangetoon dat die voertuig vanaf die regterrybaan, dit wil sê sonder om die pad aan die linkerkant te verlaat, van die pad af is. 'n Latere plan wat die posisie soos deur Zietsman getuig weergee was egter aan die padongelukkefonds voorgelê ter vervanging van die “foutiewe” plan.

Zietsman het getuig dat nie hy nie, maar wel sy prokureur die planne opgestel het sonder enige insette deur hom.

- [11] Die getuienis van Zietsman aangaande die “foutiewe” plan, 'n polisieplan wat nooit formeel voor die hof geplaas was en bewys was nie en wrakstukke op 2 Junie 2005 deur

Grobbelaar, een van die verweerder se getuies, aan die regterkant van die pad in die omgewing van die ongelukstoneel gevind het bykans driekwart van die argument namens verweerder ontlok, en is dit dienstig om reeds op hierdie stadium daaraan oorweging te gee.

Mnr. Moller, namens verweerder, het aangevoer dat die getuienis van Joubert, Zietsman en in 'n mindere mate ook Payne, dat die voertuig die pad aan die linkerkant verlaat het alvorens dit dwars oor die pad beweeg het en omgeslaan het waar dit tot stilstand gekom het net nie houdbaar is nie. Hy moes egter toegee dat indien die voertuig reeds op die regterkantse rybaan was soos deur hom gesuggereer, en dus nie op 'n stadium op die linkerskouer van waar dit die pad verlaat het was nie, die getuienis van Joubert en Zietsman versinsel of vals is en die getuienis van Payne hoogs spekulatief is.

Die suggestie dat sy getuienis vals of versinsel is was nooit aan Joubert gestel nie nog minder was aan Payne gestel dat sy

waarnemings en gevolgtrekkings daaruit versinsel is. Payne was trouens aan geen enkele vraag in kruisverhoor onderwerp nie.

[12] Indien 'n party die getuienis van 'n getuie in twyfel trek is die reël duidelik:

“It is, in my opinion, elementary and standard practice for a party to put to each opposing witness so much of his own case or defence as concerns that witness and if need be to inform him, if he has not been given notice thereof, that other witnesses will contradict him, so as to give him fair warning and an opportunity of explaining the contradiction and defending his own character. It is grossly unfair and improper to let the witnesses evidence go unchallenged in cross examination and afterwards argue that he must be disbelieved.”

Per Claassen R in **SMALL v SMITH** 1954 (3) SA 434 SWA te 438 en vergelyk E – H en vergelyk ook **DEXION EUROPE LTD v UNIVERSAL STORAGE SYSTEMS (PTY) LTD** 2003 (1) SA 31 SCA 39 C – D.

Die totale gebrek aan kruisverhoor van Payne en enige kruisverhoor aan Joubert waarin laasgenoemde se weergawe

dat die voertuig op die linkergruisskouer was voordat dit na regs oor die pad is, is voldoende om die suggestie dat Payne, Joubert en Zietsman se getuienis vals is, te verwerp.

[13] Joubert se getuienis dat hy saam met sy vader die volgende dag oppad na Hartswater die ongelukstoneel besoek het is op waarskynlikhede inderdaad so. Die besoek het dan ook volgens hom ten doel gehad om vas te stel wat gebeur het, daarby bedoelende om vas te stel wat beheerverlies oor die voertuig veroorsaak het. Wat hulle opgeval het was die verskil in die hoogte tussen die gruissskouer en die teerblad aan die linkerkant (noordelike kant) van die pad waar die voertuig aanvanklik die teer verlaat en weer moes terugkeer op die teerblad.

Foto's wat op Maandag of Dinsdag, 25 of 26 Junie 2001 in teenwoordigheid van die Joubert en Payne geneem was toon dan ook duidelik die verskil in hoogte. In foto nr. 2 word die hoogteverskil in perspektief geplaas deur 'n "Coke" blikkie van 12cm hoog wat direk teenoor die teerblad geplaas is waarvan Payne, volgens sy waarneming van die spore en 'n effense verbrekking in die teerrand, die punt waar die voertuig na regs op die teerblad sou draai waargeneem het.

[14] Gekonfronteer met foto's, agtergrond geskiedenis en 'n inspeksie van die toneel het deskundiges, almal meganiese

ingenieurs, Mnr. Van Onselen en Von Wieligh as deskundiges namens eiser en Mnr. Grobbelaar as deskundige namens verweerder saamgestem dat vier moontlikhede as oorsake vir die verlies van beheer van die BMW toegeskryf kan word. Daardie moontlikhede word deur hulle verwoord as volg:

- “(a) Onoordeelkundige remming deur die bestuurder;
- b) Te skielike stuur na regs;
- c) Te skerp stuur of ruk na regs;
- d) Tydens kontak van die linker voorwiel met die rand van die teerblad kan kragte opgewek word wat die wiel na regs laat swaai en sodoende die stuurstang onder druk plaas en dit laat knak.”

[15] Aldrie deskundiges, en dus alle getuienis wat gemelde aspek betref is dit eens dat die ongeluk nie aan enige voorafgaande of onderliggende meganiese defek aan die BMW voertuig beheerverlies veroorsaak het nie.

[16] Uit inspeksieverslae, of sogenaamde visuele opname vorms wat deur werknemers van verweerder opgestel en by verweerder ingedien is wat sover terug as 25 Januarie 1994 dateer word ten aansien van die gedeelte van die betrokke pad waarin die ongeluk plaasgevind het aangetoon dat die gruisskouers as “uitgery” aangemerkt word en dat “herstel” vereis word.

Die verslae bevestig enersyds dan ook die getuienis van Mnr.

Willem L Pretorius, 'n boer wat in die nabye omgewing van die ongelukstoneel boer, dat vir minstens 'n dekade voor 2005 geen instandhouding op die betrokke gedeelte van die pad gedoen was nie, terwyl herstel behoef was, en weerlê die vae getuienis van Mev. Bester tot die teendeel.

Die visuele inspeksieverslae en Pretorius se getuienis onderskraag Joubert en Payne se getuienis soos uitgebeeld op foto's 1 tot 4 aangaande die standaard of gebrek aan onderhoud aan die gruissskouers in die omgewing van die ongeluk.

Belangrik egter is ook dat verweerder vanweë die visuele verslae wat reeds vanaf 1994 ingedien was bewus was van die feit dat die gruissskouers uitgery was en herstel behoef.

- [17] In 'n "Handleiding: Instandhouding van gruissskouers" wat vir die persone betrokke by die bou en instandhouding van paaie in die Vrystaat bedoel is en deur verweerder as sulks blootgelê is, word van gruissskouers onder andere die volgende gemeld:

“Waar die verkeersvolumes egter hoog is, is dit belangrik dat die skouer van so ‘n aard is dat dit deur vinnig bewegende verkeer gebruik kan word en dus dien as ‘n ekstra rylaan in ‘n noodgeval.”

Voormelde bevestig dat selfs verweerder bewus is van die realiteit dat gruissskouers in geval van nood rybaar moet wees.

[18] In dieselfde handleiding word van gruissskouers wat laag is, dit wil sê die verskil in hoogte tussen die teerblad en die vlak van die gruissskouer die volgende aangeteken:

“Waar skouers deur swaar voertuie as klim-, vertragings- en versnellingslane gebruik word kom hierdie toestand oor langer lengtes voor. Dit kom ook voor op paaie waar die padwydtes te nou is (< 6,5m) of waar draaie se strale substandaard is. Die hoogte verskil tussen die kantteer en skouer kan wissel van gering (20mm) tot baie ernstig (100mm).”

Die wyse waarop die hoogteverskil gemeet word, word in foto’s in die handleiding geïllustreer. Dit toon aan dat ‘n waterpas op die hoogste punt van die teeroppervlakte direk teenaan die gruissskouer geplaas word en dan die mate teenaan die waterpas loodreg tot op die gruissskouer geneem word.

Op dieselfde bladsy, onderaan in vet gedruk, verskyn die volgende:

“BELANGRIK:

Erosie op skouers kan nie alleen lei tot ‘n noodlottige ongeluk nie, maar skaars goeie skouermateriaal gaan verlore en moet watererosie op skouers onder die aandag van die toesighouer gebring word.”

[19] Dit is egter nie net verweerder se handleiding wat lae gruissskouers as ‘n gevaarsituasie aanmerk nie. In die Gautengse Provinsiale Regering se Padinstandhouding volume 3 word onder andere die volgende aangemerkt:

“Graad 1: Die gruissskouer is in ‘n redelike toestand, maar die hoogteverskil tussen die kantteer en die gruissskouer is ‘n maksimum van 50mm. Daar bestaan nie ‘n gevaarsituasie nie en verkeer kan teen ‘n relatiewe hoë spoed die skouer gebruik. Geringe skade kom voor as gevolg van kantbreking.

Graad 2: Die gruissskouer is in ‘n swak toestand en hoogteverskil tussen die kantteer en die gruissskouer is ‘n maksimum van 100mm. In sekere omstandighede kan ‘n gevaarsituasie ontstaan en kantbreking kom voor. Daar kan slegs teen lae spoed na die skouer beweeg word.

Graad 3: Die gruissskouer is in ‘n baie swak toestand en die hoogteverskil tussen die kantteer en die gruissskouer is meer as 100mm en skep ‘n ernstige gevaarsituasie. Die skouer kannie deur verkeer benut word nie.”

[20] Mnr. Olaf Bergh, 'n siviele ingenieur met jarelange ervaring het dan ook, met spesifieke verwysing na die hoogteverskil in die teerrand en die gruissekouer bevestig dat uit die oogpunt van 'n siviele ingenieur 'n hoogteverskil van meer as 50mm 'n definitiewe gevaar inhou indien vanaf die gruissekouer na die teerblad terugbeweeg word.

[21] Die gesamentlike konklusie in bewysstuk "C" van die meganiese ingenieurs, D.L. van Onselen, B. Grobbelaar en A.J. von Wieligh ten aansien van die hoogteverskil tussen die gruissekouer en die teerblad word deur hulle so verwoord:

"15. Die deskundiges stem ooreen dat die hoogteverskil tussen die gruissekouer en die teeroppervlak soos op die ongelukstoneel voorkom wel 'n effek op die voertuig sou hê met die terugkeer van die linkervoorwiel van die BMW na die teeroppervlak maar verskil ten opsigte van die omvang daarvan...."

[22] Myns insiens bevestig, al die getuienis maar net 'n logiese afleiding, naamlik dat 'n verskil in hoogte tussen die teerblad en die aangrensende gruissekouer gevaar kan inhou vir verkeer wat vanaf die gruissekouer na die teerblad wil terugkeer.

Die enigste werklike vraag was dus slegs of die hoogteverskil tussen die teerblad en die gruissskouers, 'n toestand waarvan verweerder bewus was of moes wees, op die ongelukstoneel wel sodanig was dat dit deur die redelike man as sodanig aangemerkt sou word.

[23] Die enigste getuie wat die hoogteverskil tussen die teerblad en die gruissskouer by die ongelukstoneel nie as gevaarlik vir pad gebruikers aangemerkt het nie, was die meganiese ingenieur, Mnr. B. Grobbelaar, die getuie namens verweerder, en dit slegs op grond van toetsritte wat hyself jare later met 'n derglike voertuig op die ongelukstoneel uitgevoer het deur terug te keer vanaf die grondskouer na die teerblad.

Hy wou aanvanklik op 'n vraag van die hof nie 'n mening waag oor wat die hoogte sal wees tussen die teerblad en die gruissskouer voordat dit terugkeer vanaf die gruissskouer 'n verkeersgevaar sou inhou nie. Op vrae van verweerder se advokaat het hy egter daardie hoogte op ongeveer 150mm geskat.

Jason Beukes, het getuig dat hy in Augustus 2004 dieselfde nagmerrie ervaring gehad het as Joubert, weliswaar 'n klein entjie wes van die ongelukstoneel toe hy ook beheer oor sy voertuig verloor het toe hy met die linkerviele vanaf die gruissskouer na die teerblad wou terugkeer. Die nummerplaat van sy voertuig teen 'n doringboom waar hy in die ongeluk

betrokke was is stille getuienis van sy ongeval en was sigbaar tydens die inspeksie ter plaatse.

Gekonfronteer met Beukes se getuienis, die korrektheid waarvan nie in kruisverhoor betwis was nie, het Grobbelaar op die basis dat Beukes se getuienis aanvaar word, toegegee dat die gruissskouer en spesifiek daar die hoogteverskil tussen die teerblad en gruissskouer nie as veilig beskou kan word nie en dit vir die bestuurder 'n probleem kan skep.

Die toegewing moet dan ook impliseer dat indien Joubert se weergawe aanvaar word, die hoogteverskil in die teerblad en die gruissskouer vir hom ook nie veilig sou wees nie.

[23] Grobbelaar se toegewing, op die basis waarop dit gedoen is, bring die betroubaarheid en geloofwaardigheid van Beukes en Joubert as getuies ter sprake.

Beukes se getuienis was nie in kruisverhoor aangeval nie, nog minder was sy betroubaarheid en geloofwaardigheid in argument aangespreek. Sy getuienis was ook nie inherent gebrekkig of sodanig dat dit sondermeer as ongeloofwaardig en onbetroubaar afgekraak kan word nie. Ek was beïndruk deur die spontaniteit waarmee hy getuig het en bevind dat sy

getuienis geloofwaardig en betroubaar is.

Joubert se getuienis het van ervarings soortgelyk aan dié van Beukes vertel. Dat sy voertuig na regs, anders as in die geval van Beukes, sou swenk wanneer die linkervoorwiel met die terugkeer na die teerblad teen die rand van die teer in kontak sou kom, word deur die meganise ingenieurs bevestig, en dit is dan ook die deskundiges se mening soos vermeld dat onder andere 'n skerp stuur or ruk na regs tot die ongeval kon bydra.

Joubert het deurgaans ook in kruisverhoor voet by stuk gehou aangaande sy waarnemings en gewaarwordings en word sy getuienis bowendien wat die waarskynlikhede betref deur die deskundige getuienis gestaaf.

Ek kon geen rede vind om Joubert se getuienis as vals te verwerp nie, en nog minder het enige gegronde rede voorgedoen waarom sy getuienis as inherent as onwaarskynlik verwerp moet word.

Ek aanvaar gevolglik Joubert se getuienis.

[24] Die aanvaarding van Joubert se getuienis skakel tot 'n groot die mening en opinie van Grobbelaar as faktor uit (cf. **MAPOTA v SANTAM VERSEKERINGSMAATSKAPPY BEPERK** 1977 (4) SA 515 A te 527 A – fin).

Grobbelaar se mening is soos vermeld gebaseer suiwer op skatings na toetsritte jare na die ongeluk min of meer op die plek waar die ongeluk voorgekom het. In **VAN DEN BERG EN**

‘N ANDER v UNIE EN SUIDWES-AFRIKA

VERSEKERINGSMAATSKAPPY BPK 1989(4) SA 721 (c) te

728 H tot 729 C word na toetse in daardie saak verwys en die volgende gesê:

„Baie min waarde kan aan hierdie waarnemings geheg word en wel om die volgende redes. In die eerste plek is die toetse kunsmatig. Vier persone ry in die toetskar, almal is wakker en almal beseft dat daar ‘n opstruksie in die pad is; almal is op hulle hoede en almal is angstig om vas te stel op hoe groot afstand hulle die opstruksie kan sien. In die saak **HOFFMAN v SOUTH AFRICA RAILWAYS AND**

HARBOURS 1955 (4) SA 476 A te 480 het Schreiner, Wnd HR die gevaar van sulke kunsmatige toetse beklemtoon: The learned judge then dealt with the question of whether it had been proved that the plaintiff had failed to keep ‘n proper lookout and in this connection he dealt with the evidence regarding the test held by the defence officials and with the results of his own impressions created by the inspection in local. The learned judge examined carefully the various factors which, it was contended for the plaintiff made the test and the inspection unsatisfactory guides as to what the plaintiff could and should have seen on the night of the accident. I do not propose to discuss those factors in detail. I except it as a fact that, although the trailer had nothing shining on it that would show it up in the lights of the car, and although its

dustiness rendered it difficult to distinguish from the road surface at a distance, it could nevertheless be seen against the sky at 67 yards and fairly clearly discernible as what it was at 40 yards. In deciding what weight should be given to such experiments one has above all to bear in mind the difference in circumstances when one is travelling fast, with only a general appreciation that one may meet with an obstruction, and one is proceeding slowly knowing that the obstruction is there and watching intently for its first appearance.”

Die verskille tussen die situasie waarin Joubert hom bevind het en die situasie waarin Grobbelaar sy toetsritte gedoen het is bykans ooglopend en hoef slegs na enkele verskille verwys te word.

- (a) Joubert is ‘n gewone motorbestuurder terwyl Grobbelaar ‘n ervare tydren bestuurder met verworwe vernuf in noodsituasies is.
- (b) Joubert het in ‘n noodsituasie die teerpad verlaat en teruggekeer terwyl Grobbelaar op sy gekose punt die teerblad verlaat en teruggekeer het.

- (c) Joubert moes die maneweer in die nag terwyl dit donker was uitvoer terwyl Grobbelaar sy maneweer in die rustigheid van goeie sig en die dag uitgevoer het.
- (d) Joubert was nie van die hoogteverskil tussen die teerblad bewus nie terwyl Grobbelaar wel terdeë daarvan bewus was.

Voormelde faktore neig my tot die gevolgtrekking dat Grobbelaar se ervaring in sy toetsritte nie genoeg is om te bevind dat Joubert en Beukes se getuienis aangaande hulle ervarings en waarnemings verwerp moet word nie.

[25] Vir die aanvaarding van Beukes en Joubert se getuienis kan ook steun gevind word uit die getuienis van Von Wielligh en Van Onselen. Hulle getuienis is egter ook van belang in 'n ander opsig. Dit bied staving aan die getuienis van Bergh, die siviele ingenieur, dat die hoogteverskil van meer as 50mm in die gruissskouer en teerrand 'n risiko inhou vir voertuigbestuurders wat vanaf die gruissskouer na die teerblad moet terugkeer.

Die afleidings gegrond op Joubert, Beukes, Bergh, Van Onselen en Von Wielligh se getuienis, spreek eintlik vanself; die toestand van die pad en in besonder die hoogteverskil in die teerblad en die gruissskouer waarvan verweerders bewus was of redelikerbewys bewus moes wees, het op 22 Junie 2001 in die omgewing waar die ongeluk gebeur het, vir padgebruikers en dan in besonder vir Joubert 'n gevaar ingehou.

[26] Alhoewel verweerder aanvanklik in die verweerskrif, paragraaf 3 daarvan, gesuggereer het dat dit nie redelikerwys instaat was om die erkende regsplig na te kom nie, word in nadere besonderhede vir verhoordoeleindes erken dat verweerder wel in staat was om die pad in stand te hou sodat dit nie 'n gevaar vir padgebruikers inhou nie.

Die getuienis van die siviele ingenieur, Oloff Bergh, dat instandhouding van gruisstekers effektief en ekonomies deur 'n skraaper, ontwerp deur die Vrystaatse Provinsiale Administrasie, en getrek deur 'n vragmotor in die verlede gedoen was, en steeds gedoen kan word, is nie deur enige getuienis weerlê nie.

Die getuienis van Du Pisanie ten opsigte van gelde toegeken vir konstruksie en instandhouding van paaie in die Vrystaat is insiggewend, maar is geen antwoord op die erkenning en getuienis dat die betrokke pad of dan minstens die dele wat instandhouding verg, nie versorg was nie.

[27] Nalatigheid wat aanspreeklikheid vir onregmatige gedrag sal

vestig, word deur Holmes AR in **KRUGER / COETZEE** 1966 (2)

SA 428AA te 430E – F aldus verduidelik:

“For the purposes of liability culpa arises if –

(a) a *diligens paterfamilias* in the position of the defendant –

i) would foresee the reasonable possibility of his conduct injuring another in his person and property and causing him patrimonial loss; and

ii) would take reasonable steps to guard against such occurrence; and

(b) defendant failed to take such steps.”

[28] 'n Enkele aantekening op hierdie stadium is van pas.

In die onderhawige saak kom bydraende nalatigheid nie ter

sprake nie; die eisers namens wie en wat wel van verweerder vorder, is almal sogenaamde onskuldige derde partye wat deur hulle gedrag geen bydrae tot die ongeval gemaak het nie.

- [29] Die gevolgtrekking waartoe geraak word op grond van die feite bevindings, is dat verweerder inderdaad bewus was van die gevare wat die gebrek aan instandhouding van veral die gruissskouers in die omgewing waar die ongeluk plaasgevind het was, en voorsien het of redelikerwys moes voorsien het dat dié gedrag andere vermoënskade kan laat ly. Daardie gevaarlike situasie kon vermy of reggestel word deur verweerder en moes reggestel gewees het, maar het verweerder versuim om dit te doen.

Nalatigheid deur verweerder is dus bewys.

- [30] Die partye was dit eens oor die gepaste kostebevel en sal sodanige bevel in my bevel ingelyf word.

- [31] Die volgende bevele word gemaak:

1. Dit word bevind dat verweerder aanspreeklik is vir alle skade deur die eisers opgedoen, die omvang waarvan ooreengekom of bewys sal moet word (as gevolg van die beserings deur Berto en die derde en vierde eisers in die

ongeval op 22 Junie 2001).

2. Die verweerder word beveel om die eisers se koste ten opsigte van die meriete te betaal, insluitende die volgende koste:

2.1 Die koste van twee advokate.

2.2 Die kwalifiserende fooie van Mnre. Bergh, Von Wielligh en Van Onselen.

2.3 Die koste van die kurator *ad litem* ten opsigte van die meriete.

2.4 Die reiskostes en verblyfkostes (indien enige) van die getuienis en deskundiges asook die eisers se opdraggewende prokureurs en advokate.

2.5 Mnre. Joubert, Payne, Beukes en Pretorius word as noodsaaklike getuies verklaar.

G. VAN COPPENHAGEN, R

Namens die applikante: Adv. J.F. Mullins SC
Bygestaan deur Adv. J. du Plessis
In opdrag van:
Naudes
BLOEMFONTEIN

Namens die verweerder: Adv. M.J. Möller
Bygestaan deur Adv. H. Murray
In opdrag van:
Staatsprokureur
BLOEMFONTEIN

/em