

RAPPORTEER/NIE RAPPORTEER

Saaknommer AA46/94

IN DIE HOOGGEREGSHOF VAN SUID-AFRIKA

(APPELAFDELING)

In die saak tussen:

N E G VERSEKERINGS-

MAATSKAPPY BEPERK

Appellant

en

MARIANA VAN WYK

Respondent

CORAM

: HEFER, NIENABER, HOWIE,

MARAIS ARR *et* ZULMAN WN AR

DATUM AANGEHOOR

: 29 FEBRUARIE 1996

DATUM VAN UITSpraak

: 27 MAART 1996

UITSpraak

HOWIE A R /

HOWIE AR:

Appellant was te alle wesenlike tye 'n benoemde agent ingevolge die Motorvoertuigongelukkewet, 84 van 1986 wat as sodanig 'n uitkenningsteken kragtens die Wet ten opsigte van 'n sekere Chevrolet afleweringswa uitgereik het.

Op 6 Januarie 1989 het ene Delport die Chevrolet op die N3 nasionale pad tussen Villiers en Heidelberg bestuur. Dit het 'n sleepwa met 'n skiboot daarop gesleep. Op 'n effense opdraand het die linkeragter buiteband van die Chevrolet gebars. Op daardie oomblik was respondente 'n passasier in 'n Ford motor bestuur deur haar man wat besig was om die Chevrolet verby te steek. As gevolg van die bars van die buiteband het die Chevrolet en die sleepwa na regs beweeg. In 'n poging om die sleepwa te vermy, was respondente se man genoop om na regs te swenk. Hy kon die Ford egter nie op die pad hou nie. Dit het op 'n oop stuk veld langs die pad met 'n aankomende motor gebots wat weens die aankomende Chevrolet ook van die pad afgedwing is.

Respondente is in die botsing beseer. Sy het mettertyd 'n skadevergoedingsgeding in die Transvaalse Provinsiale Afdeling teen appellant ingestel waarin sy beweer het dat die botsing uitsluitlik aan nalatigheid aan die kant van Delport te wyte was. Appellant het die beweerde nalatigheid ontken. By ooreenkoms is die verrigtinge in die Verhoorhof beperk tot die vraag of Delport met betrekking tot die botsing kousaal nalatig was. Daardie Hof (Heyns R) het die vraag bevestigend beantwoord en appellant se daaropvolgende aansoek om verlof om te appelleer geweier. Verlof is egter deur hierdie Hof toegestaan om na die Volbank van gemelde Afdeling te appelleer. Die Volbank (JJ Strydom, Van der Merwe en De Villiers RR) het die appèl van die hand gewys. Met spesiale verlof kom appellant tans na hierdie Hof in hoër beroep.

Van die nalatigheidsbewerings wat in respondente se besonderhede van vordering teen Delport gemaak is, het haar

advokaat op die volgende voor ons gesteun:

"5.1 Hy het te vinnig gery onder die omstandighede;

...

5.3 Hy het versuim om die botsing te vermy toe hy dit kon en moes gedoen het deur die uitoefening van redelike sorgsaamheid;

...

5.5 Hy het 'n sleepwa met 'n groot boot daarop met die versekerde voertuig gesleep terwyl dit onder die omstandighede gevaarlik was om dit te doen en sonder om enigsins of behoorlik voorsorg te tref dat dit veilig was om dit op daardie manier te doen;

5.6 Hy het versuim om die versekerde voertuig in 'n behoorlike padwaardige toestand te hou toe hy dit kon en moes gedoen het en toe hy kon en moes voorsien het dat die onpadwaardige toestand van die versekerde voertuig kon lei tot gevaar vir ander padgebruikers ...;

...

5.9 Hy het beheer verloor oor die versekerde voertuig en die voertuig wat hy gesleep het toe dit gevaarlik en ongeleë was om dit te doen en toe hy kon en moes vermy het dat hy sodanige beheer verloor..."

In sy verweerskrif het appellant beweer dat die bars van die buiteband vir Delport in 'n noodsituasie geplaas het en dat hy derhalwe nie nalatig was nie hetsy soos beweer, hetsy op enige ander wyse.

Die Verhoorhof bevind dat Delport se beheerverlies aan sy nalatigheid te wyte was óf deur te vinnig te ry óf deur sy versuim om die nodige bedrewenheid aan die dag te lê.

Die Hof a quo bevind dat Delport se beheerverlies aan 'n uitermatige hoë spoed te wyte was en dat hy ook nalatig was deur sy remme te kragtig aan te wend nadat die buiteband gebars het.

Die vraag is of enigeen van hierdie gevolgtrekkings deur die getuienis gestaaf word.

Die Verhoorhof het geen geloofwaardigheidsbevindinge gemaak nie. Vir doeleindes van die beslegting van die geskilpunte op appèl is die tersaaklike getuienis dié van Delport en ene Wayne Jacobs, die bestuurder van die Pretoriase tak van die buitebandhandelaars, AutoQuip. Slegs in een opsig wat hieronder gemeld word, is Delport se betroubaarheid as getuie by wyse van 'n enkele stelling bevraagteken. Afgesien daarvan is nóg sy eerlikheid nóg Jacobs se deskundigheid onder kruisondervraging aangeval of

selfs in twyfel getrek. Bygevolg is die deurslaggewende feite óf gemene saak óf onbetwis óf onbetwisbaar. Hulle is die volgende.

Die Chevrolet is in April 1987 deur Delport, 'n inwoner van Springs, namens sy private maatskappy tweedehands gekoop. Dit was destyds met vier Bridgestone buitebande toegerus wat in 1983 vervaardig is. Bridgestone buitebande is swaardiensbande bedoel vir gebruik op teerpaaie sowel as ruwe terrein. Hulle is in Japan vervaardig en deur AutoQuip ingevoer. Bridgestone is een van slegs twee fabrikate wat steeds van natuurlike rubber maak in teenstelling met rubber in kombinasie met sintetiese bestanddele. Hulle was vir vyf jaar vanaf datum van vervaardiging teen vervaardigingsdefekte gewaarborg. Dit is 'n eienskap van suiwer rubber buitebande dat die rubber bloot as gevolg van ouderdom mettertyd hard, broos en onbuigsaam word. Dit is 'n toestand wat Jacobs as "over-cured" beskryf het en dit

word veral teëgekom waar die bande op 'n voertuig is wat slegs af en toe gebruik word, soos byvoorbeeld gedurende vakansietye, en hulle vir lang tydperke opgeblaas maar ongebruik staan. Soos van binne na buite beskou, bestaan hierdie buiteband uit 'n laag rubber, twee lae tou van sintetiese materiaal gemaak, 'n laag rubber waarby 'n aantal staalbande ingelyf is en laastens die loopvlak.

Vanaf April 1988 tot November 1988 is heelwat herstelwerk aan die Chevrolet gedoen en is verskeie verbeterings aangebring. Gedurende daardie tydperk het Delport die wiele verwyder en eenkant laat staan. Hy het die voertuig weer in Oktober 1988 begin bestuur. Omdat hy die vorige enjin met 'n V8-enjin vervang het, moes hy dit plaaslik vir 2 000 tot 3 000 kilometer inry alvorens die Chevrolet in 'n behoorlike toestand was om die sleepwa en skiboot in Desember na die Natalse kus te sleep.

Gedurende die herstelwerk het hy self die wielrande glad geskuur en geverf waartydens hy opgelet het dat al die

buitebande gelyk het asof hulle in 'n baie goeie toestand was en geskik vir nog 'n hele aantal jare. Delpont pomp sy buitebande self op en voor sy vertrek in Desember het hy sy buitebande persoonlik weer nagegaan. Die loopvlakpatroon het beslis goed voorgekom en daar was geen krapmerke of aanduidings van slytasie aan die bandwande nie.

Toe Delpont op die dag van die botsing die terugrit Transvaal toe begin het, was die buitebande nog steeds in dieselfde toestand en was hulle tot die korrekte druk opgeblaas.

Tot in hierdie stadium het Delpont twaalf jaar se ervaring gehad met die sleep van skibote en karavane. Die betrokke boot en sleepwa het hy in 1981 gekoop. Die kombinasie het hy vyf of ses keer per jaar na die Natalse kus gesleep. Die sleepwa het hy self nagegaan en dit was ook op die betrokke dag in 'n goeie toestand. Die skiboot was van die kleinste wat destyds te koop was en niks is daarin gelaai nie. Die gewig van die bagasie en toerusting

agterop die Chevrolet het nie 150 kilogram oorskry nie.

Op 'n vorige geleentheid in Durban het Delpont dieselfde boot en sleepwa met 'n ander voertuig gesleep toe een van die sleepvoertuig se buitebande teen ongeveer 80 kilometer per uur pap geword het. Hy het daarin geslaag om die kombinasie veilig en in 'n reguit lyn tot stilstand te bring.

Die Chevrolet was kragtig genoeg om die sleepwa en skiboot opdraande teen 100 kilometer per uur te sleep. Teen daardie spoed was Delpont nog altyd in die verlede in staat om sy verskeie sleepvoertuie en sleepwaens ondanks dwarswinde of ongelyke paaie behoorlik te beheer.

Die botsing het om ongeveer 17h00 plaasgevind. Die eerste aanduiding wat Delpont gekry het dat iets fout was, was toe hy 'n geluid soos outomatiese geweerskote van agter gehoor het. Sy spoed was toe tussen 90 en 100 kilometer per uur. Hy kon die geluid nie identifiseer nie. Hy het sy regtervoet van die versneller geneem en het moontlik

instinktief vir 'n oomblik aan die rempedaal geraak. Toe hy sy voet van die versneller geneem het, het dit gevoel asof die linkeragterkant van die Chevrolet na links wou beweeg. Op feitlik dieselfde tydstop het die sleepwa heen en weer begin swaai en het die Chevrolet oor die pad na regs begin beweeg. Ondanks Delport se pogings om reguit te bestuur het sy voertuig aangehou om buite sy beheer geleidelik sywaarts na regs te beweeg. Na ongeveer 120 meter het die Chevrolet uiteindelik gegly en in 'n posisie dwars oor die pad tot stilstand gekom. Die sleepwa het terselfdertyd omgekantel. Na die moontlik oombliklike remaanwending heel aan die begin van die voorval het Delport daarna nie aan die rempedaal geraak nie. Die eerste keer wat hy bewus geword het dat die buiteband gebars het, was nadat hy uitgeklim en die band in flenters aangetref het.

Die buiteband het gebars omdat die rubber te oud was en in Jacobs se woorde "over-cured" geword het. Wat in so

'n geval gebeur is dat, soos die buiteband draai, die onbuigsaamheid van die rubber 'n wrywing laat ontstaan tussen die buitelaag - die loopvlak - en die staalbande wat in die volgende laag ingelyf is. Uiteindelik breek die loopvlak totaal of gedeeltelik weg en word die staalbande ontbloot. Kontak is dan slegs tussen die pad en die staal. Nie alleen sal die betrokke wiel dan gly nie, maar daar bou geweldige hitte binne die band op en dit veroorsaak op sy beurt dat die band baie gou daarna bars.

Die geluid wat Delport gehoor het, was die gekletter van die afgeskilferde loopvlak teen die bakwerk of modderskerm. Van daardie oomblik totdat die band gebars het, sou 'n karige paar sekondes gewees het. Die uitwerking van die bars was dat die linkeragterkant van die Chevrolet sou gesak het met gepaardgaande effense styging van die regtervoorkant en hierdie faktore sou veroorsaak het dat die Chevrolet na regs sou beweeg. Dieselfde gevolge sou selfs teen 'n heelwat laer spoed kon ingetree

het.

Dit ly geen twyfel nie dat die buiteband wat hier gebars het fundamenteel gebrekkig was. Die betrokke gebrek was egter een wat selfs die oorgrote meerderheid van persone wat by die buitebandnywerheid betrokke is nie sou agtergekom het nie. Dit is 'n toestand die simptome waarvan onsigbaar is. Die probleem is dus een wat nooit as gevolg van die soort inspeksie of ondersoek wat Delport uitgevoer het aan die lig gebring sou gewees het nie ongeag hoe versigtig dit ook al gedoen was. Alleen met sy eie besondere ervaring en kennis het Jacobs geweet dat die rubber deeglik bevoel moet word terwyl die band pap is om sodoende die hardheid en buigsaamheid daarvan te toets. Daar was egter geen getuienis dat buitebanddeskundiges oor die algemeen van hierdie toets of selfs van die betrokke gebrek kennis gedra het nie. Vervaardigers en handelaars reik geen waarskuwing in hierdie verband aan die publiek uit nie. Dit kan dus onmoontlik gesê word dat die oorgrote

meerderheid van motoriste daarvan weet of behoort te weet.

Die vraag is dan of 'n redelike motoris in Delport se posisie, in die afwesigheid van uitwendig waarneembare tekens van beskadiging of slytasie van sy bande, meer as hy sou gedoen het om die Chevrolet se buitebande behoorlik na te gaan en homself dienooreenkomstig aangaande hulle padwaardigheid tevrede te stel.

Daardie vraag moet ontkennend beantwoord word. Die toets, soos altyd in gevalle van beweerde nalatigheid, is redelike voorsienbaarheid : Kruger v Coetzee 1966 (2) SA 428 (A) te 430 E-F. Die heersende standaard van kennis van die besondere gevaar wat hier ontstaan het, is tans sodanig dat die gewone redelike buitebandgebruiker daaromtrent in onkunde sou verkeer het. Hy sou dus vanselfsprekend nie stappe geneem het om daarteen te waak nie. Delport se versuim om niks meer as 'n sorgvuldige visuele ondersoek te doen, kan dus nie as nalatigheid bestempel word nie. Vergelyk Roe v Minister of Health and Another, [1953] 2 QB

66 (CA).

Voorts is daar geen getuienis wat die gevolgtrekking regverdig nie dat die verstryking van die vyf jaar waarborg tydperk 'n redelike motoris op sy hoede sou geplaas het. Wat gewaarborg word is die afwesigheid van vervaardigersgebreke. Dit beteken nie dat die bande gewoonweg slegs 'n vyfjarige leeftyd het nie. Dusdanige betoog is ook nie namens respondente aangevoer nie.

Respondente het derhalwe nie daarin geslaag om die nalatigheidsgronde vervat in paras 5.5 en 5.6 van haar besonderhede van vordering, wat die toestand van die buitebande aanbetref, te bewys nie. En daar is beslis geen getuienis wat daardie gronde in enige ander opsig met betrekking tot die Chevrolet of sleepwa bewys nie.

Die oorblywende gronde wat voor ons gedebatteer is, kan saamgeneem word met die bevindings van die Hof *a quo*, dit wil sê, dat daar beheerverlies was as gevolg van buitensporige spoed of nalatige remaanwending.

Die Hof a quo se standpunt aangaande die Chevrolet se snelheid was dat Delport regtens verplig was om teen so 'n spoed te bestuur dat hy beheer oor sy voertuig sou kon behou het ingeval 'n band sou bars.

Na my mening stel daardie beskouing, met eerbied gesê, die toets te hoog. 'n Motoris se plig is om teen so 'n spoed te bestuur dat hy deur redelike sorgvuldigheid aan die dag te lê redelik voorsienbare gevare sal kan oorkom.

Delport se spoed sou alleen buitensporig gewees het indien bevind kan word dat die redelike motoris in sy posisie sou gemeen het dat in die onderhawige situasie die bars van een van sy buitebande 'n redelike moontlikheid was. Dit voer respondente se saak geensins verder nie om eenvoudig te konstateer dat die bars van 'n buiteband iets is wat alledaags op die land se paaie gebeur. Die redelike persoon se antwoord daarop sou wees dat dit tog iets is wat baie selde in sy eie ervaring as motoris plaasvind en dat dit per slot van sake altyd sou afhang van die toestand van

sy bande. Uit wat reeds hierbo bevind is, volg dit dat daar geen faktor hoegenaamd was wat die redelike persoon in Delport se posisie op sy hoede sou plaas dat die bars van een van die Chevrolet se bande 'n redelike, in teenstelling met 'n uiters skrale, moontlikheid was nie. Daar het dus geen rede bestaan waarom Delport stadiger moes gery het as die spoed waarteen hy wel gery het nie. Dit was in al die omstandighede 'n redelike snelheid.

Respondente se advokaat het in hierdie Hof toegegee dat nadat Delport beheer van sy voertuig verloor het hy nie daarna in staat sou gewees het om beheer te herwin nie. Die betoog was egter, in ooreenstemming met die bevindings van die Verhoorhof en die Hof a quo, dat as gevolg van die vreemde geluid wat hy skielik gehoor het, hy verbouereerd geraak en verkeerdelik hard gerem het. Die bevinding van die Hof a quo in laasgenoemde verband blyk uit die volgende twee passasies -

"Die waarskynlikheid verrys onweersstaanbaar dat hy

geskrik het toe die rubber van die band los kom en teen die modderplaat aanslaan. Hy het daarop sy rem vasgeskop wat die bakkie uit beheer laat raak het."

en

"'n Redelike man in Delpont se posisie sou daarop bedag gewees het dat die gekletter teen die bak bandgevaar kan beteken en dat hy nie aan sy remme moet raak nie maar wel sy voertuig op die westebaan moes laat spoed afloop het en tot stilstand gekom het. Die waarskynlikhede is dat hy nie slegs instinktief en momenteel, soos hy toegee, die remme aangeslaan het nie, maar wel kragtig aangewend het, as dit waar is dat hy die gekletter nie met bande geassosieer het nie ..."

In hierdie stadium is dit nodig om te meld dat daar gedurende die verhoor 'n beknopte gesamentlike verslag van 'n meganiese ingenieur (namens respondente) en 'n professor in toegepaste wiskunde (namens appellant) by ooreenkoms as bewysstuk C ingehandig is. Die verslag handel met die situasie waar 'n voertuig 'n sleepwa sleep en eersgenoemde se linkeragterband bars. Dit blyk dat die twee betrokke deskundiges se sienswyse was dat die sleepvoertuig daarna sou neig om links te beweeg en indien dit na regs sou

beweeg dit alleen die gevolg daarvan sou wees dat die bestuurder óf gerem het óf eintlik na regs bestuur het.

Ontleding van die uitspraak van die Volbank openbaar na my mening dat die aangehaalde bevinding dat Delport hard gerem het tot 'n groot mate op die inhoud van bewysstuk C gegrond is. Die probleem is egter dat geen getuienis aangebied is om die inhoud van daardie verslag te verduidelik nie en wat veral van belang is, is dat die deskundiges blykbaar nie attent gemaak is (of nie ag geslaan het) op wat werklik bewys is in die onderhawige geval nie. Hierdie is nie 'n situasie waar daar steeds kontak met die loopvlak en die padoppervlakte behou word na die bars nie. Hier het die loopvlak in sy geheel of ten minste gedeeltelik afgeskilfer met die gevolg dat dit toe die staalbande was wat met die pad in kontak was en nie meer rubber nie. Voorts was daar die swaaibeweging van die sleepwa om in ag te neem. Laastens moes die deskundiges oorweeg het wat die uitwerking sou gewees het van 'n

momentele remaanwending en verder niks meer nie as die remkrag van die enjin self, in teenstelling met remaanwending van die aard en omvang wat die Hof a quo in gedagte gehad het. Die gesamentlike mening slaan dus nie op die presiese feite van die saak nie. Boonop was dit in stryd met Jacobs se opinie en hy is nooit in dié opsig aangeval nie. Hy is nie eers met die ander deskundiges se mening gekonfronteer nie. Die verslag in bewysstuk C was dus waardeloos. Die Verhoorhof het heeltemal tereg die verslag buite rekening gelaat. Die Hof a quo het na my mening gefouteer deur sy siening daarop te baseer.

Afgesien daarvan is daar die volgende oorwegings.

In kruisondervraging is aan Delport gestel dat toe hy die vreemde geraas van agter gehoor het hy tot so 'n mate geskrik het dat hy kop verloor het en verkeerdelik nagelaat het om geleidelik, in stede van geheel en al, sy spoed te verminder. Delport het erken dat hy geskrik het, maar het ontken dat hy kop verloor het. Volgens hom het hy alles in

sy vermoë gedoen om reguit te bestuur maar kon net nie daarin slaag om die beweging na regs te verhoed nie. Daar is voorts aan hom gestel dat volgens die deskundige verslag (bewysstuk C) die sleepvoertuig in die onderhawige situasie eerder na links as na regs sou beweeg het. Delport het gesê dat hulle mening in teorie goed klink maar hy het voet by stuk gehou. Wat opval is dat dit nooit aan hom gestel is nie (soos uit bewysstuk C blyk) dat die deskundiges gemeen het dat, indien die sleepvoertuig na regs sou beweeg, dit die gevolg moes gewees het óf van 'n remaanwending óf van die feit dat die bestuurder na regs gestuur het. Bowendien is dit nooit aan Delport gestel nie dat hy harder of langer gerem het as die minimale remaanwending wat hy as 'n moontlikheid toegegee het. 'n Behoorlike grondslag vir die bevinding dat hy hard gerem het, is dus nooit gelê nie. Gemelde bevinding impliseer duidelik dat Delport in hierdie verband oneerlik of ten minste onbetroubaar was. Soos reeds gemeld egter, is

Delpont se getuigenis, behalwe die stelling aan hom dat hy kop verloor het, nooit aangeval nie. Laastens, in so verre die Hof a quo 'n harde remaanwending afgelei het uit die feit dat Delpont sy voertuigkombinasie oor 120 meter tot stilstand gebring het, waar hy reeds in sy getuigenis geskat het dat hy dit, sonder om te rem, oor 200 meter sou reggekry het, moet die volgende in ag geneem word. Daardie skatting is gegee in antwoord op 'n vraag gebaseer op die veronderstelling dat die kombinasie sonder 'n gebarste band eenvoudig reguit sou voortbeweeg. Die verdragingskragte inherent daarin dat die band gebars het, dat die sleepwa heen en weer geswaai het en toe omgedop het en dat die Chevrolet self sywaarts gegly het en dwars oor die pad tot stilstand gekom het, bied alles 'n aanvaarbare verduideliking vir 'n korter afstand. Gevolglik kom die gemelde bevinding op 'n mistasting neer. Delpont het getuig dat hy nie kon vasstel wat die geluid was nie. Daar bestaan geen rede waarom dit vir die redelike motoris

onmiddelik op 'n bandprobleem sou gedui het nie. Dit was derhalwe nie onredelik om die rempedaal vir 'n oomblik te trap nie. Inaggenome die feit dat dit slegs een of twee sekondes sou geneem het na die afbreek van die loopvlak van die band totdat dit gebars het en beheer van die voertuig verloor is, het Delport uiters min tyd tot sy beskikking gehad om 'n poging aan te wend om hierdie onvoorsiene en redelik onvoorsienbare gevaarsituasie wat skielik ontstaan het die hoof te bied. Die getuienis bewys nie dat die redelike motoris wesenlik beter as Delport sou gevaar het nie.

Die slotsom waartoe ek kom, is dat geeneen van die nalatigheidsbevindings teen Delport in die howe benede deur die getuienis gestaaf word nie. Daar bestaan ook geen ander grondslag vir 'n bevinding van nalatigheid aan sy kant nie.

Bygevolg moet die appèl slaag.

Die volgende bevel word gemaak:

1. Die appèl word gehandhaaf met koste.
2. Die bevel van die Hof a quo word ter syde gestel en met die volgende vervang -

"Die appèl word gehandhaaf met koste. Die bevel van die Verhoorhof word ter syde gestel en vervang met 'n bevel waarvolgens die eis van die hand gewys word met koste."

C.T. HOWIE

APPÈLREGTER

HEFER AR]

STEM SAAM

NIENABER AR]

MARAIS AR]

ZULMAN WnAR]

CTH/al