

IN DIE HOOGGEREGSHOF VAN SUID-AFRIKA
(KAAP DIE GOEIE HOOP PROVINSIALE AFDELING)

5 SAAKNUMMER:

A.26/2008

DATUM:

16 MEI 2008

In die saak tussen:

YOLANDA DOROTHY-ANN MULLER

10 NICK MULLER

Bygestaan deur hulle moeder en voog

MARIA MULLER

Appellante (Eisers)

en

DIE PADONGELUKFONDS

Respondent (Verweerder)

15

UITSpraak

FOURIE, R:

20

Die eisers, bygestaan deur hulle moeder en voog, het in die
landdroshof te Worcester skadevergoeding van verweerder
gevorder, voortspruitend uit 'n botsing op 8 Augustus 2003
waartydens hulle biologiese vader noodlottig beseer is. Ten
25 tyde van die botsing het die oorledene per fiets gery en is hy

/TM

/

deur die versekerde voertuig, bestuur deur mnr J W Rabe, raakgery.

Die partye het ooreengekom – en dit is so deur die landdros beveel – dat die meriete van die aksie eerste aangehoor word. Na aanhoor van getuienis het die landdros die eisers se eis met koste van die hand gewys. Die eisers kom nou in hoër beroep teen hierdie bevel van die landdros.

Die eisers se vordering is vir betaling van skadevergoeding gely weens die dood van hulle broodwinner-vader. Hulle moeder het uiteraard nie op enige wyse bygedra tot die plaasvind van die betrokke botsing nie en is eisers se eis ook nie vatbaar vir vermindering weens enige bydraende nalatigheid van hulle vader nie. Indien die eisers dus die spreekwoordelike 1% nalatigheid aan die kant van die versekerde bestuurder kan bewys, moet hulle slaag met hulle vorderings teen verweerder.

Die omstandighede waarin die betrokke botsing plaasgevind het, kan kortliks as volg saamgevat word. Op die betrokke dag om ongeveer 7:00 voormiddag, terwyl dit nog donker was, het beide die oorledene op sy fiets en die versekerde voertuig, in 'n noordelike rigting beweeg. Die fiets het voor die versekerde voertuig gery op die teerpad, met een baan vir verkeer wat in 'n

noordelike rigting beweeg en een baan vir verkeer in die teenoorgestelde rigting.

5 'n Motorvoertuig het die versekerde voertuig vanuit die teenoorgestelde rigting genader, met die gevolg dat die versekerde bestuurder sy voertuig se ligte gedomp het, waarna die aankomende voertuig se ligte ook gedomp is. Volgens die versekerde bestuurder, was sy uitsig deur die ligte van die aankomende voertuig belemmer en was sy uitsig gevolglik beperk. Hy het egter voortbeweeg en op die oomblik wat hy en die aankomende voertuig by mekaar verby beweeg het, het hy die oorledene ongeveer drie meter voor sy voertuig in die pad gesien. Hy het remme aangeslaan, maar dit was te laat om die botsing te vermy.

15 Dit is duidelik aan die hand van die voormelde beskrywing, asook die getuienis van die versekerde bestuurder, dat hy sy voertuig bestuur het teen 'n spoed wat dit vir hom onmoontlik gemaak het om die voertuig tot stilstand te bring binne die reikafstand van sy beperkte uitsig. Die vraag wat dus beantwoord moet word, is of die versekerde bestuurder in die gegewe omstandighede nalatig was, deur teen 'n spoed te bestuur wat hom verhoed het om die voertuig binne die reikafstand van sy uitsig tot stilstand te kon bring.

25

Daar is geen regsreël wat die bestuurder van 'n motorvoertuig
verplig om dievoertuig te bestuur teen 'n spoed wat hom of
haar in staat sal stel om binne die reikafstand van sy/haar
uitsig te stop nie. Anders gestel, daar is geen regsreël dat 'n
bestuurder wat 'n voertuig bestuur teen 'n spoed waarteen hy of
sy nie binne die reikafstand van sy of haar uitsig kan stop nie,
nalatig is. Sien in die algemeen MANDERSON v CENTURY
INSURANCE COMPANY LIMITED 1951(1) SA 533 (A) en S v
VAN DEVENTER 1963(2) SA 475 (A).

10
In ROAD ACCIDENT FUND v LANDMAN 2003(1) SA 610 (K)
stel THRING, R dit as volg te 617B-D:

15 "Now, there are undoubtedly times when and
circumstances in which driving at a speed which is
such that it renders it impossible for the driver to
stop within the range of his vision, will not per se
render him guilty of negligence. This may be so
whether the resulting collision is with an obstacle,
20 object or person whose presence in the road would
not have been foreseen by a reasonable driver in
the prevailing circumstances. It seems to me that
the foreseeability of the presence in the road of the
object or person with which or with whom the
25 vehicle collides, is the key factor in determining

whether or not it was negligent for the driver to
drive at a speed from which he could not bring his
vehicle to a standstill within the range of his vision,
or which rendered impossible any other appropriate
avoiding action."

Daar moet dus gelet word op die besondere feite van hierdie
saak ten einde te bepaal of die versekerde bestuurder in die
gegewe omstandighede nalatig was. Dit is insiggewend om
aanvanklik te let op die getuienis van die versekerde
bestuurder dat hy, toe sy uitsig belemmer was deur die ligte
van die aankomende voertuig, ongeveer 70 tot 80 kilometer
per uur gery het. Toe dit in kruisverhoor aan hom gestel is
dat hy te vinnig gery het om binne die ligkring wat sy voertuig
uitgestraal het, te kon stop ten einde 'n botsing te vermy en hy
dus stadiger moes gery het, het hy geantwoord met die
volgende teenvraag:

"Doen u dit, mag ek vir u dit vra, doen u dit?"

20

Daarna voeg hy by:

"En ek gebruik 'n pad wat ek tussen 70 en 80
kilometer per uur gery het en daarby volstaan ek."

25

Dit is verder, na my mening, insiggewend om daarop te let dat 'n voertuig teen 'n snelheid van 70 tot 80 kilometer per uur, minstens 20 meter per sekonde beweeg. Indien 'n vinnige bestuurdersreaksietyd van, sê een sekonde, daarby gevoeg word, sal die bestuurder van 'n voertuig teen hierdie spoed minstens 40 meter benodig om die voertuig tot stilstand te bring. Dit kan dus verstaan word waarom die versekerde bestuurder hierdie oggend homself in 'n dilemma bevind het. Hy het eenvoudig te vinnig gery om, toe hy die fietsryer gesien het, sy voertuig tot stilstand te bring alvorens hy met die fietsryer gebots het.

Soos reeds gemeld, is die kardinale vraag of die redelike persoon in die versekerde bestuurder se posisie, sou voorsien het dat hierdie fietsryer voor hom in die pad kon wees en 'n botsing met die fietsryer kon plaasvind. Na my mening moet hierdie vraag bevestigend beantwoord word, veral in die lig van die volgende omstandighede: Eerstens, die versekerde bestuurder was goed bekend met die area aangesien hy daar naby gewoon het. Hy het toegegee dat fietsryers en voetgangers tot sy kennis hierdie pad gebruik het. Hy het ook toegegee dat dit heel moontlik was dat 'n fietsryer die betrokke oggend op die pad kon gewees het en dat hy daarop bedag moes gewees het. Dit is ook nie vreemd dat fietsryers hulle

op openbare paaië begewe met donker kiere aan en met fietse sonder voldoende ligte of weerkaatsers nie.

5 Tweedens, die betrokke pad was in donkerte gehul. Daar is geen geboue of beligting in die omgewing nie. Dit is ook 'n teerpad waarop 'n voorwerp in die donkerte moeiliker sigbaar sou wees. Die fiets sou dus nie maklik waarneembaar wees nie.

10 Derdens, in die area waar die botsing plaasgevind het, is die teerpad smal en sonder skouers. Die gevaar van 'n botsing tussen 'n motorvoertuig en 'n fiets wat in dieselfde rigting op hierdie smal gedeelte van die pad beweeg, sou dus groot wees. 'n Redelike bestuurder sou ook besef het dat indien 15 daar 'n voorwerp in die rywylak voor die voertuig sou wees, sy of hy nie na regs sou kon uitswaai nie, aangesien dit 'n botsing met die aankomende voertuig tot gevolg sou hê. Dit blyk ook nie 'n oplossing te wees om na links uit te swaai nie, aangesien dit die versekerde voertuig op die grond- en grasskouer sou 20 laat beland met gepaardgaande verdere gevaar.

Vierdens, die aankomende voertuig se ligte het die bestuurder van die versekerde voertuig se uitsig belemmer en aangesien hy sy eie voertuig se ligte ook gedomp het, het dit sy uitsig 25 verder belemmer.

Vyfdens, volgens die versekerde bestuurder was hy bewus daarvan dat die wind die oggend gewaai het, met gevolg dat die fietsryer nie sou kon hoor dat die voertuig hom van agter genader het en dus nie sou gepoog het om uit die pad van die voertuig te kom nie. Volgens die versekerde bestuurder was hy van mening dat die fietsryer waarskynlik eerder op die aankomende voertuig gekonsentreer het.

10 Ek is van oordeel dat die redelike bestuurder in die gegewe omstandighede nie alleen die teenwoordigheid van die fietsryer sou voorsien het nie, maar ook dat indien hy of sy sou bestuur teen 'n spoed waarteen die voertuig nie binne die reikafstand van die bestuurder se uitsig kon stop nie, 'n botsing met die fietsryer sou kon plaasvind.

Ek is verder van oordeel dat die redelike bestuurder in die gegewe omstandighede die versekerde voertuig se spoed dienoooreenkomstig sou verminder het ten einde te verseker dat die voertuig wel binne die reikafstand van die uitsig van die bestuurder tot stilstand gebring kon word.

Ek is ook van mening dat indien laasgenoemde nie moontlik sou wees nie, die redelike bestuurder in hierdie omstandighede dit selfs sou oorweeg het om die versekerde

voertuig tot stilstand te bring ten einde die aankomende voertuig toe te laat om verby te beweeg. Daarna kon die versekerde voertuig se ligte weer op helder geplaas word ten einde te verseker dat voorwerpe in die pad makliker waarneembaar sou wees. Dit moet in hierdie verband in gedagte gehou word dat die getuienis toon dat daar op die tydstip slegs hierdie enkele aankomende voertuig was en dat 'n maneuver van die laasgenoemde aard waarna ek verwys het, dus nie baie tydrowend sou wees nie.

10

Ek bevind derhalwe dat die versekerde bestuurder in die gegewe omstandighede versuim het om aan die vereiste standaard van 'n redelike bestuurder te voldoen en hy derhalwe nalatig was, welke nalatigheid die betrokke botsing tot gevolg gehad het. Soos reeds gemeld, is enige bydraende nalatigheid van die oorlede fietsryer regtens irrelevant.

Dit volg dus dat die landdros fouteer het deur te bevind dat daar geen nalatigheid aan die kant van die versekerde bestuurder was nie. In die vooropstelling sou ek die volgende bevel maak:

1. Die appèl slaag met koste.
2. Die bevel van die landdros word ter syde gestel en vervang met die volgende:

25

"(a) Dit word gelas dat verweerder aanspreeklik is vir betaling van sodanige skadevergoeding as wat eisers mag bewys hulle gely het weens die dood van hulle biologiese vader in die botsing met motorvoertuig CW48459, bestuur deur J W Rabe, te Klipdrifpad, Rawsonville, op 8 Augustus 2003.

(a) Verweerder is aanspreeklik vir eisers se gedingskoste."

10

GOLIATH, R: Ek stem saam.

.....

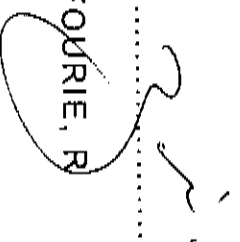
15

GOLIATH, R

FOURIE, R: Dit word dienoreenkomstig beveel.

20

FOURIE, R



25