

IN DIE HOOGGEREGSHOF VAN SUID AFRIKA

(TRANSCVAALSE PROVINSIALE AFDELING)

NIE RAPORTEERBAAR

Saaknommer: A2165/2003

Datum aangehoor: 21/02/2005

In die saak tussen:

Datum van uitspraak 16/3/05

GEORGE ANDREW MURRAY

APPELLANT

en



MORNE WARREN PFISTER

RESPONDENT

UITSPRAAK

DU PLESSIS R:

Die appellant is die eienaar van 'n viertrek Toyota Landcruiser-bakkie. Op 25 Mei 2001 het hy en 'n paar vriende, wat passasiers in en op die voertuig was, die voertuig se vermoëns in 'n ou sandgroef gaan beproef. Die appellant het deurgaans die voertuig bestuur. Hulle was so teen 22h00 op

pad huis toe, toe die appellant by die Elarduspark, 'n munisipale park in . Pretoria, ingery het om vir sy passasiers te gaan wys hoe die voertuig deur 'n spruit in die park kan ry. Die passasiers was nie geneë nie, en die appellant het van die spruit af agteruit gestoot. Van daar af het hy vorentoe weggetrek en terselfdertyd na links, in die rigting van die park se hek, gedraai. Die voertuig het na regs omgeslaan, oor die regtersy en die dak gerol en op die linkersy te lande gekom.

Die respondent was een van die passasiers. Hy het saam met twee ander mans agter op die bak van die voertuig gestaan. Hy is in die voorval beseer en het die appellant vir skadevergoeding wat daaruit voortgespruit het aangespreek. Toe die saak verhoor is, was daar slegs een geskilpunt, naamlik of die voertuig as gevolg van nalatigheid aan die appellant se kant omgeslaan het of nie. Bosielo R het in die respondent se guns bevind en dienooreenkomstig 'n verklarende bevel uitgereik en die appellant gelas om die koste te betaal. Die appellant het teen die geleerde regter se bevinding en die bevel na hierdie hof toe appèl aangeteken.

Die appellant, die respondent en die ander passasiers het almal getuig. Daar is oor die wesentlike feite wat ek hierbo uiteengesit min verskille. Die eiser

en sy getuie het wel getuig dat die verweerder voor die voorval vinnig weggetrek het, terwyl die verweerder se getuies gesê het hy het normaal weggetrek. Die vraag of iemand "vinnig" of "normaal" wegtrek, hang grotendeels af van die subjektiewe ervaring van die persoon wat daarvoor getuig. Soms is dit nogtans nodig om slegs op grond van sulke persepsies bevindings te maak. In hierdie geval is dit onnodig om meer daarvoor te sê omdat die hof die bystand gehad het van twee botsing-rekonstruksiedeskundiges. Uit die twee deskundiges, mnr. Grobbelaar en professor Lemmer, se getuienis blyk dit naamlik dat die voertuig slegs kon omgeslaan het as die snelheid daarvan te hoog was vir die grootte van die draai wat dit gemaak het. Anders gestel, 'n voertuig slaan nie in 'n draai om as dit stadig genoeg beweeg om die bande toe te laat om greep op die oppervlak te behou nie. Daar is na my oordeel aanduidings dat die appellant taamlik vinnig moes weggetrek en versnel het, soos die feit dat die voertuig genoeg momentum gehad het om oor sy regtersy, oor sy dak en tot op sy linkersy te rol. Dit is egter nie nodig om daarop in te gaan nie. Dit staan vas dat die voertuig vinnig genoeg beweeg het om om te slaan.

Vir die appellant het mnr. Botes betoog dat die geleerde verhoorregter fouteer het deur nie prof. Lemmer se getuienis oor hoekom die voertuig

waarskynlik gerol het, te aanvaar nie. As prof. Lemmer se mening aanvaar word, so is betoog, kon die appellant nie redelikerwys voorsien dat die voertuig sou rol nie, en was hy dus nie nalatig nie.

Om die betoog na waarde te oordeel, is dit nodig om 'n paar feite wat gemeensaak is aan te stip.

- Die voorval het op 'n ongelyke terrein in 'n veld waar die gras afgebrand was, plaasgevind. Volgens mnr. Grobbelaar was die terrein sodanig ongelyk dat daar duike of dalings in die grondoppervlak was van tot sowat 20 cm. diep. As ek die getuienis reg verstaan, was daar nie gate nie, maar eerder duike van sowat 1 tot 1½ meter lank.
- Omdat daar drie volwasse mans op die bak van die voertuig gestaan het, is die swaartepunt van die voertuig ietwat verhoog.
- Die voertuig kan teen vanaf 20 kph in 'n draai omslaan.
- Die voertuig kon, vandat die appellant weggetrek het totdat dit omgeslaan het, 'n snelheid van tussen 30 en 36 kph bereik het.

Professor Lemmer het verduidelik dat die voertuig 'n kritiese draaisirkel het. As die bestuurder probeer om korter te draai, d.w.s 'n kleiner draaisirkel te maak, dan, as daar genoeg momentum is, kan die voertuig se bande se greep

op die oppervlak verlore gaan en kan die voertuig sywaarts begin skuif. As die voertuig begin skuif dan sal dit, so lui Newton se eerste wet, aanhou skuif in daardie rigting totdat iets dit stop of van rigting laat verander. Waar die voertuig, soos in hierdie geval, omslaan, moes een of albei die regterwiele teen iets vasgesteek het sodat die wiel of wiele dan 'n draaipunt ("pivot") gevorm het waarom die voertuig gerol het. Alhoewel hy toegegee het dat die terrein en die gebrande graspolle sodanige draaipunt sou kon verskaf, het die getuie die mening uitgespreek dat dit eerder die een of ander uitsonderlike ("freak") grond-toestand was. Dit kon byvoorbeeld 'n sandkol of -streep in die oppervlak gewees het waardeur die wiele geskuif en met die sand wat saamgesleep is, 'n walletjie gevorm het. Die voertuig se wiele sou dan teen so 'n walletjie kon vassteek.

Sodanige uitsonderlike grondtoestand was nie voorsienbaar nie, het mnr.

Botes betoog, en die appellant kon dus nie redelikerwys daarteen waak nie.

Die betoog, meen ek, het 'n paar mankhede. In die eerste plek is daar in die getuienis geen feitelike basis daarvoor dat daar in die omgewing 'n sandkol of -streep was of is nie. Prof. Lemmer se mening is dus suiwer spekulatief. Al gaan 'n mens van die standpunt uit dat die professor se rekonstruksie

origens in die kol is, dan is die enigste waarskynlike draaipunt volgens die getuienis, die ongelykhede in die oppervlak of die graspolle of albei saam. Hierdie gevolgtrekking word ondersteun deur mnr. Grobbelaar se getuienis dat sand op sigself nie as 'n draaipunt sal dien nie - dit sal die voertuig se vermoë om sywaarts te skuif eerder verhoog. Wat wel gebeur, het hy getuig, is dat sand wat diep genoeg is met die skuif 'n walletjie teen die wiele vorm wat later dan die draaipunt word waarom die voertuig rol. As daar op die toneel van die voorval sodanige sand was, sou die getuies waarskynlk daarvan geweet het. **In** hierdie geval is die afwesigheid van getuienis dus na my oordeel wel getuienis van afwesigheid.

Die vraag na die appellant se nalatigheid moet dus nie beoordeel word op die grondslag dat die een of ander uitsonderlike eienskap van die oppervlakte die draaipunt vir die omrol van die voertuig verskaf het nie, maar wel die terrein soos dit waarneembaar daar uitgesien het.

In elk geval sou dit verkeerd wees om by die beoordeling van prof. Lemmer se getuienis net op die draaipunt wat uiteindelik veroorsaak het dat die voertuig gerol het, te fokus. Hy het getuig dat die voertuig 'n kritiese draaisirkel het. As die bestuurder korter as daardie sirkel probeer draai, en

hy beweeg teen meer as 20 kph, sal die voertuig begin skuif. In hierdie geval moes die voertuig volgens die professor se rekonstruksie begin skuif het. Dit volg, en die professor het so getuig, dat die appellant te vinnig te kort gedraai het sodat die voertuig begin skuif het. Toe die voertuig begin skuif, het die appellant reeds beheer daaroor verloor. Al aanvaar 'n mens dus die professor se teorie dat die een of ander onbekende, uitsonderlike hoedanigheid van die oppervlakte, die draaipunt verskaf het, moet nog beoordeel word of die appellant nie reeds nalatig was deur te vinnig en te kort te draai en so beheer oor die voertuig te verloor nie.

As 'n algemene stelling moet die redelike bestuurder te alle tye beheer oor sy of haar voertuig behou. In hierdie geval het die appellant beheer oor sy voertuig verloor omdat hy te vinnig en te kort gedraai het in die omstandighede (in die donker op 'n ongelyke oppervlak). Na my oordeel het sy optrede dus van die redelikheidsnorm afgewyk.

Mnr. Botes het betoog dat in ag geneem moet word dat die voertuig direk voordat dit omgeval het waarskynlik tussen 30 en 36 kph beweeg het. Al sou dit onredelik gewees het om beheer oor die voertuig te verloor, so het mnr. Botes aangevoer, dan was dit nie vir die appellant voorsienbaar dat die

voertuig teen daardie spoed sou kon omslaan nie. Ek meen dat die betoog uit die oog verloor dat die snelheid waarteen die voertuig moet beweeg om om te slaan relatief is. Dit hang van die omstandighede af en die redelike bestuurder moet dit besef. Die omslaan van die appellant se voertuig was geen frats nie. Dit was die natuurlike gevolg van al die faktore wat teenwoordig was. Na my oordeel kon en moes die appellant die natuurlike gevolge van sy optrede voorsien het.

Bygevolg meen ek dat die respondent daarin geslaag het om te bewys dat die voertuig omgeslaan het as gevolg van die appellant se nalatigheid.

Die volgende bevel word gemaak:

Die appèl word van die hand gewys met koste.

B.R. DU PLESSIS.

REGTER VAN DIE HOOGGEREGSHOF

Ek stem saam.

**R D CLAASSEN
REGTER VAN DIE HOOGGEREGSHOF**

Ek stem saam.

**A M M MOTIMELE
W AARNEMENDE REGTER VAN DIE HOOGGEREGSHOF**