

**IN THE HIGH COURT OF SOUTH AFRICA
(TRANSVAAL PROVINSIALE AFDELING)**

Final copy

SAAKNOMMER: 6169/2004

9/6/05

Datum: 2 Maart , 2 Junie 2005

In die saak tussen

DIETER TILO RUST

EISER

en

PADONGELUKKEFONDS

VERWEERDER

Negligence - truck colliding during night with truck on a highway - direct evidence plus probabilities showing that truck collided into was stationary - driver of truck approaching the stationary truck, however driving at too high a speed and in that sense having been 10% negligent in relation to the damages suffered.

Van Rooyen WnR

[I] Die eiser eis vergoeding van die verweerder vanweë 'n botsing op die hoofweg na Middelburg tussen die Scania vragmotor wat hy bestuur het en 'n 1985 model Mitsubishi Cantor vragmotor waarteen hy vroegoggend, voor dit lig geword het, vasgery het. Die verweerder is die statutêre versekeraar van die voorste voertuig. Eiser beweer dat die bestuurder van die vragmotor nalatig was en dat die nalatigheid van die voorste bestuurder die alleen oorsaak van sy liggamlike beserings was. Die verweerder beweer weer dat die botsing veroorsaak is deur die nalatigheid van die eiser, alternatiewelik dat indien die bestuurder van die Mitsubishi nalatig was dit nie die oorsaak van die botsing was nie, alternatiewelik dat elkeen van die bestuurders nalatig was.

[2] Wesentlike vrae wat in die verhoor ter sprake gekom het is die volgende: (1) wat was die spoed van die Scania, (2) hoe ver vanaf die Mitsubishi het die bestuurder, Rust, die Mitsubishi die eerste keer raak gesien, (3) hoe vinnig het hy remme aangeslaan, (4) kon hy nie verby die Mitsubishi in die tweede laan gery het nie, (5) het Rust die chevron-bord agter aan die Mitsubishi gesien, (6) wat was die sigbaarheid, (7) was die agterste ligte van die Mitsubishi aan, (8) was die voorste ligte aan sodat 'n bestuurder van agter moontlik die vragmotor op daardie basis kon sien, (9) het die Mitsubishi dalk stil gestaan op die linker ryvlak, (10) waarom het Rust nie links verby gery nie.

[3] Beide Manhique, die passasier in die Scania, en Rust getuig dat die Mitsubishi op die linker ryvlak van die twee linkerbane stil gestaan het. Daar was ook getuienis van 'n lid van die bestuurspan van die Scania, 'n opgeleide werktuigkundige, dat toe hy by die ongelukstoneel opgedaag het, hy gemerk het dat die enjinbedekking van 'n Mitsubishi langs die pad lê met bonte waarmee dit vasgebout word daarop en met sleutels langs dit. Die afleiding volgens hom is dat daar aan die vragmotor gewerk is en dat dit dus inderdaad stilstaande was. Hy het toegegee dat hy nie die handelsmerk van Mitsubishi op die bedekking gesien het nie, maar hy het bevestig dat hy die Mitsubishi-enjinbedekking ken as hy dit sien. In teenstelling hiermee het Bonase, die bestuurder van die Mitsubishi, getuig dat hy tussen 35-40 km p u gery het, dat hy voor hy om 22:00 vanaf Vereeniging vertrek het die ligte ens getoets het en dat alles in 'n werkende toestand was en dat hy die voorste ligte aan gehad het toe die botsing plaas gevind het. Die vraag was ook nie buite die toelaatbare perke nie.

[4] Die getuienis van Manhique en Rust staan dus in direkte kontras met die getuienis van Bonase. In *National Employers' General Insurance v Jacob*¹ het Eksteen WnRP die volgende op 440D-E gesê in verband met botsende getuienis:

"In a civil case the *onus* is obviously not as heavy as it is in a criminal case but nevertheless where the *onus* rests on the plaintiff as in the present case, and where there are two mutually destructive versions, he can only succeed if he satisfies the Court on a preponderance of probabilities that his version is true and accurate and therefore acceptable, and that the other version advanced by the defendant is therefore false or mistaken and falls to be rejected. In deciding whether that evidence is true or not the Court will weigh up and test the plaintiffs allegations against the general probabilities. The estimate of the credibility of a witness will therefore be inextricably bound up with a consideration of the probabilities of the case and, if the balance of probabilities favours the plaintiff, then the Court will accept his version as being probably true. If however the probabilities are evenly balanced in the sense that they do not favour the plaintiffs case any more than they do the defendant's, the plaintiff can only succeed if the Court nevertheless believes him and is satisfied that his evidence is true and the defendant's version is false .. It does not seem to me to be desirable for a Court first to consider the question of the credibility of the witnesses ... and then, having concluded that enquiry to consider the probabilities of the case, as though the two aspects constitute separate fields of enquiry. *In fact, as I have pointed out, it is only where a consideration of the probabilities fails to indicate where the truth probably lies, that recourse is had to an estimate of relative credibility apart from the probabilities.*"

[5] By die oorweging van die waarskynlikhede sou ek geneig wees om dit as onwaarskynlik te beskou dat 'n bestuurder so onversigtig sou wees dat hy op die ryvlak sou stilhou - al is dit dan ook die linker-ryvlak (wat onderskei moet word van die vlak links van die geel streep wat op sommige paaie aangebring is, maar nie op hierdie vlak aangebring is nie). Mens sou kon glo dat die bestuurder die voertuig in elk geval van die ryvlak sou laat afloop het deur die voertuig agteruit te laat loop teen die afdraande deur eenvoudig die remme los te maak. Maar dit is juis onwaarskynlik in die huidige geval. Alhoewel dit nie duidelik is op die fotos nie, het Rust getuig dat daar 'n skuinste is aan die linkerkant van die pad en dat hy gevolglik nie oorweeg het om die vermydende aksie in die rigting van die veld links van die pad te neem nie. Dit is dus onwaarskynlik dat

¹ 1984(4) SA 437(OK) op 440D-E (my kursivering aan einde van aanhaling).

Bonase as alternatief die motor na agter sou laat loop het. Hy was dus, op die waarskynlikhede, vas gevang in die posisie waarop die Mistsubishi op die waarskynlikhede gaan staan het of onklaar geraak het. As die netjies gepakte enjinbedekking en bout en sleutels in ag geen word, dan beklink dit die waarskynlikhede in die guns van die getuienis van Rust en Manhique dat die voertuig stil gestaan het. Ek het in die verband in ag geneem dat 'n stadig bewegende voertuig soms lyk asof dit stilstaan, maar ek is van mening dat die waarskynlikhede in die guns van Rust en Manhique se getuienis val. Op hierdie basis is ek op die waarskynlikhede verder oortuig dat Bonase nalatig was. Die redelike versigtige bestuurder van 'n vragmotor op 'n snelweg sou nooit die voertuig op die pad laat stilstaan het nie. Hy sou eenvoudig die vragmotor laat tru het en dit van die ryvlak afgeneem het - hoe ongemaklik dit ookal vir die herstel van die voertuig was. Bonase was dus op die getuienis van Rust en Manhique, bevestig deur die aanduiding dat daar gewerk is aan die vragmotor op die plek van botsing, op die waarskynlikhede duidelik nalatig. By die beoordeling van die getuienis as geheel, het ek in ag geneem dat beide Manhique en Rust natuurlik 'n belang daarin sou hê om te getuig dat die voorste vragmotor stil gestaan het. Ek beskou egter – ná die beoordeling van die waarskynlikhede, soos voorgeskryf in die *National Employers-saak* hulle getuienis as geloofwaardig en akkuraat. Die akkuraatheid word dan ook deur die waarskynlikhede bevestig soos beligaam in die enjinbedekking met bout en sleutels langs die plek waar die ongeluk plaas gevind het.

[6] Die verdere vraag is egter of Rust as bestuurder van die Scania nie dalk ook nalatig was nie. Hy het getuig dat hy ongeveer 200 meter van die Mistsubishi gemerk het dat die

Mitsubishi in die linker-ryvlak is. Teen 75 km p u het hy tien sekondes gehad om die Scania tot stilstand te bring. Hy het egter eers op 100 meter agter gekom dat die Mitsubishi stilstaande is. Hy het gepoog om by die Mitsubishi regs verby te ry, maar. 'n vragmotor wat by hom verby gery het het voorkom dat hy regs verby ry. Hy het dit as gevaarlik beskou om links verby te steek, vanweë die skuinste. Hy kon ook nie te skielik rem trap nie omdat dit sou kon lei tot 'n gevaarlike knipmes-beweging. Ek het geen rede om te glo dat Rust vinniger gery het as wat hy getuig het nie. Die lid van die bestuurspan wat getuig het, het ook bevestig dat die Scania gestel was om nie vinniger as 80 km p u te ry nie. As hy vinniger as dit sou y, sou hy elektronies per selfoon daarvan in kennis gestel gewees het.

[7] AI wat oorbly is die vraag of Rust nie stadiger moes gery het vanweë die mistigheid nie. Manhique se getuienis dui op digter mis as die mis beskryf deur Rust, wat dit as "newelig" beskryf het. Bonase het getuig dat daar nie mis was nie : "The weather was clear, it was not raining, it was normal" Ek verwerp egter die getuienis van Bonase op die basis dat daar geen rede vir Rust was om te getuig dat daar mistigheid was nie. Dit sou hom verplig het om versigtiger te ry en, oor die algemeen teen hom getel het. Tog gee hy toe dat daar mis was. Natuurlik is dit waar dat die mis ook 'n groter plig op Bonase sou geplaas het. Nietemin, was dit ook benadelend vir Rust. Ek het in elk geval nie die indruk gekry dat Rust die mistigheid aandik nie. Vir Bonase hou dit egter net voordeel in as hy getuig dat alles helder was; dan was sy voertuig ook sigbaarder.

In *Schoeman v Unie en SWA Versekeringsmaatskappy Bpk* 1989(4) SA 721 (K) S@ Diemont R die volgende in verband met die bewyslas in hierdie tipe saak:

"Die bewyslas is natuurlik op die verweerder om op 'n oorwig van waarskynlikhede te bewys dat.. ... hierdie abnormale wye en stadig bewegende voertuig behoorlik belig was en dat die eiser Schoeman dit betyds moes gesien het om 'n ongeluk te vermy. Met ander woorde, die verweerder moet bewys dat Schoeman [die bestuurder van die voertuig wat agter in die dorsmasjien vasgery het] nalatig bestuur het, en dat die nalatigheid van die geregistreerde eienaar van die [voorste] voertuig nie die uitsluitlike oorsaak van die botsing was nie."

Op die feite van die saak is beslis dat die aftsand tussen die bewegende voertuie te kort was om die ongeluk te vermy.

"Ek het derhalwe tot die gevolgtrekking gekom dat die eiser, Schoeman, nie die dorsmasjien betyds gesien het nie; dat hy versuim het om die botsing te vermy maar dat sy versuim nie aan sy nalatigheid toegeskryf kan word nie."

In Hoffman v South African Railways and Harbours 1955(4) SA 476(T) is die volgende

deur Schreiner Wn Hoofregter op 478F gese :

" 'Could with the exercise of reasonable care' is a legitimate elaboration of the word 'should', provided that due emphasis on the word 'reasonable' is preserved and that one does not slip into the error of supposing that, if the collision *could* have been avoided, it therefore *should* have been, in the sense that failure to avoid it proves negligence (N)o rule of law can be laid down that a person driving in the dark must be able to pull up within the limits of his vision. It is of course difficult to refrain from generalizing in a matter of this kind: careless driving of swift vehicles is certainly dangerous and there is obviously a relationship between speed and visibility. But the generalizations regarding night driving, of which our reports contain many examples ... must not be construed as laying down a rule of law which can be applied as governing the facts of each case of this kind. It is the facts that are decisive throughout and they are too infinitely variable to admit of the formulation of a legal rule. The ultimate issue always is whether the facts establish negligence, not whether they show that the driver in question failed to keep his speed within the range of his vision, though such failure may in a particular case be a crucial factor in deciding whether or not there was negligence."

Op 479D-E word die volgende ook gese :

"So, too, I do not think that the plaintiff's estimates of the speeds at which he was traveling at particular stages as he approached the scene are to be treated as if they were proved to be precise and trustworthy calculations. They were no more than approximate estimates made by a man who had not been expecting an accident and who had no reason to make exact observations as to speed and distances."

Op 481 B word, as verdere relevante vraag die volgende gesê:

" I come now to the third ground on which it might be held that the plaintiff was negligent, namely, that after he saw the trailer he should have avoided the collision by prompter braking or by changing his direction."

Op die feite van die geval, waar die eiser ook in 'n stilstaande voertuig in die nag vasgery het, is bevind dat die eiser nie nalatig was nie.

In *AA Mutual Insurance Association Ltd v Mallinick* 1973(4) SA 727(A) is beslis dat

waar die agterste motoris teen 'n spoed van 70 my I per uur gery het en die sigbaarheid

binne sy ligte 200 tree was en die voorste vragmotor 30 my I per uur gery het, die

nalatigheid van die agterste motoris 50% was en nie slegs 25% nie. Hy moes die voorste

vragmotor omtrent vir 10 sekondes binne die sigveld van sy ligte gesien het. Hy moes

ook die ligkol, geskep deur die ligte van die voorste motor gesien het. Hy het egter

vesruim om dit te sien.

In *AA Onderlinge Assuransie Assosiasie v Van Rensburg* 1978(4) SA 771(A) se Wessels

AR die volgende:

" Waar spoed in verband gebring word met 'n bestuurder se gesigsveld en sy vermoë om sy voertuig binne die perke daarvan tot stilstand te bring teneinde te bepaal of hy nalatig was, al dan nie, moet die besondere omstandighede wat geheers het in gedagte gehou word Dit moet, onder meer, uit die getuienis blyk dat die redelik versigtige bestuurder in die omstandighede die moontlikheid sou besef het dat gevaar skielik binne die perke van sy gesigsveld voor hom kon opdoem wat sou kon vereis dat hy sy voertuig binne die perke van sy gesigsveld tot stilstand moes bring of van koers laat verander ten einde 'n botsing te vermy Hierdie bevinding is, na my mening, kwalik te onderskei van 'n bevinding dat eerste eiseres nalatig was omdat sy nie haar spoed met inagneming van die perke van haar gesigsveld ingestel het nie. Die vraag bly steeds of die redelike versigtige bestuurder in die omstandighede sou besef het dat sy spoed sodanig moes wees om 'n botsing te vermy, indien dan nie deur sy voertuig tot stilstand te bring nie, dan tog deur middel van 'n 'geringe koersaanpassing.' "

Die hof bevind dat die verweerder nie daarin geslaag het om te bewys dat die eiseres in die omstandighede nalatig was waar sy teen 'n stilstaande voertuig in die donker vasgery het nie.

V g look *Rondalia Versekringskorporasie van SA Bpk v De Beer* 1976(4) SA 707(A).

[8] Ek is van oordeel dat daar geen rede is om die getuienis van eiser te verwerp dat hy ongeveer 75 km pu gery het nie. Daar is ook bevestiging in die getuienis van Bonase dat daar ander verkeer by hom verby gery het en dat die botsing direk daarna plaas gevind het. Wanneer Rust gevolglik getuig het dat hy nie regs verby kon ry ten einde die botsing te vermy nie omdat 'n voertuig besig was om by hom verby te ry, het dit hom in die onbenydenswaardige posisie geplaas om eerder links verby te ry. Dit het hy nie gedoen nie en daar is geen getuienis dat hy verkeerdelik geglo het dat die skuinste na links ernstige gevaar ingehou het nie. Daar was dus geen ander ontsnappingsroete nie en Rust kon die botsing nie op die laaste oomblik vermy nie. Die vraag is egter of hy nie in die ligte mis en donkerte stadiger moes gery het nie. Hy gee self toe dat die sigbaarheid vergelykbaar was met die kyk deur 'n gewasemde bril. Sou die redelike man, inaggenome wat hierbo in uitsprake gesê is, die botsing kon vermy het as hy byvoorbeeld 60 km p u gery het? Daar kan sekerlik aanvaar word dat as Rust stadiger gery het, die inhalende voertuig dan reeds by die Mitsubishi verby sou gewees het en dat dit aan Rust die geleenthied sou gebied het om regs te swaai na die tweede baan en daarmee die botsing te vermy het. Ek is van mening dat die redelike, versigtige vragmotorbestuurder tog effens stadiger in die donker mistigheid sou gery het en dat indien Rust stadiger gery het, hy die botsing dalk sou kon vermy het. Ek stel hierdie nalatigheid egter slegs op 'n afwyking van 10% van die norm van die redelike, versigtige vragmotorbestuurder.

[9] My taak in die onderhawige geval was om die relatiewe nalatigheid van die twee bestuurders met berekking tot die nadeel te bepaal. Ek is van mening dat die eiser 10% afgewyk het van die norm en Bonase 90% van die norm afgewyk het. Die verdeling moet

dus op die basis van 90% : 10% plaasvind. Ek het daarvan kennis geneem dat die partye by die bepaling van die quantum die effek van die nie-gebruik deur Rust van 'n veigheidsgordel sal in ag neem. Ek het die aspek dus nie by die bepaling van die persentasie nalatigheid van Rust in ag geneem nie.

Die bevel is dus soos volg:

1. Dit word verklaar dat die verweerder aanspreeklik is vir 90% van die eiser se bewese of ooreengekome skadevergoeding voortspruitend uit die beserings wat hy opgedoen het in die botsing wat plaas gevind het op 13 Maart 2001 en wat daarop gevolg het.
2. Die verweerder word gelas om die eiser se koste op die hooggeregshof skaal te betaal.
3. Die kwessie van die quantum van die skadevergoeding word sine die uitgestel.

JCW Van Rooyen
 Waarnemende Regter van die Hooggeregshof

2 Junie 2005