



IN DIE NOORD GAUTENG HOË HOF, PRETORIA /ES

(REPUBLIEK VAN SUID-AFRIKA)

HAAL DEUR WAT NIE VAN TOEPASSING IS NIE

(1) RAPPORTEERBAAR: JA / NEE.

(2) VAN BELANG VIR ANDER REGTERS: JA / NEE.

(3) HERSIEN. ✓

DATUM 7/9/11

HANDTEKENING [Handtekening]

SAAK NO: 35025/2002

DATUM: 16/9/2011

IN DIE SAAK TUSSEN

REGHARDT LAUSBERG

EISER

EN

PADONGELUKFONDS

VERWEERDER

UITSPRAAK

PRINSLOO. R

- [1] Die eiser dagvaar die verweerder in terme van die Padongelukfondswet 56 van 1996 vir skadevergoeding wat voortspruit uit ernstige liggaamlike beserings wat hy opgedoen het in 'n motorbotsing wat plaasgevind het op 16 Desember 1999 om ongeveer 00:30 op die hoek van Panoramaweg en Klapperstraat, Kempton Park.

- [2] Voor my het mnr De Jager SC, bygestaan deur mnr Maritz, vir die eiser verskyn en mnr Gldenpfennig, bygestaan deur mnr Uys, vir die verweerder.
- [3] Die *quantum* van die eis het nie voor my ter sprake gekom nie.

Agtergrond en 'n samevatting van die geskilpunte

- [4] Op die betrokke datum en tyd het die eiser, toe 17 jaar oud, rofweg van suid na noord in Panoramaweg gery op sy 125cc motorfiets.
- [5] Panoramaweg is 'n teerpad wat in die middel verdeel is deur 'n soliede wit lyn. Dit dra enkel-verkeer in beide rigtings naamlik suid-noord en noord-suid. Elke baan is 3,5m wyd. Ten weste van die pad is daar 'n hoë muur wat parallel daarmee gebou is. Die muur is 5,5m van die westelike randsteen van die pad af.
- [6] Aan die westekant van die pad is daar 'n skuins randsteen en tussen die randsteen en die muur is die area met gras bedek.
- [7] Die eiser se bewustelose liggaam is gevind op 'n punt ongeveer 55m ten noorde van waar Klapperstraat van wes na oos in 'n T-aansluiting by Panoramaweg aansluit. Die Klapperstraat verkeer word by die aansluiting deur 'n stopteken beheer.

- [8] Die eiser het ongeveer in die middel van die grasgedeelte gelê tussen 'n kraginstallasie of 'n kas waarin kragpunte geïnstalleer is en 'n elektriese paal, wat albei ongeveer in die middel van die grasgedeelte en ten weste van Panoramaweg opgerig is. Die eiser het ongeveer 5,6m ten suide van die elektriese paal gelê en sy motorfiets ongeveer 15m ten noorde daarvan naby aan die muur. Effens ten suide van waar die motorfiets gelê het was daar skraapmerke teen die muur wat vermoedelik (op albei kante se weergawes) deur die motorfiets veroorsaak is.
- [9] By die Klapperstraat aansluiting en in die boog van 'n regop gedeelte van die randsteen voordat die randsteen reguit begin loop en die westelike kant van Panoramaweg vorm, is daar twee swart merke teen die regop randsteen gevind wat moontlik deur die voorwiel van die motorfiets veroorsaak is. Die velling van die voorwiel van die motorfiets was ook beskadig.
- [10] Verder ten suide van die plek waar die eiser gevind is, sluit Greenstraat ook by Panoramaweg aan. Vanaf hierdie aansluiting en vir ongeveer 220m tot waar die eiser gevind is loop Panoramaweg reguit.
- [11] Daar is 'n formele erkenning op rekord geplaas wat lui dat die ongelukstoneel slegs ongeveer een kilometer ten suide van die eiser se ouerhuis is waar die eiser gebore en getoë is en die eiser het, ten tye van die ongeluk, die betrokke pad elke dag gery.

- [12] Dit is ook gemene saak dat soos die eiser die Greenstraat aansluiting sou genader het daar 'n reeks draaie in die pad is, en hierdie toedrag van sake word soos volg beskryf op bewysstuk "C12" wat 'n foto is wat deel vorm van bewysstuk "C" wat 'n bundel van dokumente en foto's is:

"When approaching the intersection with Green Street (to the back of the camera position) motorists must traverse a series of tight curves with very few escape routes. This requires careful driving."

- [13] Dit is ook gemene saak dat die eiser, weens die beserings wat hy opgedoen het, geen herinnering het ten opsigte van die ongeluk nie. Hy was vir ongeveer 'n week in 'n koma en ly aan amnesia. Om hierdie rede het die eiser self nie getuig nie, en is daar nie gevra dat enige nadelige afleiding gemaak behoort te word weens die eiser se versuim om te getuig nie.

- [14] Daar is geen ooggetuies, of minstens ooggetuies wat bekend is aan enige van die partye, van die ongeluk nie.

- [15] Bewysstuk "D1" is 'n handige sketsplan van die ongelukstoneel wat die Klapperstraat aansluiting aantoon asook Panoramaweg en die muur wat aan die weste kant van Panoramaweg gebou is. Dit toon ook die kraginstallasie, die lamppaal en die posisies waar die eiser en die motorfiets gevind is. Ten suide van die ongelukstoneel, tussen die kraginstallasie en die Klapperstraat aansluiting, is

daar nog 'n elektriese kragpaal, ook op die grasgedeelte ten weste van Panoramaweg en min of meer halfpad tussen die muur en die straat.

- [16] In terme van die eiser se gewysigde besonderhede van vordering, het daar op die betrokke datum en tyd en plek 'n botsing plaasgevind tussen 'n motorvoertuig ("die versekerde voertuig") met registrasienommer JCJ064 GP bestuur deur ene ~~Franzozo en die eiser se motorfiets wat toe deur laasgenoemde bestuur is, met~~ registrasienommer FLK711 GP. Dit is gemene saak dat hierdie betrokke "versekerde voertuig" 'n Corsa bakkie is ("die Corsa bakkie").

- [17] In sy verweerskrif ontken die verweerder dat so 'n botsing plaasgevind het.

- [18] Hierdie ontkenning het die eiser genoop om sy besonderhede van eis te wysig om in die alternatief 'n bewering in te sluit dat die botsing plaasgevind het tussen die motorfiets en 'n motorvoertuig waarvan die eienaar asook die bestuurder en die registrasie besonderhede aan die eiser onbekend is.

- [19] Voor my het die verweerder ook so 'n botsing ontken, en aangevoer dat die eiser om een of ander onverklaarbare rede, en sonder dat sy motorfiets van agter aangery is, beheer daaroor verloor het, in die boog van die regop randsteen by die Klapperstraat aansluiting teen die randsteen gebots het, en die motorfiets daarna buite beheer op die gras langs getol en beweeg het tot waar dit meer as 50m verder tot rus gekom het.

- [20] Die kern geskil voor my was dus die vraag of, op die waarskynlikhede, die motorfiets in botsing was met óf die Corsa bakkie óf 'n ongeïdentifiseerde voertuig en, in die alternatief, of daar glad nie so 'n botsing was nie.

Die Corsa bakkie

- [21] By die aanvang van die verhoor is ek meegedeel dat daar getuienis sou wees dat die Corsa bakkie inderdaad op die ongelukstoneel gesien is. Dit was ook nie in geskil nie. Die verweerder se saak sou wees dat die bestuurder van die Corsa bakkie nie ontken dat hy op die toneel was nie maar sal sê dat hy slegs na die tyd daar opgedaag het.

- [22] In die bewysstukke was daar foto's van skade wat 'n tydjie na die ongeluk te sien was aan die voorkant van die Corsa bakkie.

- [23] Die eiser het deskundige getuienis aangebied wat daarop gemik was om te bewys dat die skade aan die Corsa bakkie versoenbaar was met die skade teen die agterkant van die motorfiets en, so is dit getuig, gevolglike skade wat veroorsaak sou word toe die eiser bo-op die enjinkap van die Corsa bakkie geval het. Namens die verweerder is aangevoer dat die betrokke skade opgedoen is in 'n ander botsing tussen die Corsa bakkie en 'n Landrover.

- [24] Uiteindelik is ek meegedeel deur die advokate van die eiser dat daar nie volhard word met die saak dat die Corsa bakkie in die botsing betrokke was nie en dat die eiser hom toespits op die alternatiewe saak, naamlik dat die motorfiets van agter aangery is deur 'n ander voertuig, vermoedelik een wat hoër van die grond af met die agterkant van die motorfiets gebots het as wat die Corsa bakkie met die motorfiets sou gebots het.

Die getuienis

- [25] Die eerste en enigste getuie namens die eiser was Hendrik Johannes Phillipus Fourie ("Fourie").
- [26] Fourie is 'n deskundige op die gebied van die ondersoek van motorbotsings en die rekonstruksie daarvan. Hy het toepaslike opleiding in hierdie verband by die WNNR deurloop en die nodige praktiese ondervinding oor 'n aantal jare opgedoen.
- [27] 'n Groot gedeelte van Fourie se getuienis was daarop gemik om my te oortuig dat die Corsa bakkie (of minstens die bestuurder daarvan) die sondebok was. Die grootste gedeelte van sy kruisondervraging het ook hiermee te doen gehad. Omdat die saak ten opsigte van die Corsa bakkie laat vaar is, hoef ek my nie verder met hierdie getuienis te bemoei nie.

[28] Wat myns insiens van belang is, is Fourie se getuienis, wat ek oortuigend gevind het, dat die skade aan veral die agterste gedeelte van die motorfiets op die waarskynlikhede dui op 'n botsing met 'n ander voertuig. Fourie stel dit soos volg in sy deskundige verslag. Dit is para 11 op "C14":

"In my opinion, three specific aspects of the visible damage strongly indicate a rear impact on the motor cycle. The seat and pillion handle grip had been forced upwards and forwards (photo 11). This is typical of a rear wheel override in a rear end collision. The second aspect is the circumferential scuffing on the rear wheel (photo 11) and the fact that the splash tray had been ripped out (photo 11) and is seen lying on the tyre in the photos presented. This was also caused by rear wheel override. Lastly, the sprocket chain had been dislodged, which is only possible if the rear wheel was forced violently forwards or twisted sideways. In the context of this incident, it is clear that the wheel was forced forward by a rear end collision to dislodge the sprocket chain."

Hierdie skade word ook duidelik geïllustreer op fotos in bewysstuk "C" wat die eiser se vader dieselfde dag van die motorfiets geneem het. Dit is fotos 9, 10 en 11 wat te vinde is op "C14" en "C15".

[29] In sy getuienis het Fourie hierdie skade en sy gevolgtrekkings verder toegelig. Die sitplek is vorentoe en boontoe geknak. Dit sou strook met 'n botsing van agter deur 'n groter en swaarder voertuig. Die "circumferential scuffing" is

skraapmerke wat die omtrek van die agterband van die motorfiets volg. Die skraapmerke loop in die rigting wat die band sou beweeg het.

Die "splash tray" is 'n plastiese skerm binne in die modderskerm om die bestuurder teen modder wat opspat te beskerm. Dit is los geskeur van die hegingspunt en ook aanduidend van 'n botsing van agter.

Die feit dat die ketting los geskeur het, is versoenbaar met 'n botsing van agter en "override" naamlik waar die groter hoër voertuig van agter gedeeltelik oor die agterste gedeelte van die motorfiets beweeg. Dit is die "sprocket chain" wat oor die getande rat geïnstalleer is. Al hierdie skade is in harmonie met 'n botsing van agter en "override".

Die bokant van die nommerplaat is ook beskadig en dit dui daarop dat dit vorentoe verplaas is. Dit dui ook op 'n botsing van agter.

[30] Verder is die staal strukture net bokant die wiel ook vorentoe gebuig. Dit is 'n aluminium pyp, sterker as die bak dele maar nie soliede staal nie.

[31] Die krapmerke aan die muur kan nie met die skade wat die getuie oor uitgewei het vereenselwig word nie. Dit kon moontlik deur die punt van die voetstuk waarop die eiser se voet gerus het veroorsaak gewees het ("die voetrus").

[52] Daar is wel gras sigbaar bokant die agterste nommerplaat wat verstrengel is in die gedeelte wat beskadig is bokant die nommerplaat. Volgens Fourie doen dit nie afbreuk aan sy getuienis dat daar 'n botsing van agter moes gewees het nie. Na my mening was daar eers 'n botsing van agter en daarna sou die motorfiets agteroor tuimel in die gras in.

[53] Fourie was van mening dat al die skade wat sigbaar was aan die agterkant van die motorfiets nie deur 'n blote agteroor rotasie op grond en gras veroorsaak kon gewees het nie. In so 'n geval sou hy verwag het dat die sitplek aan die agterkant opwaarts sou buig en nie sou knak soos die geval sou wees in 'n botsing met 'n ander voertuig nie.

[54] In kruisondervraging is Fourie gekonfronteer daarmee dat dit volgens die fotos blyk dat die onderste deel van die nommerplaat ongeskonde was en slegs aan die boonste gedeelte en verder bokant die nommerplaat skade aan die agterkant van die motorfiets aangerig was. Dit is aan Fourie gestel dat dit onwaarskynlik is dat die onderste deel ongeskonde sou bly in 'n botsing tussen 'n motorvoertuig en die wiel van die motorfiets. Fourie het getuig dat die rotasie veroorsaak deur die botsing sodanig kan wees dat die onderste deel ongeskonde bly totdat die boonste deel van die nommerplaat die kap van die motor tref. Daar was ook merke sigbaar op die onderkant van die nommerplaat maar dit was nie duidelik of dit botsing skade was al dan nie. Fourie het in kruisondervraging getuig dat die merke ("scuffing") op die band veroorsaak word as gevolg van 'n botsing van

agter waardeur die wiel effens skuins gedraai word en skuur teen strukture van die motorfiets en nie strukture van die motor wat daarmee bots nie. Fourie het getuig dat die bandmerke tipies is van 'n "override".

[35] In kruisondervraging het Fourie toegegee dat die skade aan die velling van die voorwiel en die merke op die randsteen by Klapperstraat se aansluiting versoenbaar is met 'n motorfiets-wat die randsteen getref het. Fourie het egter nie toegegee dat dit onomwonde aanvaar kan word dat die skade aan die voorwiel deur die randsteen veroorsaak is nie.

Bewysstuk "C8" toon die plek op die randsteen waar die merke gevind is, ongeveer 55m vanaf die elektriese installasiekas. Soos ek Fourie se getuienis verstaan het, meen hy dat dit onwaarskynlik is dat die motorfiets en die eiser so ver sou getol het sonder die tussenkoms van 'n botsing van agter. Na my mening is daar veel te sê vir so 'n gevolgtrekking. Ek meen dat dit onwaarskynlik is dat die eiser, as hy vir 'n ander rede as 'n botsing van agter beheer verloor het en by Klapperstraat teen die randsteen gebots het so ver sou tol en steeds op die motorfiets sou bly totdat hy nog ten noorde van die kraginstallasie op die gras beland het. Die motorfiets het nog meer as 20m verder te lande gekom, met ander woorde meer as 70m vanaf die Klapperstraat randsteen. Dit is ook gemene saak dat daar 'n 60kpu spoedbeperking geld op hierdie punt waar die ongeluk plaasgevind het. Dit moet natuurlik toegegee word dat die eiser moontlik vinniger as 60kpu gery het.

- [36] Wanneer die waarskynlikhede onder die loep kom, is die vraag natuurlik ook wat die eiser sou besiel het om van sy normale roete wat hy elke dag ry, naamlik op die ryvlak van Panoramaweg, af te wyk en met die ronding (in die Klapperstraat kruising) van die regop randsteen te bots. Dit is myns insiens meer waarskynlik dat so iets sou gebeur het as gevolg van 'n botsing van agter wat die motorfiets ~~van sy koers sou laat afwyk~~ as wat dit sou gebeur het vir 'n ander en onverklaarbare rede sonder die tussenkoms van 'n motorvoertuig wat die motorfiets van agter aangery het.
- [37] Die getuie het volhard met sy mening dat die omstandighede, soos hy dit geskets het, insluitende die skade aan die motorfiets, op die waarskynlikhede eerder dui op 'n botsing as 'n "ongeluk" sonder dat daar 'n botsing met 'n ander voertuig was.
- [38] In hierdie opsig het ek Fourie se getuienis bevredigend gevind. Ek laat my nie uit oor wat ek dink van sy getuienis wat daarop gemik was om die Corsa bakkie by die botsing te betrek nie.
- [39] Nadat die eiser sy saak gesluit het, het die verweerder mnr Barry Grobbelaar as enigste getuie geroep. Mnr Grobbelaar is 'n bekende en gerespekteerde deskundige wat gereeld in hierdie hof getuig oor die rekonstruksie van motorbotsings.

[40] Breedweg kan dit gesê word dat mnr Grobbelaar getuig het dat die skade aan die motorfiets ook versoenbaar is bloot met 'n botsing of botsings met die gras oppervlakte nadat die motorfiets die randsteen by Klapperstraat getref het sonder dat dit in 'n ander botsing betrokke was.

[41] In hulle gesamentlike verslag, in die besonder in para 7 op "C41", word die verskil tussen die benaderings van die twee deskundiges so uitgespel:

"Mr Fourie is of the opinion that the damage at the rear of the motor cycle, notably the way that the pillion seat had been pushed up, the dislodged splash tray of the rear wheel and the circumferential discoloration on the side wall of the rear tyre of the motor cycle are typical signs of a rear end override indicating that the motor cycle was struck from behind by a motor vehicle. Mr Grobbelaar is of the opinion that this damage is all compatible with motion of the motor cycle to its position of rest. In this regard, when considering that the motor cycle at least at some point made contact with a grassy surface with the rear thereof, this would account for the pillion seat pushed upwards when it struck the grassy surface. This also implies at least one half-rotation of the motor cycle to its position of rest. During such motion, it is likely that other parts/sections of the motor cycle including the side wall of the rear tyre also impacted with objects and/or surfaces in its path. In this regard the evidence against the wall in the photographs provided also indicates probable impact with the wall."

[12] Ek het reeds te kenne gegee dat die waarskynlikhede myns insiens eerder Fourie se weergawe ondersteun. Die skade wat aan die agterkant van die motorfiets aangetref is, is in vele opsigte, aldus Fourie se oortuigende getuienis in hierdie verband, versoenbaar met 'n botsing van agter wat veroorsaak is deur 'n ander voertuig. Daar is ook die geweldige afstand tussen die Klapperstraat randsteen en die plek waar die eiser en die motorfiets gevind is, bykans 70m ten noorde van die Klapperstraat aansluiting. Verder is daar die feit, soos ooreengekom tussen die partye, dat die eiser destyds hierdie pad daaglik gery het en dat hy vroeër, voor die Greenstraat aansluiting, moeilike draaie in die pad sou trotseer het sonder om bv teen die randsteen vas te ry.

[13] Dan het mnr Grobbelaar ook, heel korrek, sekere toegewings in kruisondervraging gemaak. In die algemeen moet ek sê dat mnr Grobbelaar my ook beïndruk het as 'n goeie en indrukwekkende getuie. Hy het toegegee dat as 'n ander voertuig as die Corsa bakkie, wat hoër van die grond af met die agterwiel van die motorfiets gebots het die veel ligter motorfiets dan vorentoe gedryf het, dieselfde resultaat kon ingetree het. Die ligter voorste voertuig word makliker versnel na die spoed van die swaarder agterste voertuig wat nie self veel spoed verloor nie. So 'n resultaat kon mnr Grobbelaar nie uitsluit nie. Die meganika van so 'n botsing wat mnr Grobbelaar self verduidelik het is net so versoenbaar met die alternatiewe scenario van die eiser wat self vir 'n ander onverklaarbare rede beheer oor die motorfiets verloor het.

Gevolgtrekking

[44] Vir al die redes wat ek genoem het, het ek tot die gevolgtrekking geraak dat die eiser daarin geslaag het om op 'n oorwig van waarskynlikhede te bewys dat sy motorfiets met 'n ander voertuig in botsing was en dat hierdie botsing veroorsaak het dat hy beheer oor die motorfiets verloor het en die beserings opgedoen het wat gelei het tot sy eis om skadevergoeding.

[45] Ek voeg by dat daar geen betoog was oor nalatigheid as sodanig nie: as daar gevind word, soos ek gedoen het, dat 'n onbekende voertuig die motorfiets van agter aangery het en toe die toneel verlaat het, is die enigste redelike afleiding dat die bestuurder van die onbekende voertuig nalatig was, en dat sodanige nalatigheid bygedra het tot die ongeluk en die skade van die eiser.

Daar was ook geen betoog dat daar bydraende nalatigheid aan die kant van die eiser sou wees as hy deur 'n ander voertuig van agter aangery is nie. So iets is ook nie gepleit deur die verweerder nie.

[46] Teen hierdie agtergrond volg dit derhalwe dat die verweerder aanspreeklik **gehou** moet word vir 100% van die eiser se bewese of ooreengekome skade.

Koste en kwalifiserende fooie

[47] Vanweë die moeilikheidsgraad van die saak is ek tevrede dat die eiser billik opgetree het deur die dienste van twee advokate in te roep. Die verweerder het dieselfde gedoen.

[48] Ek is ook van mening dat Fourie se getuienis van 'n toepaslike deskundige aard was en noodsaaklik was vir die eiser om sy saak te bewys.

Die bevel

[49] Ek maak die volgende bevel:

1. Dit word verklaar dat die verweerder aanspreeklik is vir 100% van die eiser se bewese of ooreengekome skade voortspruitend uit die botsing van 16 Desember 1999.
2. Die verweerder word gelas om die koste te betaal wat die koste van twee advokate insluit asook die deskundige Fourie se kwalifiserende fooie.



W R C PRINSLOO
REGTER VAN DIE NOORD GAUTENG HOË HOF

35025-2002

GEHOOR OP: 2 TOT 4 AUGUSTUS 2011
VIR DIE EISER: P J J DE JAGER SC EN S MARITZ
IN OPDRAG VAN: N VAN DER WALT ING
VIR DIE VERWEERDER: J S M GÜLDENPFENNIG EN P L UYS
IN OPDRAG VAN: GILDENHUYS LESSING MALATJI PROKUREURS