



IN DIE HOOGGEREGSHOF VAN SUID-AFRIKA.

(APPELAFDELING)

In die saak tussen:

SANTAM VERSEKERINGSMAATSKAPPY BEPERK .....Appellant.

EN

JACOBUS JOHANNES KEMP .....Respondent.

Coram: VAN BLERK, Wnd. H.R., POTGIETER, JANSEN, A.RR.,  
DE VILLIERS ET MULLER, Wnd. A.RR.

Verhoor: 9 November 1970.

Gelewer: 7 APRIL 1971

---

U I T S P R A A K.

POTGIETER, A.R.:

Hierdie appèl spruit voort uit beserings wat respondent (hierna genoem „eiser“) opgedoen het op 2 Desember 1966 te Stellenbosch toe die regteragterwiel van n sleepwa met registrasienommer CL 12057, oor eiser gery het. Dit is gemene saak volgens die pleitstukke dat die sleepwa aan n trekker met registrasienommer CL 2301 gekoppel was, dat gemelde trekker deur ene Van der Merwe bestuur was, en dat gemelde trekker deur appellant (hierna genoem „verweerder“) ingevolge die Motorvoertuigassuransiewet, 1942 (No. 29 van 1942 soos gewysig)

2/ verseker .....

verseker was. Dit blyk nie uit die stukke of die sleepwa verseker was, of indien so, by welke maatskappy nie. Dit kan egter aanvaar word dat die sleepwa nie by verweerder verseker was nie.

In sy besonderhede van eis beweer eiser dat die ongeluk veroorsaak is deur die nalatigheid van die gemelde Van der Merwe deurdat hy met die trekker weggetrek het sonder om te verseker dat eiser wat onder die sleepwa gewerk het, veilig was en dat hy nie gekyk het of dit veilig was om vorentoe te beweeg nie, dat hy inwendige beserings opgedoen het en dat hy as gevolg van dié beserings skade gely het ten bedrae van R4 728.27. In antwoord op n versoek om nader besonderhede het eiser beweer dat sy beserings veroorsaak is deur en vloei uit die nalatige bestuur van die trekker/sleepwa kombinasie deur die gesegde Van der Merwe en dat verweerder as versekeraar van voornoemde trekker vir skadevergoeding teenoor eiser vir sy beserings aanspreeklik is.

Verweerder het in sy verweerskrif ontken dat die ongeluk deur die skuld van die gemelde Van der Merwe veroorsaak is, en het ook ontken dat laasgenoemde nalatig was. Die eis is egter ook op n alternatiewe grond bestry soos blyk uit die

3/ volgende ....

volgende bewerings in die verweerskrif:

- " 2(c) Verweerder erken dat gemelde Van der Merwe die bestuurder van gemelde trekker was en beweer dat gemelde Van der Merwe uit hoofde van artikel 1(2) van Wet nr. 29 van 1942 soos gewysig, die bestuurder van gemelde sleepwa was.
- 4(b) Verweerder ontken dat gemelde trekker en sleepwa n kombinasie gevorm het vir die doeleindes van Wet nr. 29 van 1942 (soos gewysig) en ontken dat eiser se beweerde beserings veroorsaak is deur en uit die bestuur van die beweerde kombinasie vloei.
- 6(b) Verweerder ontken dat gemelde trekker en sleepwa vir die doeleindes van Wet nr. 29 van 1942 soos gewysig, n kombinasie gevorm het;
- (c) Verweerder beweer dat eiser se beserings uitsluitlik veroorsaak is deur en voortvloei uit die bestuur van gemelde sleepwa.
- (d) Verweerder ontken derhalwe dat hy as versekeraar ingevolge Wet nr. 29 van 1942, soos gewysig, van gemelde trekker teenoor eiser aanspreeklik is vir skadevergoeding. "

Teen hierdie verweerskrif het eiser n eksepsie

opgewerp en aansoek is gedoen om deurbaling van sekere paragrawe

daarin. Die eksepsie en aansoek lui:

" Eiser neem eksepsie teen en vra om deurbaling

van die volgende paragrawe in Verweerder se Pleit:

- (a) Paragraaf 2(c), behoudens die erkenning;
- (b) Paragraaf 4(b);
- (c) Paragraaf 6(b); en
- (d) Paragraaf 6(c).

2. Die gronde waarop die eksepsie en aansoek om deurbaling berus is dat die bewerings in die betrokke paragrawe regtens ongegrond is daar,

(a) Artikel 1(2) van Wet Nr. 29 van 1942 nie van toepassing is nie daar die sleepwa aan die trekker, n motorvoertuig, gekoppel was;

(b) Die trekker en sleepwa n kombinasie gevorm het vir die doeleindes van gemelde wet soos gewysig;  
en

(c) Eiser se beserings veroorsaak is deur en uit die bestuur van die kombinasie voortvloei. "

Die Hof a quo het die eksepsie gehandhaaf met koste en beveel dat die betrokke paragrawe in die verweerskrif deurgehaal word.

Die ondersoek in die onderhawige saak gaan oor die juiste vertolking van die omskrywing van die woord „motorvoertuig“ in artikel 1(1) van die Motorvoertuigassuransiewet, 1942,

en die uitleg van artikel 1(2). Op gesag van die beslissing in die gewysdes van Hunt, Leuchars and Hepburn vs. S.A. Fire and Accident Insurance Co. Ltd., 1966(3) S.A. 773 (W) en Appel vs. Sun Insurance Office Ltd. and Another, 1967(1) S.A. 96 <sup>E</sup>(Ø) het die geleerde Regter a quo tot die slotsom gekom dat die trekker en die sleepwa wat afsonderlik deur twee verskillende maatskappye verseker is vir doeleindes van die Wet n kombinasie gevorm het, en dat die versekeraar van die sleepwa bygevolg nie aanspreeklik is nie, maar slegs die versekeraar van die trekker.

Ek meen dat dit dienstig is om die bepalings van die Motorvoertuigassuransiewet wat van toepassing is by die beslissing van die onderhawige saak, verbatim aan te haal. In artikel 1(1) word n motorvoertuig soos volg omskryf:

" ,motorvoertuig' beteken n voertuig wat ontwerp of aangepas is om deur middel van enige krag (wat nie uitsluitlik mense- of dierekrag is nie) sonder die hulp van spoorstawe op n pad voortbeweeg of getrek te word, en ook n sleepwa van so n voertuig, maar nie ook -

(a) n voertuig waarvan die gewig vyfhonderd pond nie te bowe gaan nie, wat spesiaal gemaak is vir die gebruik van iemand wat aan n ligamlike gebrek of ongeskiktheid ly en wat ingerig is om slegs een persoon te dra; of

(b) n roller nie; "

Artikels 1(2) en 1(3) lui:

" (2) By die toepassing van hierdie Wet word dit beskou dat n motorvoertuig wat voortbeweeg word deur meganiese, mense- of dierekrag of deur swaarte of momentum, bestuur word deur die persoon wat oor die voertuig beheer het.

(3) By die toepassing van hierdie Wet word beskou dat iemand wat n motorvoertuig op een of ander plek gesit of gelaat het, daardie motorvoertuig bestuur terwyl dit deur swaarte van daardie plek weg beweeg word of terwyl dit staan op daardie plek of op n plek waarheen dit vanaf eersbedoelde plek deur swaarte beweeg geword is. "

Aangesien dit by die uitleg van die aangehaalde bepalings van belang is, word die Engelse teks van die omskrywing van "motor vehicle" en artikel 1(2) ook aangehaal:

" 'motor vehicle' means any vehicle designed or adapted for propulsion or haulage on a road by means of any power (not being exclusively human or animal power) without the aid of rails, and includes any trailer of such a vehicle, but does not include -

(a) a vehicle weighing not more than five hundred pounds which is specially constructed for the use of a person who suffers from a physical defect or disability, and which is designed

to carry only one person; or  
(b) a roller; "

Artikel 1(2) lui:

" For the purposes of this Act a motor vehicle which is being propelled by any mechanical animal or human power or by gravity or momentum shall be deemed to be driven by the person in control of the vehicle. "

Voor die wysiging van „motorvoertuig“ deur artikel 1(1)(a) van Wet No. 31 van 1959, het die omskrywing van „motorvoertuig“ soos volg gelui:

" „motorvoertuig“ beteken enige voertuig wat ingerig is om op n pad voortbeweeg te word deur middel van n ander krag as mense- of dierekrag, sonder behulp van spoorstawe, dog dit omvat nie -

(a) n voertuig wat ingerig is om voortbeweeg te word deur middel van mensekrag, met behulp van meganiese krag;

(b) n voertuig wat nie meer as vyfhonderd pond weeg nie wat spesiaal vervaardig is vir die gebruik van lyers aan n liggaamlike gebrek of ongeskiktheid en wat ingerig is om slegs een persoon te dra;

(c) n roller; "

Ek haal ook weer die Engelse teks van "motor vehicle" aan soos dit was voor die gesegde wysiging:

" "motor vehicle" means any vehicle designed



to ... (b) ...

...

... (b) ...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

for propulsion on a road by means of any power (other than human or animal power) without the aid of rails, but does not include -

(a) a vehicle designed for propulsion by means of human power with the assistance of mechanical power;

(b) a vehicle weighing not more than five hundred pounds which is specially constructed for the use of persons who suffer from a physical defect or disability, and which is designed to carry only one person;

(c) a roller; "

Artikels 1(2) en 1(3) het verskyn in die oorspronklike Wet en het onveranderd gebly.

By artikel 1(g) van Wet No. 60 van 1964 is n omskrywing van n sleepwa bygevoeg wat lui:

" „sleepwa“ beteken nie ook n landbouwerktuig wat nie vir <sup>die</sup> vervoer van mense of goedere ontwerp of aangepas is nie. "

In die Engelse teks word die woorde „beteken nie ook“ deur die woorde "does not include" weergegee.

Die tersaaklike gedeelte van artikel 11 van die

Wet lui:

" 11(1) n Geregistreerde maatskappy wat ingevolge artikel drie of vyf n motorvoertuig verassureer het of beskou word dit te verassureer het, is verplig om enigeen,

wie ookal (wat in hierdie artikel die derde party genoem word) skadeloos te stel weens enige verlies of skade wat die derde party gely het as gevolg van -

(a) enige liggaamlike besering van homself;

(b) die dood of liggaamlike besering van iemand anders,

wat in die een sowel as in die ander geval veroorsaak is deur of voortvloei uit die bestuur van die verassureerde motorvoertuig deur wie ookal op enige plek in die Republiek gedurende die tydperk waaroor die assurance loop, as die besering of dood te wyte is aan die nalatigheid of n ander onregmatige daad van die persoon wat die motorvoertuig bestuur het en wat hieronder in hierdie artikel die bestuurder genoem word, of van die eienaar van die motorvoertuig of sy werknemer in die uitvoering van sy pligte .....

mag Ek ~~eng~~ meld dat die oorspronklike Wet, sowel as die Wysigingswet van 1959, in Engels geteken is.

Daar dien op gelet te word dat die omskrywing van „motorvoertuig“ in 1959 in die volgende opsigte gewysig is, eerstens, die woorde „ander krag as mense- of dierekrag“ is vervang deur die woorde „krag (wat nie uitsluitlik mense- of

dierekrag is nie)". In die Engelse teks is die woorde "(other than human or animal power)" vervang deur "(not being exclusively human or animal power)". Tweedens, is die woorde „of getrek" - in die Engelse teks "or haulage" - bygevoeg. Derdens, is die woorde „en ook n sleepwa van so'n voertuig" - in die Engelse teks "and including any trailer of such a vehicle" - bygevoeg. Vierdenne<sup>s</sup> is die uitsondering wat voorheen vervat was in paragraaf (a) geheel en al weggelaat. Vyfdens is die woord „ingerig" vervang deur die woorde „ontwerp of aangepas". In die Engelse teks is die woorde "or <sup>or</sup> adapted" na die woord "designed" ingevoeg.

Dit wil my voorkom dat die rede vir die 1959 wysiging van die woordomskrywing van „motorvoertuig" ontstaan het vanweë die beperkte uitleg wat aan die oorspronklike omskrywing van daardie woord gegee is in die gewyses van Mathie v. Yorkshire Insurance Co. Ltd., 1954(4) S.A. 731 (A.D.) en R. v. Erasmus, 1954(4) S.A. 1 (O) - n uitleg wat daarop neergekom het dat die woord „motorvoertuig" vir doeleindes van die Wet net voertuie behels het wat ingerig is om op eie krag voortbeweeg te word. In Mathie se saak, wat Erasmus se saak gevolg het, is beslis dat n sleepwa nie verassureerbaar is kragtens die Motorvoertuigassuransiewet nie. In dié gewysde het Schreiner, A. R., om die redes genoem op bls. 734 en 735, wat ek later behandel, ~~tot die slotson~~

gekom dat n sleepwa nie versekerbaar is nie.

Die doel van die wysiging wat aangebring is na die uitspraak in Mathie se saak, was klaarblyklik om ook voertuie wat ontwerp of aangepas is om getrek te word by die woordomskrywing in te sluit. Maar, soos dikwels die geval is, het die gewysigde woordomskrywing ander probleme meegebring.

In die gewysde van Hunt, Leuchars & Hepburn v. S.A. Fire & Accident Insurance Co., (supra), het n sleepwa ("trailer") getrek deur n voorspanmotor, bestuur deur n diensbode van eiser, ene Heine, gebots met n werknemer van eiser en dit is beweer dat die botsing veroorsaak is deur die gesegde diensbode. Verweerder was die verassureerder kragtens die Motorvoertuigassuransiewet van die sleepwa, maar nie van die voorspanmotor nie. In sy besonderhede van eis het eiser beweer dat die bestuurder van die voorspanmotor, voornoemde Heine, ingevolge artikel 1 van die Wet, ook die bestuurder van die sleepwa was. In sy verweerskrif het verweerder gepleit dat die sleepwa, onder die omstandighede, nie afsonderlik versekerbaar was nie, maar slegs tesame met die voorspanmotor en dat hy bygevolg nie die verassureerder van die sleepwa was nie. Dit was verder ontken dat Heine die sleepwa bestuur het kragtens die bepalings van die

Wet. Op bl. 774 en 775 s6 Vieyra, R.:

" It is to be noted that, whereas the previous definition was concerned only with vehicles designed for propulsion, the new definition adds vehicles designed or adapted for haulage. In Mathie's case, supra at pp. 734 - 735, Schreiner, J.A., deals with the interpretation of the phrase 'designed for propulsion' and comes to the conclusion that it means 'designed to be propelled by the vehicles's own power'. What then is covered by the introduction of 'haulage'? It cannot mean that the Legislature intended to cover vehicles designed or adapted for hauling other vehicles, for that type of vehicle is already included in the phrase 'designed for propulsion'. The intention must then have been to include vehicles which, not having their own motive power, nevertheless can be moved by use of power outside such vehicles. In other words the idea was to include vehicles such as trailers designed for traction .....

That being the position one is then faced with the additional words 'and include a trailer of such a vehicle'. As a general rule the word 'includes' is a term of extension but it is capable of other meanings: see R. v. Debele, 1956(4) S.A. 570 (A.D.) at pp. 575 et seq. The answer in each case must depend on the context in which it is used. One starts

here with the position that a trailer qua trailer is already provided for in what might be termed the governing words of the definition.

One of the canons of interpretation is that one does not lightly assume surplusage, so that if possible one must avoid such a result: see Attorney-General Transvaal v. Additional Magistrate Johannesburg, 1924 A.D. 421 at p. 436; Loewenstein v. Commissioner of Taxes, 1956(4) S.A. 766 (F.C.) at pp. 770-771, and authorities there cited, although it does happen that ex abundante cautela the Legislature adds words to stress the meaning to be given to generic terms: see Steyn, Uitleg van Wette, 3rd ed. at p. 18.

A peculiar feature here is that the Legislature did not merely add the words 'and includes any trailer' but 'and includes any trailer of such vehicle'. This in my view is significant. The 'such vehicle' cannot refer to all vehicles included in the generis part of the definition but must refer to those vehicles designed or adapted for propulsion. It seems to me that the inference to be drawn is that, whereas a trailer as a unit by itself is to be insured and is insurable, nevertheless, when it is being hauled, it becomes integrated with the vehicle which provides the motive power. If, then, injury or death is caused by or arises out of the driving of the mechanical horse

or other such vehicle due to the negligence of the driver, it is the insurer of the mechanical horse which in terms of sec. 11 of the Act becomes liable. That it is important that a trailer should as a separate unit be insured arises from the deeming provisions in sec. 1(2) and (3).

This view also avoids the difficulties referred to in Mathie's case, supra at p. 735 E-F, and in R. v. Erasmus, 1954(4) S.A. 1(0) at p. 5D, viz. the difficulties that would arise where tractor and trailer are insured by different companies and an accident occurs during the course of haulage. "

Na my oordeel, blyk dit dat Vieyra, R., die mening toegedaan was dat die woorde "includes any trailer of such a vehicle" - daar dien opgelet te word dat by dit verkeerdelik weergee as "including any trailer of such vehicle" - in die omskrywing van „motorvoertuig" nie n uitbreiding van die begrip „motorvoertuig" te weeg gebring het nie, dog dat aan die woord "includes" die betekenis van "integrates" of "embodies" („beliggaam") geheg moet word. By so'n uitleg sou, volgens die geleerde Regter, die posisie dan wees dat, ofskoon n sleepwa n apart<sup>e</sup> motorvoertuig is vir doeleindes van die Wet, en as sulks versekerbaar is, dit by koppeling aan n ander motorvoertuig waardeur dit getrek word n



geïntegreerde deel uitmaak van laasgenoemde voertuig.

Hierdie beslissing is gevolg in die gewysdes van Appel v. Sun Insurance Office, (supra) op bl. 97 C-E en National Employers Algemene Versekeringsmaatskappy Bpk. v. Van Wyk en n Ander, 1970(3) S.A. 82<sup>(w.)</sup>. In laasgenoemde gewysde is bedenkinge uitgespreek oor die juistheid van die beslissing in Hunt se saak (supra), dog aangesien Margo, Wnd.R., besluit het dat hy nie geheel en al oortuig is dat Hunt se saak klaarblyklik verkeerd beslis is nie, hy verplig is om daardie saak te volg.

In hierdie Hof het die advokaat vir verweerder betoog dat Hunt se saak, sowel as die ander twee gewysdes hierbo na verwys, verkeerd beslis is en wel deurdat daar in genoemde sake aan die woord "includes" ("en ook") in die woordomskrywing van "motorvoertuig" n verkeerde betekenis gegee is, naamlik, n betekenis van beliggaam ("embodies"), as gevolg waarvan die betrokke omskrywing so uitgelê is dat n sleepwa vir doeleindes van die Wet n motorvoertuig is, en as sulks versekerbaar is, maar sodra dit aan n ander motorvoertuig gekoppel word, wat dit trek, dit deel uitmaak van die trekkende voertuig. Die advokaat het betoog dat, in die samehang van die woordomskrywing van "motorvoertuig", die woorde "en ook n sleepwa van so'n voertuig"

("and includes any trailer of such a vehicle") só uitgelê moet word dat n sleepwa wat in die gewone sin van die woord nie n "voertuig" is nie, n motorvoertuig vir doeleindes van die Wet word wanneer dit aan n motorvoertuig gekoppel word, maar dat terwyl dit so gekoppel is dit n aparte voertuig is en bly beide vir versekering daarvan en vir die vasstelling van aanspreeklikheid onder artikel 11 van die Wet. Op daardie basis, so lui die betoog, en met inagneming van artikel 1(2) van die Wet, is die bestuurder van die trekkende motorvoertuig ook die bestuurder van die sleepwa en, indien hy nalatig was ten opsigte van die bestuur van die sleepwa, die versekeraar van die sleepwa aanspreeklik is ingevolge artikel 11 en nie die versekeraar van die trekkende voertuig nie.

Die eiser advokaat vir die eiser, daarenteen, het betoog dat, ingevolge artikel 11 van die Wet, aanspreeklikheid teenoor n derde party bestaan wanneer die beserings veroorsaak is deur of voortvloei uit die bestuur van n motorvoertuig soos deur die Wet omskryf, en dat die Wet, by n behoorlike uitleg daarvan, nie voorsien dat n sleepwa bestuur word nie. Hierdie betoog was gegrond op twee basiese stellings. Die eerste was dat artikel 1(2) van die Wet, wat as n vermoedingsbepaling dien

om vas te stel wie, onder sekere omstandighede, geag word die bestuurder van n motorvoertuig te wees alleen betrekking het op gevalle waar n motorvoertuig voortbeweeg word ("is being propelled") en dus, by die toepassing van die betekenis geheg aan die woord "propulsion" in Mathie se saak, nie ook slaan op motorvoertuie wat getrek word nie. Die advokaat het dit beklemtoon dat die woorde „of getrek word" ("or haulage"), wat deur die Wysigingswet van 1959 by die woordskrywing van „motorvoertuig" ingesluit is, nie ook by artikel 1(2) ingevoeg is nie. Die tweede stelling was dat die wetgewer deur die wysiging van die woordskrywing „motorvoertuig" in 1959 die bedoeling aangedui het dat sleepwaens terwyl hulle getrek word deur n ander motorvoertuig nie bestuur word nie. Vir hierdie stelling steun die advokaat op die feit dat die 1959 wysiging nie alleen die woorde „of getrek te word" ("or haulage") by die oorspronklike omskrywing ingevoeg het nie, maar verder gegaan het en ook die woorde „en ook n sleepwa van so'n voertuig" ("and includes any trailer of such a vehicle") bygelas het. Hierdie betoog is verder toegelig deur aan te voer dat n sleepwa as sulks reeds gedek word deur die woorde „of getrek te word" en dat daar dus n ander bedoeling moes gewees het met

die gebruik van die woorde „en ook n sleepwa van so'n voertuig”. Daardie ander bedoeling, so lui die betoog, was dat n sleepwa, terwyl dit gekoppel is aan n ander motorvoertuig om daardeur getrek te word, nie as n afsonderlike motorvoertuig beskou moet word nie, maar wel as deel van die trekkende motorvoertuig - d.w.s. dit maak deel uit van n kombinasie. Vir hierdie stelling het die advokaat gesteun op Hunt, Appel en Van Wyk (supra) se gewysdes waar die woord "includes" („en ook") die betekenis van beliggaan ("embodies") gegee is. Die advokaat betoog dan dat die uitleg van die Wet, soos toegepas op die feite van die huidige saak, daarop sou neerkom, dat daar regtens geen bestuurder van die sleepwa was nie, maar slegs van die trekker waarvan die sleepwa deel uitgemaak het en dat die nalatigheid van die bestuurder, Van der Merwe, dus vir verweerder as versekeraar van die trekker aanspreeklik gemaak het. Bygevolg sou dit dan beteken dat die bewerings in verweerder se verweerskrif dat die beserings nie veroorsaak is deur die bestuur van die trekker of daaruit voortvloei nie, asook sy bewerings dat die beserings uitsluitlik veroorsaak is deur en voortvloei uit die bestuur van die sleepwa, regtens ongegrond is, en die eksepsie derhalwe



korrek gehandhaaf is.

Ofskoon die woordkeuse van die wetgewer by sy wysiging van die woordskrywing van „motorvoertuig” veel te wense oorlaat en, hoe dit ook al uitgelê word, dit anomalieë skyn te weeg te bring, is dit, soos ek reeds opgemerk het, duidelik dat die bedoeling was, klaarblyklik as gevolg van Mathie se saak, om voertuie wat ontwerp is of aangepas is om deur sekere krag getrek te word ook in te sluit by die omskrywing van „motorvoertuig”. n Netelige probleem word egter geskep deur die byvoeging van die woorde „en ook n sleepwa van so'n voertuig” en die saak word verder bemoeilik aangesien daar nie n omvattende omskrywing van die woord „sleepwa” („trailer”) in die Wet is nie. Daar is wel die invoeging van n bepaling deur Wet No. 60 van 1964 wat sekere landbouwerktuie by die betekenis van sleepwa uitsluit, maar, soos ek later trag aan te toon, is dit nie van veel hulp by die uitleg van die woordskrywing van „motorvoertuig” nie. n Verdere probleem ontstaan deurdad met die woordskrywing „motorvoertuig” in 1959 die vermoedingsbepaling in artikel 1(2) onveranderd gelaat is.

In Hunt se saak (supra) het die probleem wat ontstaan uit die bewoording van die gewysigde omskrywing van

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

„motorvoertuig“ hom pertinent voorgedoen. Soos reeds hierbo opgemerk, het Vieyra, R., in daardie saak tot die gevolgtrekking gekom dat daar aan die woord „includes“ („en ook“) n betekenis geheg moet word wat daarop neerkom dat, hoewel n sleepwa n motorvoertuig is kragtens die woordomskrywing van die Wet, en as sulks versekerbaar is, dit, by koppeling aan n ander motorvoertuig waardeur dit getrek word, deel uitmaak van („becomes integrated with“) die trekkende voertuig. Die geleerde Regter baseer hierdie gevolgtrekking op die volgende redenasie:

- (a) die invoeging by die woordomskrywing van die woorde „ontwerp of aangepas .....om getrek te word“ het insigsself voorsiening gemaak vir insluiting van sleepwaens by die omskrywing van motorvoertuie;
- (b) deur die gebruik van die woorde „en ook n sleepwa van so'n voertuig“ („and includes any trailer of such vehicle (sic)“) was daar derhalwe n bybedoeling waaraan gevolg gegee moet word;
- (c) die woord „includes“ word gewoonlik gebruik om n uitbreiding van die betekenis aan te dui, maar kan ook ander betekenis hê. As gesag vir hierdie



stelling word verwys na R. v. Debele, 1956(4) S.A.

570 (A.D.) op bls. 575 et seq.;

(d) in die 1959 wysiging van die omskrywing van „motor-voertuig" was die wetgewer nie tevrede om net die woorde "and includes any trailer" te gebruik nie, maar het bygevoeg "of such vehicle". Vir Vieyra, R., was hierdie byvoeging betekenisvol en het dit hom tot die slotsom gebring dat terwyl n sleepwa as n eenheid opsigself versekerbaar is en verseker moet word, desnieteenstaande wanneer dit getrek word, dit deel uitmaak van die voertuig wat die dryfkrag voorsien.

Ek kan my met eerbied nie met die geleerde Regter se redenasie vereenselwig nie, veral in dié gedeeltes wat in paragrawe (c) en (d) hierbo gemeld word. Die beslissing in die gewysde van R. v. Debele (supra) waarop Vieyra, R., steun, is geen gesag vir die proposisie dat die woord "includes" ook "embodies" of "integrates" beteken nie. Die drie betekenisse wat Fagan, A.R., in Debele se saak aan die woord "includes" heg is nie vatbaar vir die betekenis van "embodies" of "integrates"

nie. Ek wil egter nie te kenne gee dat die woord "includes" nooit sodanige betekenis kan hê nie. Dit sal in elke geval afhang van die bedoeling van die wetgewer soos dit blyk uit al die bepalings van die besondere Wet.

Die woorde „en ook" in die Afrikaanse teks word gewoonlik in 'n uitbreidingsin gebruik. Dit trouens skyn die mees algemene betekenis van daardie woorde te wees. (Sien: R. v. Debele (supra) op bl. 575). Mag ek hier interpoleer dat die woorde „en ook" in die omskrywing van „motorvoertuig" noodwendig gelees moet word as „en beteken ook" aangesien die omskrywing begin met die woord „beteken" en dit duidelik is dat dié woord betrekking het op die woorde „en ook". Ek kan my nouliks voorstel dat die woorde „beteken ook", wat deurgaans by woordskrywing in ons wetgewing die vertaling is van "includes", in Afrikaans die betekenis van „beliggaam" ("embodies") kan hê. Indien die bedoeling van die wetgewer was om aan die woord "includes" die betekenis van "embodies" te heg sou, reken ek, ander woorde in die Afrikaanse teks gebesig gewees het. Die betekenis van 'n woord of woorde van 'n statut wat gemeen is aan beide die twee amptelike tekste moet beskou word as die betekenis wat die

bedoeling van die wetgewer weergee. (New Union Goldfields Ltd.

X v. C.I.R., 1950(3) S.A. 393 (A.D.) op bl. 406.) Dit wil my

voorkom dat n betekenis wat die omskrywing van „motorvoertuig“  
uitbrei, gemeen is aan die betekenis van die woorde "includes"  
en „beteken ook“.

By die ontleding van die redenasie in Hunt se  
saak, kom dit daarop neer dat Vieyra, R., in plaas van te bepaal  
welke dinge by die uitdrukking „motorvoertuig“ ingesluit is -  
d.w.s. watter dinge as motorvoertuie vir doeleindes van die  
Wet beskou moet word - hy bepaal het watter aanhangsel by die  
motorvoertuig as sulks ingesluit is - d.w.s. wat in die motorvoer-  
tuig beliggaam word. Dit is nie n korrekte benadering ten einde  
die bedoeling van die wetgewer ten opsigte van die betrokke  
woordomskrywing vas te stel nie. Ek het reeds daarop gewys dat  
in sy weergawe van die bepaling "and includes any trailer or  
such a vehicle" Vieyra, R., die woord "a" weggelaat het. Tot  
welke mate, indien enige, daardie weglating hom beïnvloed het  
om n besondere betekenis aan die woord "includes" te heg, is  
nie duidelik nie. In elk geval kom sy benadering daarop neer  
dat die woord "includes", waar dit in die woordomskrywing gebruik

word om te bepaal "but does not include" n ander betekenis het as die woord "includes" wat dit net vooraf gaan.

Die gevolg waartoe die beslissing in Hunt se saak lei, is dat n sleepwa, as n eenheid n motorvoertuig is, en as sulks versekerbaar is, (Sien Art. 3 van die Wet) maar sy identiteit as motorvoertuig verloor sodra dit aan n ander motorvoertuig gekoppel word en daardeur getrek word. Die logiese konsekwensie daarvan sou wees dat wanneer en terwyl n sleepwa deur n ander motorvoertuig getrek word die versekering daarvan geen aanspreeklikheid teen die versekeraar inhou nie, aangesien, volgens die standpunt, die sleepwa nie bestuur word nie (Sien: Artikel 11 van die Wet). n Verdere gevolg sou wees dat, terwyl dit so gekoppel is en getrek word op n publieke pad, dit nie verseker hoef te wees nie (Artikel 19 van die Wet) en dit wel om dieselfde rede, naamlik omdat dit nie bestuur word nie.

n Verdere ongerymdheid wat ontstaan uit Vieyra, R., se uitleg van die omskrywing van "motorvoertuig" het betrekking op artikel 6(3) van die Wet. Kragtens genoemde artikel is n geregistreerde maatskappy geregtig om homself tevrede te stel aangaande die padwaardigheid van n motorvoertuig alvorens die

maatskappy dit ingevolge die Wet verseker. Die geleerde Regter se uitleg bring egter mee dat n versekeraar van n motorvoertuig aanspreeklik gehou kan word vir skade of verlies soos omskryf in artikel 11, wat veroorsaak is vanweë onpadwaardigheid van n sleepwa wat aan genoemde voertuig gekoppel word en wat nie deur daardie maatskappy verseker is nie - dit kan of onverseker wees of deur n ander maatskappy verseker wees. Die resultaat sou dus wees dat die versekeraar van die trekkende motorvoertuig se aanspreeklikheid, sonder sy wete en beheer, uitgebrei word tot enige sleepwa wat aan die versekerde motorvoertuig gekoppel word, en wat genoemde maatskappy, indien versekering daarvan by hom aangevra sou gewees het, sou geweier het om te verseker weens onpadwaardigheid.

Die anomalie wat voortvloei uit die beslissing in Hunt se saak is sodanig dat die wetgewer nouliks kon bedoel het dat die woordomskrywing „motorvoertuig“ die betekenis sou hê wat Vieyra, R., daaraan gegee het. Die vraag wat sigself dan voordoën, is of daar n ander en meer aanvaarbare uitleg aan daardie woordomskrywing gegee kan word.

Die gewone betekenis van „voertuig“ is „enige ryding

wat gebruik word om passasiers of goedere te vervoer". (Sien: Handwoordeboek van die Afrikaanse Taal.) Die gewone betekenis van "vehicle" is: "a means of conveyance provided with wheels or runners and used for the carriage of persons or goods". (Sien: The Oxford English Dictionary). Na my oordeel dus, sal n sleepwa, in die gewone sin van die woord, en derhalwe die sleepwa wat in die onderhawige saak betrokke was, n „voertuig" wees aangesien dit n <sup>lykhouer</sup> vervoermiddel is vir die vervoer van goedere. Die sinsnede in die omskrywing van „motorvoertuig", nl. „n voertuig wat ontwerp of aangepas is om op n pad deur middel van enige krag..... getrek te word" (my kursivering) sal, na my oordeel, klaarblyklik n sleepwa soos hierbo beoog, insluit aangesien dit n „voertuig" is, en aangesien dit „ontwerp of aangepas is om deur middel van enige krag ..... op n pad getrek te word."

Die vraag wat dan onmiddellik ter sprake kom is waarom dit dan vir die wetgewer nodig was om die woorde „en ook n sleepwa van so'n voertuig" by te voeg? Dit is alometaanvaarde ~~reg dat aan elke woord of woorde in n statuut n betekenis gegee~~ moet word, tensy die woord of woorde oorbodig is of tot n absurditeit lei (Sien: Steyn, Uitleg van Wette, 3 de uitgawe bls.

16 - 18). Soos die geleerde outeur van genoemde werk egter op bl. 18 daarop wys is tautologie nie n buitengewone verskynsel in die wetgewing nie. Dit kom dikwels voor dat die wetgewer ex abundanti cautela n spesifieke bepaling invoeg aangaande n aangeleentheid wat reeds deur n algemene bepaling gedek is. Die invoeging in die eerste deel van die woordskrywing van motorvoertuig van die woorde „of getrek te word” sou, na my mening, seersekerlik beteken dat n sleepwa, wat n voertuig is, n motorvoertuig is en dit ~~so~~ bly selfs wanneer dit gekoppel word aan n ander motorvoertuig en daardeur getrek word, en derhalwe afsonderlik versekerbaar is en verseker moet word. Na my oordeel, het die wetgewer die woorde „en ook n sleepwa van so'n voertuig” ex abundanti cautela ingevoeg om dit absoluut duidelik te maak dat n sleepwa, wanneer dit getrek word, nie deel uitmaak van die trekkende voertuig nie, dog dat dit opsigself n motorvoertuig bly en ingevolge die Wet versekerbaar is en verseker moet word. So'n uitleg sou noodwendig die gevolg hê dat wanneer daar, ~~byvoorbeeld meer as een sleepwa aan n selfaangedrewe voertuig gekoppel is en getrek word, elkeen van dié sleepwaens, solank sodanige sleepwaens „voertuie” is, versekerbaar is en verseker~~

moet word ingevolge die Wet.

Toestelle soos betonmengers, kompressors, ploëë, stropers, ens. sou volgens dié uitleg nie binne die bestek van die woordskrywing van motorvoertuig val nie, aangesien sodanige toestelle nie ontwerp of aangepas is om goedere of passasiers te vervoer nie, en derhalwe nie „voertuie” is nie.

n Vraag wat dan, as gevolg van laasgenoemde uitleg ontstaan, is waarom dit nodig was om deur artikel 1(g) van Wet 60 van 1964 n landbouwerktuig wat nie vir vervoer van mense of goedere ontwerp of aangepas is nie, uit te sluit by die omskrywing van „sleepwa” wat voorkom in die woordskrywing van „motorvoertuig”. Na my oordeel, is hierdie bepaling ook ex abundanti cautela ingevoeg. Enige landbouwerktuig wat nie aangepas of ontwerp is om mense ~~en~~ of goedere te vervoer nie, is nie, soos hierbo verduidelik, n voertuig nie, en sou dus nie n sleepwa wees soos bedoel in die woordskrywing van „motorvoertuig” nie. Die wetgewer wou dit egter beklemtoon en bo enige twyfel stel dat n landbouwerktuig wat getrek word, <sup>nie</sup> dog nie ontwerp of aangepas is vir die vervoer van mense of goedere, nie n sleepwa is nie soos bedoel in die woordskrywing van „motorvoertuig”. Ek meen dat die wetgewer in besonder n



...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

...the ...

landbouwerktuig uitgesonder het aangesien toestelle soos stropers, dorsmasjiene ens. somtyds op die openbare paaie aangetref word.

Alhoewel hierdie uitleg, na my mening, die minste anomalieë teweegbring is n moontlike uitleg ook dié wat Kollega Jansen in sy uitspraak in hierdie saak aan die hand doen. Vir die doeleindes van die huidige saak is dit egter nie nodig om te beslis welke van dié twee beskouings aangaande die uitleg van die woorde „en ook n sleepwa van so'n voertuig" korrek is nie. Dieselfde geld vir die uitleg wat in hierdie uitspraak en dié van Kollega Jansen geheg word aan die omskrywing van „sleepwa" in die 1964 Wet.

Om die voorgaande redes is ek bygevolg die mening toegedaan dat die beslissings in Hunt, Appel en Van Wyk se sake (supra) verkeerd beslis is.

Die verdere probleem wat ontstaan by die uitleg van die Wet in sy huidige vorm, het betrekking op artikel 1(2) van die Wet, en wel vanweë die oorweging dat aanspreeklikheid ingevolge artikel 11 van die Wet slegs bestaan wanneer n motorvoertuig bestuur word. Die vraag wat dan ontstaan is of n motorvoertuig, soos byvoorbeeld n sleepwa, wanneer dit deur n ander motorvoertuig met eie krag getrek word, beskou word bestuur te wees.

Artikel 1(2) van die Wet bepaal dat, vir doeleindes van die Wet, dit beskou word dat n motorvoertuig onder sekere omstandighede bestuur word deur die persoon wat in beheer daarvan is. Hierdie artikel verwys egter na motorvoertuie wat voortbeweeg word ("being propelled") en nie ook na voertuie wat getrek word ("being hauled") nie. Anders as die woordomskrywing van "motorvoertuig" is artikel 1(2) na die beslissing in Mathie se saak

30/ onveranderd ....

onveranderd gelaat. Op grond daarvan is dit in oorweging gegee dat, gesien die uitleg wat Schreiner, A.R., in Mathie se saak gegee het aan die woord "propulsion" - naamlik aandrywing deur die voertuig se eie krag - die woord "propelled" ("voortbeweeg word") in artikel 1(2) n ooreenstemmende betekenis moet hê. Indien dit die geval is, so lui die betoog, kan daar nie op die vermoedingsbepaling van artikel 1(2) staatgemaak word om n bestuurder aan te wys vir n motorvoertuig, soos n sleepwa, wat nie deur sy eie krag voortbeweeg word nie, maar wel deur n ander motorvoertuig, soos n trekker.

In Mathie se saak het Schreiner, A.R., glad nie oor artikel 1(2) gehandel nie, en dit ten spyte daarvan dat die advokaat vir die appellant in daardie saak betoog het dat die bewoording van dié artikel die gedagte dat "propulsion" die betekenis het van "self-propulsion" weerspreek. Dit mag miskien nodig gewees het om daaroor te handel ten einde vas te stel wat bedoel was met "propulsion" in artikel 1(2). Die geleerde Regter het hom egter in sy uitspraak slegs beperk by die woord "propulsion" in die woordomskrywing van "motorvoertuig" en het daardie woord vertolk sonder enige verwysing na woordeboek-

definisies. Trouens die woordeboeke skyn aan die woord "propelled" n betekenis te gee wat wyer is as "self-propelled" („selfaangedrewe"). (Sien omskrywing in: The Oxford English Dictionary s.v. "propel", "to drive forth or away; to drive forward or onward; to impart an onward motion to; to cause to move onwards; Funk and Wagnall, A Standard Dictionary of the English Language, s.v. "propel", "to drive or urge forward; force onward; cause to move on; drive forward"). Nie ~~alleen~~ een van hierdie definisies van die woord "propel" beperk die betekenis van die woord tot "self-propelled" nie. In die Afrikaanse teks word die woord „voortbeweeg" gebruik, wat ooreenkom met die definisie van "to cause to move on/onwards" wat in beide voorgenoemde woordeboeke gebruik word, en die betekenis van die Afrikaanse woord is ook nie beperk tot voortbeweeg deur eie krag nie.

Wat die geleerde Regter gedoen het, was om die betrokke woord te vertolk in die lig van die Wet soos dit destyds gestaan het. Hy het begin deur te verklaar dat daar gewoonweg nie van n sleepwa as motorvoertuig gepraat word nie. Hy sien egter moeilikheid om veel gewig aan dié oorweging te skenk weens die feit dat die statutêre definisie nie noodwendig beperk is tot die gewone gebruik van die woord nie. Hy verklaar voorts

dat n „motorvoertuig“ seersekerlik in die Wet omskryf kan word om n sleepwa in te sluit, maar dat dit natuurlikerwyse uitdruklik gedoen sal word, en in die omskrywing soos dit destyds gestaan het, was dit nie gedoen nie. Daarna gaan hy voort op gesag van die Engelse gewysde van St. John Pilot Commissioners v. Cumberland Railway & Coal Co., 1910 A.C. 208 om aan die woord "propelled" n beperkte betekenis te gee vir die doeleindes van die uitleg van die omskrywing van „motorvoertuig“. Hy meld dan dat die gedagte van bestuur van n motorvoertuig deurgaans in die Wet aanwesig is (bv. artikels 11 en 19), en dat n mens gewoonweg nie die gedagte het dat n sleepwa bestuur word nie.

As n verdere oorweging noem Schreiner, A.R. sekere opmerkings wat gemaak is in R. v. Erasmus, (supra) met betrekking tot probleme wat kan ontstaan indien n sleepwa afsonderlik versekerbaar is.

Die oorwegings waarop die geleerde Regter in Mathie se saak gesteun het, was ongegrond in die lig van die Wet soos dit destyds gestaan het. Die prent is egter verander deur die wysiging wat in 1959 aangebring is. As gevolg van daardie wysiging is n voertuig wat getrek<sup>word,</sup> en dus ook n sleepwa,

n motorvoertuig; dit is ook afsonderlik versekerbaar. Daaruit moet volg, juis vanweë bepalinge soos artikels 11 en 19, dat dit bestuur moet kan word en dus geag word n bestuurder te hê wanneer dit getrek word.

Onder die omstandighede meen ek dus dat die woord „voortbeweeg“ (“propelled”) in artikel 1(2) so vertolk moet word dat dit aanpas by die nuwe begrip in die Wet, naamlik dat n sleepwa ook n motorvoertuig is; as sulks versekerbaar is, en beskou moet word wees bestuur te word deur die persoon wat in beheer daarvan is. Indien so uitgelê sou die artikel, myns insiens, behoorlik uitvoeringaan die bedoeling van die wetgewer gee aangesien dit dan die geval sou dek van n sleepwa wat deur n trekker getrek word, wat andersins nie die geval sou gewees het nie.

Indien artikel 1(2), in navolging van die uitleg aan die woord “propulsion” gegee in Mathie se saak, vertolk word om net betrekking te hê op motorvoertuie wat onder eie krag voortbeweeg, sou daar onteenseglik n leente in die Wet wees.

---

Nie alleen sou die gevolg dan wees dat n sleepwa, wat deur n ander motorvoertuig (soos bv. n trekker) getrek word, nie daardeur gedek word nie, maar ook dat n motorvoertuig wat sy eie kragbron

het, bv. n motor wat op die pad onklaar geraak het en deur n ander motorvoertuig gesleep word ook nie deur die artikel gedek sou wees nie. Dit, reken ek, kon nooit die bedoeling van die wetgewer gewees het nie. Indien die wyer betekenis soos in die woordeboeke omskryf aan die woord "propel" („voortbeweeg") gegee word, is dit duidelik dat, waar n sleepwa, wat binne die bestek van die omskrywing van „motorvoertuig" val, soos hierbo uitgelê, deur n ander motorvoertuig wat oor sy eie meganiese krag beskik, getrek word, daardie sleepwa se<sup>r</sup>sekerlik voortbeweeg word ("propelled") deur meganiese krag.

Aangesien die woorde "propel" en „voortbeweeg word" in die gewone betekenis van daardie woorde nie die enge betekenis het van "self-propelled" of „selfaangedrewe" nie, soos reeds hierbo opgemerk, het die wetgewer toe hy met die Wysigingswet van 1959 uitdruklik bepaal het dat die Motorvoertuigassuransiewet nie beperk is tot voertuie wat deur eie krag voortbeweeg nie, dit skynbaar nie nodig geag om artikel 1(2) te wysig deur „getrek word" ("hauled") daarby in te voeg nie.

Om die voorgaande redes is ek bygevolg die mening toegedaan dat artikel 1(2) van toepassing is op n motorvoertuig wat getrek word deur n ander motorvoertuig met sy eie kragbron.



Die uitleg wat ek aan die omskrywing van „motorvoertuig” gegee het, en die slotsom dat artikel 1(2) geld wanneer n sleepwa deur n ander motorvoertuig voortbeweeg word deur die meganiese krag van laasgenoemde voertuig, hou die betekenis in dat waar n motorvoertuig n sleepwa, wat n motorvoertuig is, trek, die bestuurder van die trekkende voertuig ook geag word die bestuurder van die sleepwa te wees - tensy natuurlik die omstandighede sodanig is dat iemand anders werklik in beheer van die sleepwa is. Waar n sleepwa deur n ander motorvoertuig getrek word en genoemde voertuie betrokke raak by n voorval waarin iemand beseer of gedood word sal dit nodig wees om, vir doeleindes van artikel 11(1), van die Wet vas te stel:

(a) of die genoemde beserings of dood veroorsaak is deur *trekkende voertuig of van die* of voortvloei uit die bestuur van die sleepwa, of moontlik die bestuur van albei voertuie, en

(b) of die genoemde beserings of dood te wyte is aan die nalatigheid van of ander onregmatige daad van

die bestuurder van die trekkende voertuig in daardie

hoedanigheid, of van die bestuurder van die sleepwa

in daardie hoedanigheid, of in beide hoedanighede.

Dieselfde oorwegings geld ten opsigte van die eienaar

(of <sup>sy</sup> werknemer) van een of ander van die voertuie.

Grif sou ek wou toegee dat dit in gegewe omstandighede moeilik mag wees om dié genoemde feitelike probleme op te los, maar dit kan, na my oordeel, nie afding nie op die uitleg van die omskrywing van „motorvoertuig” sowel as dié van artikel 1(2) soos hierbo uiteengesit is.

Ek is bygevolg die mening toegedaan dat in die onderhawige geval artikel 1(2) van die Wet wel van toepassing is, en dat die sleepwa in die onderhawige saak geag moet word bestuur te gewees het deur die bestuurder van die trekker. Voorts kom ek, soos reeds hierbo aangetoon, tot die slotsom dat, vir doeleindes van die Wet, die trekker en sleepwa nie n kombinasie gevorm het nie - d.w.s. in die sin soos deur eiser bedoel, naamlik dat,

37/ deur .....

deur koppeling, die sleepwa n deel geword het van die trekker as motorvoertuig. Daar kan dus regtens geen beswaar wees teen die stelling in paragraaf 6(c) van verweerder se verweerskrif dat eiser se beserings uitsluitlik veroorsaak is deur, en voortvloei uit, die bestuur van die sleepwa nie. Dit is aan die hand gedoen dat, selfs al sou die sleepwa en trekker nie regtens as n kombinasie beskou kan word nie (in die sin soos hierbo genoem), terwyl die sleepwa aan die trekker gekoppel is, en deur een persoon bestuur word, dit die regsgevolg moet hê dat waar die dood of beserings veroorsaak word deur of voortvloei uit die bestuur van die sleepwa, sodanige dood of beserings beskou moet word om ook voort te vloei uit die bestuur van die trekker - en dit vanweë die feit (so word geredeneer) dat die sleepwa slegs kan voortbeweeg indien dit deur die trekker getrek word. Derhalwe volgens dié standpunt, is die bewering in paragraaf 6(c) van die verweerskrif - naamlik, dat eiser se beserings uitsluitlik veroorsaak is deur en voortvloei uit die bestuur van die sleepwa - regtens ongegrond. Hierdie standpunt berus ongetwyfeld op die sine qua non oorsaaklikheidsteorie. Ek is egter nie oortuig dat dié teorie in alle gevalle van toepassing is nie. (verf. Wells

and Ano. v. Shield Insurance Co. Ltd. and Ano. 1965(2) S.A. 865 (C)

op bls. 868 e.v.) Die voornoemde teorie sal immers, na my oordeel, nie van toepassing wees nie op (a) n geval waar die sleepwa, wat deur n trekker getrek word, op n gevaarlike plek tot stilstand gebring word en daar gelaat word sodat <sup>dit</sup> n ongeluk veroorsaak - en dit nieteenstaande die feit dat die sleepwa sonder die kragbron van die trekker nie daar sou gekom het nie, of (b) n geval waar die trekker en sleepwa terwyl hulle aanmekaar gekoppel is, teen n steilte gelaat is en albei voertuie of vorentoe of agteruit beweeg elk deur sy eie swaarte.

In die genoemde gevalle sou dit, na my mening, nie gekonstateer kan word dat die dood of beserings wat veroorsaak word deur of voortvloei uit die bestuur van die sleepwa noodwendig ook voortvloei uit die bestuur van die trekker nie - inagnemende dat die bestuurder van die trekker deur die Wet geag word in twee hoedanighede op te tree, naamlik <sup>as</sup> die bestuurder van die trekker en as bestuurder van die sleepwa.

---

<sup>saak</sup>  
In die onderhawige <sup>1</sup> is dit op die pleitstukke

gemene saak dat eiser beseer is deurdat die regteragterwiel van die sleepwa oor hom gery het terwyl die sleepwa aan die

trekker gekoppel was en terwyl Van der Merwe die bestuurder van die trekker was - dit volg dan ~~dat~~ uit, wat hierbo gesê is, dat hy ook die bestuurder van die <sup>sleepwa</sup>~~trekker~~ was. Orignens is die feitebewerings in eiser se besonderhede van eis ontken. Verweerder beweer in paragraaf 6(c) van sy verweerskrif dat eiser se beserings uitsluitlik veroorsaak is deur en voortvloei uit die bestuur van die sleepwa. Die feite waarop hierdie bewering gemaak is, is nie verstrek nie, en besonderhede daarvan is nie aangevra nie.

Die bewering in paragraaf 6(c) is derhalwe, na my oordeel, n bloot feitelike bewering en of dié bewering korrek is, al dan nie, kan nie by wyse van eksepsie beslis word nie.

Daar bestaan derhalwe geen geldige gronde vir die eksepsie en vir deurhaling van die betrokke paragrawe soos in die verweerskrif geformuleer nie.

Bygevolg slaag die appél met koste en die uitspraak van die Hof a quo word verander na: „Die eksepsie word van die hand gewys met koste“.

  
POTGIETER, A.R.

DE VILLIERS, Wnd. A.R. ) stem saam.  
MULLER, Wnd. A.R. )

IN DIE HOOGGEREGSHOF VAN SUID-AFRIKA

APPELAFDELING

In die saak tussen:

SANTAM VERSEKERINGSMAATSKAPPY BEPERK ..... APPELLANT

EN

JACOBUS JOHANNES KEMP ..... RESPONDENT

Coram: Van Blerk, Wnd. H.R., Potgieter, Jansen, A.RR.,  
De Villiers et Muller, Wnd. A.RR.

Verhoor:

9 November 1970.

Gelewer:

7 April 1971

---

UITSPRAAK

JANSEN, A.R. :

Ongelukkig bevind ek my in die posisie dat ek, met eerbied, my nie met die meerderheidsbeskouing kan vereenselwig nie. By die hieropvolgende uiteensetting van die ~~redes daartoe, sal ek die appellant en die respondent verweerder~~ en eiser onderskeidelik noem, en na Wet 29 van 1942 verwys as ~~of die Hoofwet of die Wet, na gelang die ongewysigde dan wel~~

die ..... /2

die gewysigde bedoel word. Ook sal ek aanvaar, om onnodige herhaling te voorkom, dat die leser vertrouwd is met die inhoud van Kollega Potgieter se uitspraak.

Gelees met die nadere besonderhede kom eiser se vordering wesenlik op die volgende neer: verweerder, as versekeraar van die trekker, is aanspreeklik vir skadevergoeding aan eiser vir sy beserings "veroorzaak deur en voortvloeiend uit die nalatige bestuur van die trekker/sleepwa kombinasie". Met "kombinasie" word bedoel die gekoppelde trekker en sleepwa, en met "bestuur", Van der Merwe se daadwerklike hantering van die kontroles van die trekker, wat lg. laat beweeg het, en gevolglik ook die sleepwa (wat daaraan gekoppel was en waarvan die regteragterwiel oor die eiser gery het). Die verweerder opper in sy pleit drie verwere:

- (a) Van der Merwe was nie nalatig nie;
- (b) die ongeluk is uitsluitlik veroorsaak deur die nalatigheid van die eiser;
- (c) eiser se beserings is uitsluitlik veroorsaak en vloei voort uit die bestuur van die sleepwa.

(a) en (b) is wesenlik verwere wat feite in geskil plaas, maar (c) kom m.i. neer op n verweer wat bloot op n vertolking

van die Wet berus - n vertolking wat sou toon dat, op die feite in die pleitstukke erken, die verweerder in ieder geval nie aanspreeklik is nie. As die "besonderhede van eiser se vordering", verweerder se versoek om nadere besonderhede, eiser se antwoord daarop en die pleit vergelyk word, skyn dit wel die geval te wees. Paragrafe 7 en 8 van eg. lui:-

"7. (a) Tydens gemelde botsing was motorvoertuig CL 12057 behoorlik verseker deur Verweerder ingevolge Wet Nr. 29 van 1942 soos gewysig en was sodanige versekering van krag.

(b) Op 15 November 1968 het Eiser se Stellenboschse prokureurs n eis ingevolge Artikel 11 bis (1) per pos gestuur aan Verweerder se hoofkantoor te Kaapstad.

8. Uit hoofde van die voorgaande is Verweerder teenoor Eiser aanspreeklik vir betaling van die bedrag van R4,728.27."

Ten opsigte van 7 (a) en 8 het verweerder gevra:-

"Gesien die bewerings in paragrafe 3 en 5 dat die regteragterwiel van gemelde sleepwa oor eiser gery het en dat eiser as gevolg daarvan beseer is, word eiser versoek om die gronde aan te dui waarop hy verweerder as versekeraar ingevolge Wet nr. 29 van 1942 (soos gewysig) van gemelde trekker CL. 12057 vir sy beweerde skadevergoeding aanspreek."

Eiser ..... /4



Eiser het geantwoord:-

"Verweerder as versekeraar ingevolge Wet Nr. 29 van 1942 (soos gewysig) van gemelde trekker CL 2301 is aanspreeklik vir skadevergoeding aan Eiser vir sy beserings veroorsaak deur en voortvloeiend uit die nalatige bestuur van die trekker/sleepwa kombinasie."

Hierop het verweerder toe gepleit:-

"Ad paragrawe 7 (a) en 8 van eiser se besonderhede van eis:

(a) Verweerder erken dat gemelde trekker CL. 2301 behoorlik verseker was soos beweer en dat sodanige versekering van krag was;

(b) Verweerder ontken dat gemelde trekker en sleepwa vir die doeleindes van Wet nr. 29 van 1942 soos gewysig, n kombinasie gevorm het;

(c) Verweerder beweer dat eiser se beserings uitsluitlik veroorsaak is deur en voortvloei uit die bestuur van gemelde sleepwa CL. 12057;

(d) Verweerder ontken derhalwe dat hy as versekeraar ingevolge Wet nr. 29 van 1942, soos gewysig, van gemelde trekker CL. 2301 teenoor eiser aanspreeklik is vir skadevergoeding;

(e) Behoudens die voorgaande word hierdie paragrawe ontken."

Word hierdie paragraaf van die pleit gelees in die lig van (f)

die beklemtoning in die versoek om nadere besonderhede van die

feit dat die sleepwa se regteragterwiel oor die eiser gery het, en (W) die bewering elders (in para. 2 (c)) gemaak dat ondanks Van der Merwe bestuurder van die trekker was, hy ook "uit hoofde van artikel 1 (2) van Wet nr. 29 van 1942 soos gewysig, die bestuurder van gemelde sleepwa ..... was", dan skyn die verweer hier geopper op die volgende neer te kom: nie die versekerde trekker nie, maar wel die sleepwa, n selfstandige "motorvoertuig", met n eie bestuurder (Van der Merwe), het oor die eiser gery en dit volg "dat eiser se beserings uitsluitlik veroorsaak is deur en voortvloei uit die bestuur van gemelde sleepwa". Aldus verstaan, berus hierdie derde verweer van die verweerder bloot op die toepassing van n bepaalde interpretasie van die Wet op erkende feite.

Wesenlik gaan die eksepsie oor die korrektheid al dan nie van hierdie interpretasie. Die Hof a quo het ten gunste van die eiser beslis deur n vertolking van die Wet toe te pas wat gerieflikheids die "integrasiever-  
tolking" genoem kan word. Dit is aan die beslissing in Hunt, Leuchars & Hepburn Ltd. v. S.A. Fire & Accident Insurance

Co. Ltd., (1966 (3) S.A. 773 (W) op bl. 775 E-F) ontleen, waar dit soos volg gestel word:-

"..... whereas a trailer as a unit by itself is to be insured and is insurable, nevertheless, when it is being hauled, it becomes integrated with the vehicle which provides the motive power. If, then injury or death is caused by or arises out of the driving of the mechanical horse or other such vehicle due to the negligence of the driver, it is the insurer of the mechanical horse which in terms of sec. 11 of the Act becomes liable. That it is important that a trailer should as a separate unit be insured arises from the deeming provisions in sec. 1 (2) and (3)."

In hierdie beslissing op eksepsie is die aanvaarde feite dat n sleepwa met die eiser gebots het, en hom beseer het, terwyl dit deur n voorspanmotor getrek is, en dat die botsing aan die nalatigheid van die bestuurder van die voorspanmotor te wyte was.

Eiser se formulering van sy eis en sy nadere besonderhede is klaarblyklik geskoei op die integrasievertolking en verweerder se pleit berus op die vooropstelling dat dié vertolking onjuis is. Vermoedelik het die eiser hom dan ook in die Hof a quo hoofsaaklik op die integrasievertolking

verlaat ..... /7

verlaat met sy aanval op die pleit, maar in sy betoog voor ons het adv. Fagan (namens die eiser) die handhawing van die eksepsie verdedig op n ander grond in die eerste plek. In sy betoogshoofde het hy dit aldus gestel:-

"Die basiese geskilspunt is of Respondent se beserings veroorsaak is deur of voortvloei uit die bestuur van die trekker of nie.

Dit is gemene saak dat Respondent beseer is deurdat n agterwiel van die ~~trekker~~<sup>Sleepwa</sup> oor hom geloop het, dat die sleepwa gekoppel was aan die trekker, en dat die trekker deur ene Van der Merwe bestuur is.

Die vraag is of op hierdie feite Respondent korrek is in sy bewering dat sy beserings veroorsaak is deur of voortvloei uit die bestuur van die trekker. Indien wel, is Appellant as versekeraar van die trekker die juiste maatskappy om aan te spreek ingevolge Art. 11 (1) van Wet 29 van 1942.

.....

Dit word eerbiediglik betoog dat die beserings van Respondent klaarblyklik veroorsaak is deur of, op sy allerlaagste gestel, voortvloei uit die bestuur van die trekker.

Gevolglik is die bewerings in Appellant se Pleit dat die beserings nie veroorsaak is deur en uit die bestuur van die trekker (en sleepwa) vloei nie, en ook sy bewerings dat die beserings uitsluitlik veroorsaak is deur en voortvloei uit die bestuur van die sleepwa, regtens ongegrond en is die eksepsie korrek gehandhaaf."

Weliswaar is hierdie benadering moontlik in 'n mate 'n verandering van front, maar m.i. is die aangetekende eksepsie wyd genoeg om dit te dek. Adv. Fagan het egter nie die integrasievervolking laat vaar nie, maar het in die alternatief betoog dat die kritiek daarop in ieder geval ongegrond is.

Die integrasievervolking, soos blyk uit die motivering van die beslissing in die Hunt Leuchars -saak, is gekoppel aan die omskrywing van "motorvoertuig", en veral die woorde "en ook 'n sleepwa van so'n voertuig" in art. 1 (1) van die Wet. Soos Kollega Potgieter tereg <sup>daarop</sup> ~~daarop~~ wys, is die uitleg van dié woorde in hierdie sin taalkundig moeilik te regverdig. Met sy interpretasie van die sinsnede "en ook 'n sleepwa van so'n voertuig" kan ek my egter, met eerbied, nie vereenselwig nie. In die samehang skyn die sinsnede eerder 'n uitbreiding op die hoofomskrywing van 'n "motorvoertuig" te wees.

Wat in die gewone spreektaal "sleepwaens" genoem word, sal sekerlik reeds onder die hoofomskrywing van motorvoertuig tuis gebring kan word, mits hulle (a) "voertuie" is soos deur die omskrywing bedoel en (b) ontwerp of aangepas

... (1) ... (2) ... (3) ... (4) ... (5) ... (6) ... (7) ... (8) ... (9) ... (10) ... (11) ... (12) ... (13) ... (14) ... (15) ... (16) ... (17) ... (18) ... (19) ... (20) ... (21) ... (22) ... (23) ... (24) ... (25) ... (26) ... (27) ... (28) ... (29) ... (30) ... (31) ... (32) ... (33) ... (34) ... (35) ... (36) ... (37) ... (38) ... (39) ... (40) ... (41) ... (42) ... (43) ... (44) ... (45) ... (46) ... (47) ... (48) ... (49) ... (50) ... (51) ... (52) ... (53) ... (54) ... (55) ... (56) ... (57) ... (58) ... (59) ... (60) ... (61) ... (62) ... (63) ... (64) ... (65) ... (66) ... (67) ... (68) ... (69) ... (70) ... (71) ... (72) ... (73) ... (74) ... (75) ... (76) ... (77) ... (78) ... (79) ... (80) ... (81) ... (82) ... (83) ... (84) ... (85) ... (86) ... (87) ... (88) ... (89) ... (90) ... (91) ... (92) ... (93) ... (94) ... (95) ... (96) ... (97) ... (98) ... (99) ... (100) ...

... (101) ... (102) ... (103) ... (104) ... (105) ... (106) ... (107) ... (108) ... (109) ... (110) ... (111) ... (112) ... (113) ... (114) ... (115) ... (116) ... (117) ... (118) ... (119) ... (120) ... (121) ... (122) ... (123) ... (124) ... (125) ... (126) ... (127) ... (128) ... (129) ... (130) ... (131) ... (132) ... (133) ... (134) ... (135) ... (136) ... (137) ... (138) ... (139) ... (140) ... (141) ... (142) ... (143) ... (144) ... (145) ... (146) ... (147) ... (148) ... (149) ... (150) ...

... (151) ... (152) ... (153) ... (154) ... (155) ... (156) ... (157) ... (158) ... (159) ... (160) ... (161) ... (162) ... (163) ... (164) ... (165) ... (166) ... (167) ... (168) ... (169) ... (170) ... (171) ... (172) ... (173) ... (174) ... (175) ... (176) ... (177) ... (178) ... (179) ... (180) ... (181) ... (182) ... (183) ... (184) ... (185) ... (186) ... (187) ... (188) ... (189) ... (190) ... (191) ... (192) ... (193) ... (194) ... (195) ... (196) ... (197) ... (198) ... (199) ... (200) ...

wiele geplaas en getrek deur n trekker op pad na die mark om verkoop te word (Garner v. Burr (1951) 1 K.B. 31). Of "n sleepwa van so'n voertuig" (d.w.s. van n motorvoertuig) in ons eie Wet so allesomvattend is, is egter n vraag. Die antwoord sal sekerlik beïnvloed word deur o.a. die betekenis van die woord "voertuig" in die hoofomskrywing, aangesien hierdie woord in n wyer of enger betekenis gebruik kan word. In Ord. 18 van 1957 (Tvl.) bv., word n "voertuig" omskryf as "n toestel ontwerp of ingerig om hoofsaaklik op wiele of rusperbande te loop maar uitsluitende enige sodanige toestel (uitgesonderd n tram) wat uitsluitlik op spore beweeg" terwyl dit in Ord. 17 van 1956 (O. Vrystaat) omskryf word as "enige voertuig of toestel waarin, waarop of waardeur n persoon of goedere op n openbare pad vervoer of getrek kan word". Die onderhawige Wet bevat geen omskrywing van "voertuig" nie en ook nie n omvattende omskrywing van "sleepwa" nie, maar daar is tog aanduidings dat die woorde moontlik in wye sin gebruik word.

Die nuwe omskrywing van "motorvoertuig" is deur Wet 31 van 1959 ingevoeg. Daarvan bepaal art. 1 (2) die volgende:-

"By ..... /11

"By die toepassing van die bepalings van die Hoofwet met betrekking tot sleepwaens word die tarief van premies afgekondig by Goewermentskennisgewing No. 1583 van 31 Oktober 1958 geag behoorlik volgens voorskrif van artikel twee van die Hoofwet deur elke geregistreeerde maatskappy aan die Minister voorgelê en deur die Minister gepubliseer te gewees het."

Hier neem die Wetgewer skynbaar kennis van die inhoud van die Kennisgewing wat o.a. die volgende beskrywing van "sleepwaens" gee:-

"Alle voertuie sonder selfvoortbewegingskrag wat deur voertuie met selfaandrywing vervoer of getrek word en vir enige doel gebruik word, word behalwe n syspanwa aan n motorfiets bevestig of n voertuig wat gewoonlik deur ander krag as mense- of dierekrag voortbeweeg word terwyl dit tydelik, sonder dat dit sy eie drag gebruik, gesleep word .....

(My onderstreping).

Ook die invoeging van n beperking t.o.v. die betekenis van "sleepwa" deur art. 1 (g) Wet 60 van 1964 dui op n wye betekenis van "sleepwa":-

~~"'Sleepwa' beteken nie ook n landbouwerktuig wat nie vir die vervoer van mense of goedere ontwerp of aangepas is nie;."~~

Dit is egter onnodig en onwenslik veral aangesien hierdie kwessie ook nie uitvoerig in betoog behandel



is nie, om in die onderhawige geval te beslis wat presies alles deur 'n "sleepwa van so'n voertuig" behels word. Dit is voldoende as uit die voorgaande bespreking blyk dat hierdie sinsnede bedoel is om die begrip "motorvoertuig" uit te brei om gevalle te dek wat nie onder die hoofoms krywing tuisgebring kan word nie. Of hierdie vertolking anomalieë sou skep wat die aanvaarding daarvan teenwerk, is 'n kwessie wat later in hierdie uitspraak behandel sal word. Voorlopig kan net vermeld word dat dit m.i. nie die geval is nie.

Die integrasievertolking is dus moeilik te regverdig deur 'n beroep op die omskrywing van "motorvoertuig" en die woorde "en ook 'n sleepwa van so'n voertuig". Soms word egter 'n ander basis daarvoor aangevoer.:-

"A trailer is a motor vehicle for the purposes of the Act, but it is not driven, it is hauled. By virtue of section 1 (3) of the Act a stationary trailer is deemed to be driven, and a trailer which is moving as a result of the force of gravity is also deemed to be driven. But there is no deeming provision in respect of a trailer which is being hauled. It follows that a collision with a stationary trailer (or one which is moving as a result of the force of gravity) arises out of the driving of the trailer within the meaning of the Act, but a collision

with a trailer which is being hauled does not. In the latter case the collision arises out of the driving of the motor vehicle which is hauling the trailer, and this is confirmed by the definition."

(Annual Survey of S.A. Law 1966, op bl. 293; vgl. ook Appel v. Sun Insurance Office Ltd. & Another, 1967 (1) S.A. 96 (O.K.) op bl. 97 C-D). Fundamenteel tot hierdie benadering is dat die fingerende bepaling van art. 1 (2) nie van toepassing is op 'n motorvoertuig terwyl dit getrek word nie, anders sou daar wel 'n (fiktiewe) bestuurder wees en dit bestuur word.

Die aanvaarding van die begrip "bestuur" as grondslag van 'n integrasievervolking vind heelwat steun in die saak van Mathie v. Yorkshire Insurance Co. Ltd. (1954 (4) S.A. 731 (A.D.)) waar o.a. gesê is dat "one does not naturally speak or think of a person's driving a trailer" (op bl. 735D) en waar "designed for propulsion ..... by means of any power" in die toenmalige definisie van "motorvoertuig" vertolk is as "~~designed to be propelled by the vehicle's own power~~". (Op bl. 735 A-B). Gesien die vermoede dat dieselfde woorde en uitdrukkinge in dieselfde wet 'n gelyke betekenis dra (Steyn, Die Uitleg van Wette, 3de uitgawe bl. 121) moet ..... /14

moet op gesag van hierdie saak dan ook aanvaar word dat, altans toe, die woorde "being propelled" in art 1 (2) n ooreenkomstige betekenis gedra het. Dit sou beteken het dat die fiksie nie kon geld waar n motorvoertuig deur n ander motorvoertuig gesleep word nie. (Die posisie sou moontlik anders gewees het waar diere of mense die motorvoertuig trek of stoot, - hier word krag primêr toegepas om dit te beweeg, terwyl waar n ander motorvoertuig dit sleep, die krag is "applied primarily to move another vehicle which force only indirectly and consequentially moves any vehicle attached to the former". Sien Mathie-saak, bl. 735 A-B). Vraag is egter of die invoeging in die Hoofwet van die nuwe omskrywing van "motorvoertuig" deur Wet 31 van 1959 nie die posisie verander het nie. Volgens die voorstanders van die integrasievertolking is dit nie die geval nie. Hulle wys daarop dat, ondanks die nuwe begrippe van "n voertuig wat ontwerp of aangepas is om deur middel van enige krag ..... getrek te word" en "ook n sleepwa van so'n voertuig", die woord "propulsion" onveranderd in die definisie <sup>van "motorvoertuig"</sup> gebly het en die bewoording van art. 1 (2)

onaangeraak.

Dit word egter aangevoer dat Wet 31 van 1959 die Hoofwet nie slegs uitdruklik in sekere opsigte gewysig het nie, maar ook by noodwendig implikasie in ander opsigte - so ingrypend dat die Mathie -saak nie meer toepaslik is nie. Hierdie kontensie berus hoofsaaklik op die vermeende oogmerk van die Wetgewer en die onaanvaarbaarheid van anomalieë wat sou ontstaan as wysiging by implikasie nie erken word nie. Om die geldigheid van hierdie oorwegings te beoordeel is dit egter nodig om eers n oorsig van die oogmerk en skema van die Hoofwet te verkry.

Volgens die lang titel dien die Hoofwet "om voorsiening te maak vir vergoeding van sekere verlies of skade onregmatig veroorsaak deur middel van voertuie en vir daarmee in verband staande sake". In Rose's Car Hire (Pty.) Ltd. v. Grant (1948 (2) S.A. 466 (A.A.) op bl. 471) is daarop gewys:-

"..... the intention was to ensure, through the compulsory insurance of motor vehicles, that injured persons or their dependants who might not be able to recover damages

owing ..... /16

owing to the inability of the parties liable to pay, should receive full compensation from insurers .....

In die algemeen het die skema om hierdie doelstelling te bereik daarop neergekom dat die eienaar van n motorvoertuig dit moet laat verseker en dat die versekeraar dan aanspreeklik sal wees vir enige verlies of skade gely deur iemand (die derde party genoem) as gevolg van eie besering, of as gevolg van die dood van iemand anders, as die besering of dood (a) "veroorzaak is deur of voortvloei uit die bestuur van die verassureerde motorvoertuig deur wie ookal" en (b) "die besering of dood te wyte is aan die nalatigheid of n ander onregmatige daad van die persoon wat die motorvoertuig bestuur het ..... of die eienaar van die motorvoertuig". (Art. 19 (1) en 11 (1)). Dat (a) en (b) <sup>elk</sup> afsonderlik <sup>in</sup> vereiste <sup>daarstel</sup> vir die aanspreeklikheid van die versekeraar, kan maklik uit die oog verloor word, aangesien in die meerendeel van gevalle die besering of dood volg op nalatige bestuur van die versekerde motorvoertuig. Dit kan egter gebeur dat selfs in die geval van onbepelike bestuur van n motorvoertuig, besering of dood

daardeur .... /17

daardeur veroorsaak kan word of daaruit kan voortvloei, bv. as gevolg van n wiel wat uitval. As die uitval van die wiel, en aldus die dood of besering, aan die nalatigheid van die eienaar te wyte is (hy het bv. die wiel nie behoorlik vasgemaak nie) dan is die versekeraar van die betrokke motor aanspreeklik ondanks die onberispelikheid van die bestuur, omdat die dood of besering nietemin daardeur veroorsaak is of daaruit voortgevloei het. (Vgl. Wells & Another v. Shield Insurance Co. Ltd. & Another, 1965 (2) S.A. 865 (K) op bl. 867 G-868 D).

In die woorde "veroorzaak is deur of voortvloei uit" lê moeilike kousaliteitsvraagstukke opgesluit. (Vgl. Wells -saak, t.a.p., op bl. 868 e.v.). Vir die doeleindes van die onderhawige saak is dit egter onnodig om n beginselstandpunt hieroor in te neem. Tog kan op n paar aspekte gewys word. Dit gaan nie hier om n kousale verband tussen nalatige bestuur en die dood of besering nie, maar n verband tussen bestuur en die dood of besering. Dit is die maatstaf waarmee bepaal moet word of n versekerde motorvoertuig

dié een is "deur middel waarvan", in die woorde van die lang titel, "verlies of skade onregmatig veroorsaak is". Om sine-qua-non-oorsaaklikheid hier te veel te beperk sou die oogmerk van die Wetgewer kon verydel. Daar is geen werklike gevaar dat daardeur n kousale reeks te maklik te ver gevoer sal word nie. Culpa sal steeds n beperkende werking hê wanneer dit kom by die tweede vraag, nl. of die besering of dood te wyte is aan die nalatigheid of ander onregmatige daad van die bestuurder or eienaar. Maar dit daar gelaat. Wat ook al die juiste formulering van die kousaliteitsvereiste mag wees, skyn dit egter wel die geval te wees dat ingevolge die Hoofwet n besering of dood geag sal word voort te vloei uit die bestuur van n trekkende motorvoertuig al sou die besering of dood intree deur die slagoffer se kontak met die voertuig wat gesleep word. (Vgl. Gordon & Odes, The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance, 2de uitgawe, bl. 115-118).

---

Die begrip "bestuur" (in art. 11 (1)),

waarvan geen omskrywing in die Hoofwet voorkom nie, lewer ook moeilikhede op. Die gewone betekenis van "bestuur" skyn

duidelik genoeg te wees, maar daar is nog geen eenstemmigheid oor die vraag of "bestuur" nie n meer uitgebreide betekenis moet dra nie, gesien arts. 1 (2) en 1 (3). (Vgl. Gordon & Odes, bl. 118 e.v.; Wells -saak, t.a.p., op bl. 870 e.v.; 1965 S.A.L.J. 443; Khoza v. Netherland Insurance Co. of S.A. Ltd., 1969 (3) S.A. 590). Die probleem gaan in besonder oor gevalle waar n motor se deur oopgemaak word net nadat dit stilgehou het en iemand ry in die deur vas. Dit kan egter ook verder strek. Staan art. 1 (3) in die Hoofwet om gevalle te dek waar n motorvoertuig op n gevaarlike plek geparkeer word en iemand beseer of gedood word as hy bv. daarin vasry? As dit nie die geval is nie, dan kan dit volg dat, ondanks die feit dat die slagoffer moontlik n verhaalsreg sou gehad het teen die bestuurder wat die motor geparkeer het, op grond van lg. se nalatigheid, die slagoffer nie die beskerming van die Hoofwet geniet nie en dus nie die versekeraar kan aanspreek nie. Dit skyn in stryd met die oogmerk van die Hoofwet te wees.

---

(Of is art. 11 (1) vatbaar vir die vertolking dat selfs in sodanige geval die besering of dood voortvloei uit die bestuur,



nl. die parkeer van die motor op daardie plek?) Tog is in die Mathie -saak (t.a.p., bl. 735 C-D), in die loop van die ondersoek of die omskrywing van "motorvoertuig" in die Hoofwet n sleepwa insluit, die volgende gesê:-

"..... as appears from secs. 11, 19 and other sections, the Act is designed to enable injured persons or the dependents of killed persons to recover loss or damage caused or arising out of negligent or unlawful driving; it is not, apparently, aimed at securing compensation for injuries or death caused by road obstruction, unless, conceivably, such obstruction is so closely linked with the driving of a motor vehicle as to be, in effect, part of the negligent or unlawful driving. This is so although under sec 1 (3) a person is deemed throughout to be driving a motor vehicle which has been left by him at a spot and has been moved by gravity to another spot. The notion of driving a motor vehicle runs through the whole Act as an essential element in its operation, and one does not naturally speak or think of a person's driving a trailer."

Met die grootste eerbied teenoor die deurlugtige lede wat die Hof geskonstitueer het, wil dit my egter voorkom dat moontlik hier n <sup>ge</sup> onregverdigde vereenselwiging van "bestuur" en nalatigheid plaasgevind het, en dat die selfstandigheid van die twee vereistes in art. 11 (1) moontlik oor die hoof gesien is, en

aldus ..... /21

aldus gelei het tot n beperkende uitleg wat nie strook met die ware oogmerk van die Wetgewer nie. Die feite van die onderhawige geval verg, streng gesproke, nie n beslissing van hierdie kwessie nie, maar by die beoordeling van beweerde anomalieë is dit tog nodig dat hieroor n standpunt ingeneem word.

Vir hierdie doel sal voorts aanvaar word dat ingevolge die Hoofwet, en veral art. 1 (3) daarvan, n besering "veroorzaak is of voortvloei uit" die bestuur van n versekerde motorvoertuig, as die feite is dat lg. n geparkeerde motor was en die slagoffer daarin vasgery het en aldus beseer is. Die versekeraar sou egter slegs aanspreeklik wees as die besering of dood te wyte is aan die nalatigheid van die bestuurder of eienaar van die versekerde motorvoertuig (nalatigheid wat bv. geleë was in die parkeer van die motor op daardie plek).

Teen hierdie agtergrond kan nou n beeld verkry word van die posisie i.s. sleepwaens, net voor die invoering van Wet 31 van 1959. n Sleepwa was toe nie n "motorvoertuig" nie en dus nie versekerbaar nie. As n sleepwa egter iemand beseer of gedood het terwyl dit deur n motorvoertuig

getrek is, het die besering of dood "gevloei" uit die bestuur van die trekkende motorvoertuig en die versekeraar van die motorvoertuig sou aanspreeklik gewees het as die besering of dood te wyte was aan die nalatigheid of ander onregmatige daad van die bestuurder of eienaar van daardie voertuig, of (sedert n wysiging deur Wet 27 van 1952) die nalatigheid of onregmatige daad van die eienaar se werknemer in die uitvoering van sy pligte. Slegs uitsonderlike gevalle sou nie deur hierdie reëling gedek gewees het nie. Hiervan sou n voorbeeld die volgende wees: n sleepwa wat aan A behoort word deur n motorvoertuig gesleep wat aan B behoort; die sleepwa raak los of verloor n wiel en iemand word daardeur beseer of gedood. As die bestuurder nie nalatig was nie, maar wel A of sy werknemers, dan sou daar geen verhaal op die versekeraar van B se motorvoertuig gewees het nie. Ook in die geval van n sleepwa wat op n pad gelaat word, deur die bestuurder van n motorvoertuig wat die sleepwa tot daar getrek het, sou by die nie toepaslikheid van art. 1 (3), die versekeraar van die motorvoertuig selde of ooit aanspreeklik gewees ..... /23

gewees het, al was daardie bestuurder nalatig toe hy die sleepwa daar gelaat het en iemand daardeur beseer of gedood is.

(Of sou aangevoer kon word dat die besering tog "voortvloei" uit die bestuur van die versekerde motorvoertuig?)

Met die invoering van die nuwe definisie van "motorvoertuig" deur Wet 30 van 1959 wou die Wetgewer seker hierdie leemtes aanvul. (Terloops kan daarop gewys word dat as art. 1 (3) nie gelees moet word in die sin hierbo in stryd met die dictum en Mathie se saak, aanvaar vir die doeleindes van bepaling van anomalieë, dit weinig sin sou gehad het om die omskrywing te verander, aangesien dan slegs die heeltemal buitengewone gevalle bygebring sou gewees het). Dit is egter opvallend dat tensy òf die begrip "bestuur" in art. 11 (1) òf die begrip "voortbeweeg word" (propelled) in art. 1 (2) ook verbreed word, nie al die leemtes aangevul sou wees nie. Die geval van die sleepwa waarvan die wiel uitval sou bv. nog moeilikheid oplewer. Gestel A se versekerde motor

trek B se versekerde karavaan (nou n "motorvoertuig", alhoewel nie selfaangedrewe nie); die karavaan se wiel val uit en iemand word beseer of gedood; nòg A nòg sy werknemers nòg

die bestuurder van die motor was nalatig, maar wel B of sy werknemers was nalatig. Die versekeraar van A se motor sou nie aanspreeklik wees nie - hy staan nie in vir die nalatigheid van B of sy werknemers nie; die versekeraar van B se karavaan sou nie aanspreeklik wees nie - die karavaan is nòg "bestuur" soos bedoel deur art. 11 (1) nòg "voortbeweeg" (propelled) soos bedoel deur art. 1 (2). Hierdie geval sou dan dui op 'n leemte in Wet 31 van 1959, wat selfs die gedaante van 'n anomalie aanneem as in aanmerking geneem word dat in die genoemde voorbeeld die posisie anders kon gewees as nie die wiel uitgeval het nie, maar die karavaan losgeraak het en in sy vaart iemand beseer of gedood het. Dan het die karavaan as gevolg van sy eie momentum "voortbeweeg" en dit sou nie in stryd wees met die oorspronklike begrip van "propelled" in art. 1 (2) nie. 'n Verdere anomalie as die genoemde begrippe nie verbreed word nie, sou die volgende wees: as 'n onversekerde sleepwa wat binne die nuwe hoofoms krywing van "motorvoertuig" val, en derhalwe versekeraar is, van een perseel oor openbare strate na 'n ander perseel deur 'n versekerde motorvoertuig getrek word, word geen oortreding van art. 19 (1) begaan nie, ondanks die feit dat

die sleepwa nie verseker is nie omdat die sleepwa nòg "bestuur" nòg "voortbeweeg" (propelled) word; as egter langs die pad stilgehou word, sal die bestuurder van die versekerde motor versigtig moet wees dat hy nie op een of ander stadium onder art. 1 (3) val nie!

Dit wil my voorkom dat die Wetgewer met die erkenning in sekere gevalle van n sleepwa as n motorvoertuig by noodwendige konsekwensie bedoel het om ook die begrip "bestuur" en art. 11 (1) en "voortbeweeg" in art. 1 (2) dien ooreenkomstig te wysig. Trouens, soos deur Kollega Potgieter aangetoon, is lg, geen groot sprong nie. Wat e.g. betref, kan dieselfde gesê word. Behalwe dat dit miskien afwyk van gewone spraakgebruik, kan daar geen beginselbeswaar wees teen te praat van die "bestuur" van n sleepwa, as eers aanvaar word dat dit n selfstandige motorvoertuig is nie. Trouens, die bestuurder van n lokomotief bestuur in sekere sin elke wa aan die trein. So ook kan gesê word dat die bestuurder van n motorvoertuig bestuur ook die sleepwa wat deur die motorvoertuig getrek word: hy beheer die stilhou en wegtrek, die spoed en die rigting

van die sleepwa net soseer as dié van die trekkende motorvoertuig. Dié benadering is ook nie iets nuut nie - dit is al voorheen weerspieël in sekere Ordonnansies (nou herroep) waar uitdruklike bepalings tot dien effekte gevind kan word.

Ord. 15 van 1938 (K) bepaal:-

"'bestuurder' ..... (beteken) ..... ten ópsigte van 'n sleepwa, die persoon wat die motorvoertuig waaraan die sleepwa gehaak is bestuur; en 'bestuur' het 'n betekenis dien-ooreenkomstig."

So ook Ord. 19 van 1955 (K); Ord. 17 van 1931 (Tvl.); Ord. 10 van 1937 (N); Ord. 8 van 1941 (N).

Uit hierdie vertolking van Wet 31 van 1959 volg dan dat die tweede grondslag vir die integrasiever-  
tolking ook verval, aangesien die begrippe "bestuur" en "voortbeweeg" (propel) nie meer dieselfde inhoud het as toe die Mathie -saak beslis is nie. Alvorens die konsekwensies hiervan te behandel, is dit egter geleë om na 'n ander kwessie terug te keer.

Dit sal onthou word dat by die bespreking

van ..... /26 (a)

van die betekenis van "en ook n sleepwa van so'n voertuig" tot die slotsom geraak is dat hierdie woorde neerkom op n uitbreiding van die hoofoms krywing van "motorvoertuig". Die vraag of hierdie interpretasie nie tot algehele onaanneemlike anomalieë sou lei nie is toe voorbehou. Uit die aard van die saak sal dit juis dié sleepwaens wees wat nie ontwerp of aangepas is om deur n motorvoertuig gesleep te word nie, wat die grootste gevaar vir die publiek sal inhou as hulle deur motorvoertuie op n openbare pad gesleep word. Dit is juis

hulle ..... /27



wat maklik onklaar sal raak. As die woorde "en ook n sleepwa van so'n voertuig" nie n uitbreiding op die hoofoms krywing be-  
werkstellig nie dan sou sodanige sleepwaens dan nie motorvoer-  
tuie wees nie en die versekeraar van die trekkende motorvoer-  
tuig se aanspreeklikheid<sup>so</sup> wees soos dié t.o.v. sleepwaens voor  
die wysiging deur Wet 31 van 1959. Soos hierbo aangetoon is,  
het die beskerming deur die Hoofwet verleen juis te kort ge-  
skiet t.o.v. sekere gevalle waar n sleepwa aan iemand anders  
behoort en die bestuurder van die trekkende motorvoertuig is nie  
nalatig nie - juis gevalle waar die sleepwa self of die koppel-  
ing onklaar raak. Ook het dit tekort geskiet t.o.v. n sleepwa  
wat op n openbare pad gelaat word. Deur die woorde "en ook  
n sleepwa van so'n voertuig" te vertolk as uitbreidend op die  
hoofoms krywing word hierdie leemtes ook aangevul. Ek sien  
geen anomalie daarin dat as bv. n perdekar deur n perd getrek  
word dit nie n motorvoertuig is nie, terwyl as dit deur n  
motorvoertuig getrek word dit wel een is nie. As die perde-

---

kar vir lg. doel gebruik word, waarvoor dit nóg ontwerp nóg  
aangepas is, sien ek geen rede waarom nie geverg sou word dat  
die eienaar dit moet verseker nie. Dit sou wel ongerymd wees

dat hy dit nie hoef te doen nie, terwyl die eienaar van n  
 behoorlik ontwerpte en aangepaste sleepwa dit wel moet doen.  
 As betoog sou word dat hier die vreemde posisie sal ontstaan  
 dat sodra die perdekar weer ontkoppel word, al is dit op n  
 openbare pad, hy ophou om n motorvoertuig te wees en die ver-  
 sekering dus verval, dan moet die antwoord daarin gesien word  
 dat "sleepwa van so'n voertuig" wyd genoeg is om nog die  
 perdekar in te sluit nadat dit ontkoppel en op n openbare  
 straat gelaat is. Dit sal n probleem van bewys wees om aan  
 te toon dat dit aldaar getrek en gelaat is deur n motorvoertuig.


Daar kan nou teruggekeer word tot die  
 konsekwensies van die verwerping van die integrasievervolking  
 en die uitleg hierbo van die strekking van die wysigings deur  
 Wet 31 van 1959. In die onderhawige geval sou dit daarop  
 neerkom dat Van der Merwe beide die trekker en die sleepwa  
 "bestuur" het soos bedoel deur art. 11 (1) van die Wet. In  
 hierdie opsig moet die verweerder gelyk gegee word. Regtens  
 volg dit egter glad nie dat omdat die sleepwa se wiel oor die  
 eiser gery het, sy beserings "uitsluitlik versoorsaak is deur

en voortvloei uit die bestuur van gemelde sleepwa", soos deur verweerder beweer nie. Die kousale verband hier deur art. 11 (1) beoog is nie dié van 'n primitiewe corpus in corpori datum nie, maar 'n wyer en meer wetenskaplike begrip, soos reeds hierbo verduidelik. Hoogstens kan ten gunste van verweerder gesê word dat die beserings "voortvloei" uit beide die bestuur van die sleepwa en die bestuur van die trekker. Hier kan die verweerder dus nie gelyk gegee word nie en moet bevind word dat Adv. Fagan wesenlik die posisie korrek gestel het in dié gedeelte van sy betoogshoofde hierbo aangehaal. Dit volg dat eiser se eksepsie dus gegrond is.

Alvorens af te sluit kan daarop gewys word dat selfs as subparagraaf (c) van verweerder se pleit "Ad paragrawe 7 (a) en 8 van eiser se besonderhede van eis" op 'n feitebewering sou neerkom, dit moeilik is om 'n mens hoegenaamd voor te stel watter soorte feite wel, in die lig van die Wet, die oorsaaklikheid van die bestuur van die sleepwa sou kon verhef tot 'n uitsluitlike oorsaaklikheid t.o.v. die besering - weereens 'n aanduiding dat hier wesenlik 'n verweer

geopper is wat bloot wetsuitleg steun. Verder moet ook genoem word dat as die eiser se besering aan Van der Merwe se nalatigheid te wyte is (soos deur eiser beweer) dan sou in die bepaalde omstandighede beide die versekeraar van die trekker en dié van die sleepwa aanspreeklik wees ingevolge art. 11 (1). T.o.v. van albei sou aan die vereistes van aanspreeklikheid voldoen wees. In beginsel kan daar geen beswaar teen hoofdelike aanspreeklikheid van hierdie aard wees nie. Die eiser sou n keuse hê om die een of die ander of albei aan te spreek. Of daar n kontribusieplig tussen die versekeraars sal ontstaan as een uitbetaal, is n aangeleentheid wat nie nou ondersoek hoef te word nie.

Ek sou die appèl van die hand wys.

  
E.L. JANSSEN  
APPÈLREGTER

(Van Bleek, Wnd. H.R.) Stem saam -