

Aantekening: Deliktuele aanspreeklikheid vir skade veroorsaak deur outonome (selfbesturende) voertuie

Johann Neethling

Johann Neethling, Departement Privaatreg, Universiteit van die Vrystaat

Abstract

Delictual liability for damage caused by autonomous vehicles

Unlike South Africa, several other countries have introduced legislation regulating the use of autonomous (self-driving) vehicles. In this note the position in the United Kingdom and Germany is examined. These results can be used as guidelines for developing legislation in our country. The main features are as follows. The vehicle should be registered and dispose of a roadworthy certificate certifying that it has the technical ability (automatic system) to carry out its driving task. A driver should at all times be present in the vehicle. A regime of strict liability should be created for loss caused by the vehicle. The loss should be borne by an insurer or (in the absence of insurance) the owner. The liable party should be able to seek recourse from a third party who caused the loss negligently (for example the driver) or from the manufacturer of the vehicle if a defect caused the loss. In order to ascertain liability a black box should be installed in autonomous vehicles. *Vis maior* should be recognised as a complete defence while the contributory negligence of the victim should lead to a reduction of his or her damages. Although the infrastructure of South African public roads is presently not ready for self-driving vehicles, the situation may change.

Keywords: black box; contributory negligence; defect; driver; Germany; insurance; manufacturer; owner; registration; strict liability; technical ability; third party; United Kingdom; *vis maior*

Trefwoorde: bestuurder; bydraende nalatigheid; defek; derde party; Duitsland; eienaar; registrasie; ritopnemer (*black box*); skuldlose aanspreeklikheid; tegniese geskiktheid; versekering; vervaardiger; Verenigde Koninkryk; *vis maior*

1. Inleiding

Feitlik alle moderne voertuie word deesdae toegerus met die een of ander vorm van outomatisme. Dink maar aan spoedkontrole, waarskuwingsisteme om 'n voldoende afstand tussen 'n voertuig en ander voorwerpe te handhaaf, ens. (Marynowski 2019:26). Hierdie aantekening fokus egter net op voertuie wat hulself kan bestuur, of onder toesig van 'n persoon wat kan oorneem ingeval dit nodig sou wees ('n hoogs of halfgeoutomatiseerde voertuig), of wat ten volle geoutomatiseerd is sonder die toesig of noodsaaklikheid van 'n bestuurder ('n ten volle geoutomatiseerde of outonome voertuig) (Magnus 2019:13). Indien selfbesturende voertuie in hierdie sin, veral dié wat nie deur bestuurders vergesel word nie, op ons openbare paaie losgelaat word, spreek dit vanself dat regsreëls daargestel moet word nie alleen ten aansien van die voorwaardes waaronder die voertuie op die paaie gebruik mag word nie, maar veral ook wat betref deliktuele aanspreeklikheid indien sodanige voertuie skade veroorsaak.

Dat hierdie voertuie wel skade kan veroorsaak, blyk uit die volgende twee voorbeelde, albei gevalle waar daar wel 'n bestuurder aanwesig was (Oliphant 2019:191–2; sien ook Magnus 2019:14). In 2016 is die toetsbestuurder van 'n Tesla in 'n ongeluk gedood terwyl die voertuig in outomatiese stuur was. Die outostuursensors van die voertuig was nie ontwerp om 'n vragmotor wat die hoofweg vorentoe oorgesteek het, te identifiseer nie en het volspoed daarteen vasgejaag sonder om die remme in werking te stel. Daar is bevind dat een van die oorsake van die botsing die Tesla-bestuurder se onagsaamheid weens sy oormatige vertrouwe op die outobestuur was. Dit het aanleiding daartoe gegee dat hy nie op die vragmotor se teenwoordigheid gereageer het nie. Die Tesla se operasionele ontwerp het tot die bestuurder se oormatige vertrouwe bygedra omdat dit sy langdurige onbetrokkenheid by sy eie bestuurtaak veroorloof het. (Reuters 2021:14 berig ook dat die bestuurder van 'n Tesla onlangs, 5 Mei vanjaar, dood is toe dit teen 'n omgeslane vragmotor gebots het. Dit is nie bekend of die selfbestuurstelsel aangeskakel was nie.) In 2018 het 'n selfbesturende Uber-voertuig 'n vrou op 'n openbare pad doodgery – die eerste noodlottige ongeluk tussen 'n outonome voertuig en 'n voetganger. Die voertuig het wel ses sekondes voor die botsing van die slagoffer se teenwoordigheid bewus geword, maar die noodremstelsel was nie in werking gestel nie, skynbaar om wisselvallige optrede van die voertuig te verhinder. Uber het te kenne gegee dat dit op bestuurders staatgemaak het om op te tree, alhoewel die stelsel nie ontwerp was om hulle te waarsku nie. In hierdie geval het die bestuurder eers na die botsing die rem getrap.

Wat bedoelde regsreëls ten aansien van outonome voertuie betref, kan Suid-Afrika veel waarde put uit die wetgewing wat reeds in byvoorbeeld Brittanje en Duitsland geld, te wete The Automated and Electric Vehicles Act, 2018 (UK) 2018, c 18 (sien Oliphant 2019:193–6; Marynowski 2019:25 e.v.; Channon 2019:1 e.v.) en die Strassenverkehrsgesetz (StVG), 2017 (sien Magnus 2019:13 e.v.; Jacobs 2020:7–16). Hierdie wetgewing geniet vervolgens die aandag. (Vir 'n omvattende bespreking van die posisie in die VSA, sien Jacobs 2020:16–28.)

2. Wetlike voorskrifte in Brittanje en Duitsland

2.1 *The Automated and Electric Vehicles Act, 2018*

Artikel I van die wet maak voorsiening vir die daarstelling en publikasie van 'n lys van voertuie wat ontwerp is om, ten minste in sekere omstandighede, hulself veilig te kan bestuur en wettig

gebruik mag word op openbare paaie en plekke. Aanspreeklikheid vir ongelukke wat deur outonome voertuie veroorsaak word, word gereël deur artikel 2 van die wet. Artikel 2(1) en (2) lui soos volg:

(1) Where (a) an accident is caused by an automated vehicle when driving itself on a road or other public place in Great Britain, (b) the vehicle is insured at the time of the accident, and (c) an insured person or any other person suffers damage as a result of the accident, the insurer is liable for that damage.

(2) Where (a) an accident is caused by an automated vehicle when driving itself on a road or other public place in Great Britain, (b) the vehicle is not insured at the time of the accident, ... (d) a person suffers damage as a result of the accident, the owner of the vehicle is liable for that damage.

Die artikel is slegs van toepassing op voertuie wat hulself bestuur wanneer die ongeluk plaasvind en dus nie deur 'n individu beheer kan word, of daar nie 'n nodigheid vir sodanige beheer is nie (art. 8(1)(a); Marynowski 2019:30; sien veral ook Marynowski 2019:26–7 oor die verskillende vlakke van outomatisering van voertuie waarvan net vlakke 3–5 vir doeleindes van die wet belangrik is). Die versekeraar of eienaar is strik aanspreeklik vir dood, persoonlike beserings en skade aan eiendom (met enkele uitsonderings (art. 2(3); sien Oliphant 2019:195), en die skadevergoedingsbedrag is onderworpe aan wetteregtlike beperking (art. 2(4)). Strikte aanspreeklikheid blyk onder andere daaruit dat skuld aan die kant van die eienaar of 'n gebrek in die voertuig irrelevant is (Oliphant 2019:194). Die oplegging van aanspreeklikheid op die versekeraar en die eienaar sluit nie enige ander persoon se aanspreeklikheid met betrekking tot die ongeluk uit nie (art. 2(7)). Volgens Oliphant (2019:194) sal dit byvoorbeeld insluit 'n persoon wat die ongeluk nalatig veroorsaak het of die vervaardiger van die voertuig wat weens 'n defek die ongeluk teweeggebring het (wat in die geval van sagteware baie moeilik bewysbaar is; vgl. Shannon 2019, parr. 38–44), in welke geval strikte aanspreeklikheid ook geld (sien die Consumer Protection Act 1987; Oliphant 2019:193; Oliphant en Wilcox 2016:173 e.v.). Hierdie derde partye kan direk deur die slagoffer aangespreek word, of deur die versekeraar of eienaar vir skadeloosstelling van die skadevergoeding wat hulle aan die slagoffer uitbetaal het (art. 5(1)). Die versekeraar of eienaar is voorts verplig om enige oorskotbedrag wat hulle van die derde party verhaal het, aan die slagoffer oor te betaal (art. 5(3)).

Die wet (art. 3 (1)) maak ook voorsiening vir bydraende nalatigheid aan die kant van die slagoffer, maar slegs ten aansien van 'n eis teen 'n derde party. Indien die ongeluk deels deur die slagoffer veroorsaak is, is dié persoon se vordering vir skadevergoeding teen enige derde party (uitgesluit dus die versekeraar of eienaar) onderworpe aan die toepaslike vermindering soos bepaal deur die wetteregtlike reëling in verband met bydraende nalatigheid (sien Oliphant 2019:195). Die aanspreeklikheid van die versekeraar of eienaar word uitgesluit teenoor die persoon in beheer van die voertuig waar die ongeluk wat dit veroorsaak het, net aan die nalatigheid van dié persoon toegeskryf kan word omdat hy toegelaat het dat die voertuig sigself bestuur terwyl dit nie die geskikte of juiste optrede was nie (art. 3(2)). Die versekeringspolis van 'n outonome voertuig kan aanspreeklikheid van die versekeraar uitsluit of beperk ten aansien van skade wat die versekerde persoon gely het en die direkte gevolg is van sagtewareveranderinge wat deur die versekerde self of met sy kennis aangebring is en deur die polis verbied word; of waar die versekerde versuim het om veiligheidsonontbeerlike

sagtewarehersienings te installeer terwyl hy geweet het, of redelikerwys behoort te geweet het, dat dit onontbeerlik vir veiligheid is (art. 4(1) en (2)).

Oliphant (2019:196) kom tot die volgende slotsom oor die 2018-wet:

The 2018 Act thus creates a regime of strict liability for damage caused by self-driving AVs. To that extent it shifts the loss from the victim and places it on the insurer or (in the absence of insurance) the owner. The liable party has the ability to seek recourse from at-fault persons or an on-defect producer, which preserves the deterrent effect of tort law – such as it is.

2.2 Die Strassenverkehrsgesetz, 2017

Die fokus van die wetgewing (§1a (1), (2) STGV) is op ten volle en hoogs geoutomatiseerde voertuie (sien Magnus 2019:17–8). Die gebruik van sodanige voertuig is toelaatbaar indien dit volgens die geoutomatiseerde funksies hanteer word. Dit sal die geval wees indien die voertuig ná aktivering oor die tegniese toerusting beskik om:

- die bestuurstaak te behartig, inbegrepe lengte- en sywaartse kontrole
- te voldoen aan verkeersregulasies aan die bestuurder gerig
- te eniger tyd met die hand deur die bestuurder geneutraliseer of gedeaktiveer te kan word
- die noodsaaklikheid te kan herken wanneer die bestuurder self kontrole moet oorneem
- visueel, akoesties, tasbaar, of andersins vir die bestuurder die noodsaaklikheid om kontrole van voertuig oor te neem, merkbaar te maak met voldoende tyd voordat kontrole aan die bestuurder oorgegee word
- aan te dui indien die voertuig strydig met die sisteembeskrywing gebruik word.

Die vervaardiger van die betrokke voertuig moet verklaar dat die sisteembeskrywing aan die voorgaande vereistes voldoen. Belangrik is dat slegs voertuie wat ingevolge hierdie vereistes geregistreer is (§1a (3) STGV), op openbare paaie toegelaat word. Volgens Magnus (2019:15) moet alle outonome voertuie deur 'n bestuurder vergesel word. Die gebruik van volkome bestuurderlose voertuie word dus nie toegelaat nie, al maak §1a (4) STGV voorsiening daarvoor dat die bestuurder ook die persoon kan wees wat die voertuig aktiveer al oefen hy nie self kontrole daarvoor uit nie.

§1b STGV beskryf ook die regte en verpligtinge van die bestuurder van 'n outonome voertuig. Wanneer die voertuig op outomaties geaktiveer is, mag die bestuurder hom ingevolge §1b (1) STGV onttrek van die kontrole oor die voertuig op so 'n wyse dat hy deurgaans opmerkzaam bly sodat hy sy verpligting ingevolge §1b (2) STGV te eniger tyd kan nakom. Dit is naamlik dat hy verplig is om sonder versuim die kontrole van die voertuig oor te neem indien die outomatiese sisteem hom aanspoor om dit te doen; of wanneer hy ontdek of behoort te ontdek dat die outomatiese sisteem nie (behoorlik) funksioneer nie. Hieruit blyk volgens Magnus (2019:19) dat outonome voertuie oor 'n waaksame bestuurder moet beskik selfs al sit hy nie agter die stuurwiel nie maar op die agterste sitplek sodat hy beheer kan oorneem wanneer dit van hom verwag word.

Wat aanspreeklikheid betref indien die voertuig skade veroorsaak, word onderskei tussen die houer of besitter en die eienaar daarvan. Die houer is die persoon wat normaalweg die voertuig in sy eie belang en vir sy eie voordeel gebruik en kan bepaal wanneer en wie dit mag gebruik. Die houer is gewoonlik ook die eienaar, maar eiendomsreg is nie 'n vereiste vir houerskap nie. Die bestuurder is die persoon wat die voertuig bestuur wanneer die ongeluk plaasvind en daar is 'n weerlegbare vermoede van skuld aan sy kant (§§ 7,18 (1) STGV). Hierteenoor is die houer se aanspreeklikheid skuldloos of strik (§ 7 (2) STGV; sien Magnus 2019:20). Dit geld ook waar twee voertuie bots –albei houters is strik aanspreeklik (§ 7 (1) STGV). 'n Houer sal slegs in die geval van oormag (*force majeure* of *höhere Gewalt*) aanspreeklikheid vryspring.

Magnus (2019:20) verduidelik:

Force Majeure means an external cause which was unforeseeable and unavoidable, for instance a sudden lightning, an unforeseeable avalanche in a region where this cannot be expected or an intentional criminal act of a third party. But even a heavy storm which blows a parked trailer against another parked car was not regarded as Force Majeure, in particular because the media had warned a day before. It is further necessary that the accident/damage could not have been avoided by utmost care of an extremely experienced and careful driver. Internal reasons such as the unforeseeable malfunction of an automated system do never constitute Force Majeure. The courts generally allow the excuse of Force Majeure very rarely. Only if the situation is highly exceptional indeed, the Force Majeure defence will be successful.

Die skuldlose aanspreeklikheid van die houer verhinder nie dat die slagoffer se skadevergoeding weens sy bydraende nalatigheid verminder kan word nie. Die sogenaamde bedryfsgevaar (*Betriebsgefahr*) is 'n belangrike faktor by die bepaling van bydraende nalatigheid as die slagoffer se voertuig betrokke was en selfs al het die slagoffer nie nalatig opgetree nie. Bedryfsgevaar beteken die gevaar wat die blote werking van die outonome voertuig skep. Daar is aan die hand gedoen dat die risiko wat hierdie voertuie inhou, 'n groter bedryfsgevaar as gewone tradisionele voertuie skep en dat dit 'n rol moet speel by die bepaling van bydraende nalatigheid (vgl. nietemin Magnus 2019:21).

Skadevergoeding kan verhaal word vir dood, liggaamlike besering en saakbeskadiging. Maksimum bedrae geld vir voertuigongelukke wat in die geval van outonome voertuie verdubbel is omdat die risiko van skade baie groter as in die geval van tradisionele voertuie kan wees indien eersgenoemde buite beheer raak en nie maklik tot stilstand gebring kan word nie (sien Magnus 2019:21–2).

Indien 'n outonome voertuig 'n ongeluk weens 'n defek veroorsaak, kan die slagoffer óf die houer óf die vervaardiger van die voertuig (ingevolge die Producthaftungsgesetz – Produktaanspreeklikheidswet; sien Magnus 2016:244) strik aanspreeklik stel. Volgens Magnus (2019:22) sal slagoffers waarskynlik eerder die houer aanspreek, aangesien die vervaardiger as verwerre kan opper dat die defek nie by bemerking van die voertuig aanwesig was nie, of dat die defek 'n ontwikkelingsrisiko is wat nie ontdek kon word toe die voertuig in sirkulasie geplaas is nie (Magnus 2016:263–4).

Die houer van alle voertuie (dus ook outonome voertuie) is verplig om versekering vir die voertuig uit te neem vir enige skade wat die voertuig veroorsaak. Sonder bewys van versekering sal 'n voertuig nie op openbare paaie toegelaat word nie.

Magnus (2019:23) vat die regsposisie in Duitsland met betrekking tot outonome voertuie soos volg saam:

The German reform is a first cautious step in respect of the new technology of automated cars. Such cars can now be admitted for driving in public traffic. The reform treats highly and fully automated vehicles alike and requires always a driver who bears the last responsibility for the safe driving of the vehicle ... The car holder is strictly liable for the correct functioning of his or her car. In addition, any damage through such cars is insured. The interests of traffic victims are sufficiently secured. Taken together, the recent German reform reaches a reasonable balance between allowing the new technology for cars ... and the safety of traffic participants. When the new technology improves and safe driverless cars become available, also further regulation becomes necessary in order to exploit the advantages of the new technology.

3. Regsvergelykende resultate: aanbevelings vir Suid-Afrika

In die lig daarvan dat ons geen wetgewing het wat die gebruik van outonome voertuie op ons openbare paaie reguleer nie, en nieëstaande die feit dat dié voertuie tans nog nie op die paaie opereer en dus 'n gevaar inhou nie, kan aanvaar word dat die posisie in die toekoms in die lig van tegnologiese ontwikkeling en vooruitgang dramaties kan verander en dat ons daarom voorbereid moet wees om wetgewende maatreëls te implementeer. In ag genome die regsvergelykende resultate hier bo, kan die volgende maatreëls vir Suid-Afrika oorweeg word.

In eerste instansie moet outonome voertuie, net soos ander voertuie wat die openbare paaie benut, onder toesig van owerhede aan 'n proses van registrasie en lisenasiering ingevolge die Nasionale Padverkeerswet 93 van 1996 onderwerp word. Vir huidige doeleindes is dit veral belangrik dat die voertuig oor 'n padwaardigheidsertifikaat moet beskik, en hier kan veel waarde uit veral die Duitsregtelike voorskrifte (sien hier bo par. 2.2; vgl. Jacobs 2020:15) oor selfbesturende voertuie geput word.

Sodanige voertuig moet naamlik oor die tegniese toerusting (outomatiese stelsel) beskik om die bestuurstaak te behartig, inbegrepe lengte en sywaartse kontrole; om deur die bestuurder te eniger tyd gedeaktiveer te kan word; om die noodsaaklikheid te herken wanneer die bestuurder self kontrole moet oorneem en die bestuurder sintuiglik bewus te maak van die noodsituasie met voldoende tyd voordat kontrole aan die bestuurder oorgegee word; en om aan te dui indien die voertuig strydig met die outomatiese sisteem gebruik word.

Belangrik is ook dat die vervaardiger van die betrokke voertuig moet verklaar dat die outomatiese stelsel aan die voorgaande vereistes voldoen. Slegs voertuie wat ingevolge hierdie vereistes geregistreer is, moet op openbare paaie toegelaat word. Hierbenewens moet vereis word dat wanneer die voertuig opereer, daar altyd 'n bestuurder (en nie net passasiers nie) in die voertuig aanwesig moet wees (sien ook Jacobs 2020:12).

Anders as in Engeland, waar die versekering vir outonome voertuie klaarblyklik opsioneel is, behoort, soos in Duitsland, die eienaar van so 'n voertuig verplig te word om versekering vir die voertuig uit te neem vir enige skade wat dit mag veroorsaak. Sonder bewys van versekering moet die voertuig nie op openbare paaie toegelaat word nie. Die risiko van skadeveroorsaking

behoort in beginsel dus nie aan die eienaar, wat dalk 'n strooiman is, oorgelaat te word nie. Waar die voertuig desnieteenstaande sonder versekering tog op 'n openbare pad 'n ongeluk veroorsaak, moet die eienaar soos in die Engelse reg die risiko dra.

Die versekeraar, of die eienaar waar toepaslik, van die voertuig moet soos in vermelde regstelsels strik of skuldloos aanspreeklik gestel word vir die skade wat die voertuig veroorsaak. Die verhoogde risiko of gevaar van benadeling wat outonome voertuie meebring, soos onder andere blyk uit die voorbeelde waarna hier bo (par. 1) verwys is, verskaf voldoende regverdiging vir skuldlose aanspreeklikheid in ons reg. Die gevaarteorie bied trouens 'n bevredigende verklaring vir die meeste gevalle van skuldlose aanspreeklikheid wat in ons reg bestaan (Neethling en Potgieter 2020:434; sien ook Neethling 2002:590 vn. 100; vgl. Loubser en Midgley 2017:26; vgl. nietemin Van der Walt en Midgley 2016:46). Hierbenewens word die nuttigheidsfunksie en praktiese waarde van risiko-aanspreeklikheid in gepaste gevalle deur die Hoogste Hof van Appèl onderstreep (sien *Loriza Brahman v Dippenaar* 2002 2 SA 477 (HHA) 485).

Soos in die Duitse reg, word *vis maior* of oormag algemeen as 'n verweer teen strikte aanspreeklikheid erken (Neethling en Potgieter 2020:435; sien hier bo par. 2.2 vir voorbeelde.). *Oormag* beteken 'n onverwagte, onvoorsienbare en onvermygbare gebeurtenis waaroor die mens geen beheer het nie en wat skade veroorsaak (vgl. WAT by “oormag: *regswetenskap*”). Volgens *Black v Kokstad Town Council* 1986 4 SA 500 (N) 505–3 moet dié verweer egter uitdruklik deur die wetgewer erken word voordat dit toegepas mag word. Daarom word aan die hand gedoen dat toekomstige wetgewing oor outonome voertuie oormag wel as 'n verweer meld.

Die oplegging van strikte aanspreeklikheid op die versekeraar of die eienaar sluit nie enige ander persoon se aanspreeklikheid met betrekking tot die ongeluk uit nie. Soos uit veral die Engelse reg blyk, behoort die versekeraar of die eienaar skadeloosstelling van derde partye wat die ongeluk veroorsaak het, te kan eis. Daar is geen rede waarom hierdie persone skotvry daarvan moet afkom nie. Ten einde te bepaal wat die oorsaak van die ongeluk was, behoort alle outonome voertuie, soos in Duitsland, van 'n ritopnemer (soos die vlugopnemer in vliegtuie) voorsien te word (sien hieroor Jacobs (2020:9–10).

Jacobs (2020:10) verduidelik:

The black box of autonomous vehicles is an event data recorder, and it records the speed, airbag deployment, brake application and seatbelt use from sensors in and around the vehicle. The event data recorder technology records data five seconds before and one second after a crash. The black box used in autonomous vehicles uses data simultaneously from 16 different sensors – this includes information about the driver's profile, tire pressure, radar data and camera images. The black box is also used to read, record and store data such as the vehicle surroundings, people, road marks and traffic lights. The black box consists of a flash file system that is integrated with the event data recorder – this is to ensure that data are recorded even if there is no power during a crash or collision. It is important that the recorded data are kept safe. ... As mentioned above, it is required that the black box be installed to determine liability in a crash. The black box records whether the vehicle was in charge through the self-driving system or whether the human driver was in charge of the vehicle during every moment the vehicle

drove. This is important in order for courts to determine blame in autonomous vehicle accidents.

Die volgende gevalle waar ander persone as die eienaar of versekeraar aanspreeklik gehou kan word, verdien vermelding. Eerstens waar die bestuurder van die voertuig in beheer was toe die ongeluk plaasgevind het en dit net aan die nalatigheid van dié persoon toegeskryf kan word omdat hy of sy toegelaat het dat die voertuig sigself bestuur terwyl dit nie die geskikte of juiste optrede was nie; tweedens waar enige ander persoon (buitestander) deur sy of haar nalatige (of opsetlike) optrede die ongeluk veroorsaak het; en derdens waar die vervaardiger van die voertuig as gevolg van 'n defek die ongeluk teweeg gebring het. In laasgenoemde verband geld artikel 61 van die Consumer Protection Act 68 van 2008, ingevolge waarvan die vervaardiger van goedere, ongeag enige nalatigheid aan sy kant, aanspreeklik gestel word vir nadeel wat deur onveilige of defekte goedere veroorsaak word. Strikte aanspreeklikheid is dus ook hier van toepassing (sien hieroor Neethling en Potgieter 2020:456–8; Loubser en Midgley 2017:565 e.v.). Aangesien die wet op verbruikersbeskerming gerig is, is artikel 61 waarskynlik nie tot die beskikking van die onskuldige omstander wat as gevolg van 'n defekte outonome voertuig benadeel word nie (vgl. *Eskom Holdings Ltd v Halstead-Cleak* 2017 1 SA 333 (HHA) parr. 21–5; sien egter Loubser en Midgley 2016:472–3; Van Heerden en Barnard 2019:444 e.v. wat die uitbreiding van die beskerming van artikel 61 na sodanige persone ondersteun). Onskuldige omstanders sal dus op die strikte aanspreeklikheid van die versekeraar of eienaar aangewese wees, wat, soos aangedui, in elk geval verkieslik in sowel die Engelse as Duitse reg is omdat die slagoffer 'n moeiliker bewyslas het om die vervaardiger weens 'n defek (veral by sagteware) aanspreeklik te stel.

Bydraende nalatigheid van die slagoffer kan in beide regstelsels in sekere omstandighede as 'n verweer geopper word om die skadevergoedingseis te verminder. Tans maak die Suid-Afrikaanse reg nie voorsiening vir hierdie verweer by skuldlose aanspreeklikheid nie (sien hieroor Neethling en Potgieter 2020:199 e.v.; Loubser en Midgley 2017:529 e.v.; Van der Walt en Midgley 2016:332 e.v.). Artikel 1(1)(a) van die Wet op Verdeling van Skadevergoeding 34 van 1956 lui soos volg:

Waar iemand skade ly wat deels aan sy eie skuld en deels aan die skuld van 'n ander persoon te wyte is, word 'n vordering ten opsigte van bedoelde skade nie ten gevolge van die skuld van die eiser verydel nie, maar word die skadevergoeding wat ten opsigte daarvan verhaalbaar is in so 'n mate deur die hof verminder as wat die hof met inagneming van die mate van die eiser se skuld met betrekking tot die skade regverdig en billik ag.

Dit beteken dat – gesien in die lig daarvan dat artikel 1(1)(a) net geld ten aansien van skade wat deels aan die eiser en deels aan die verweerder se skuld te wyte is – die wet nie van toepassing kan wees waar aanspreeklikheid nie op die nalatigheid van die verweerder berus nie. Die wet geld dus nie by skuldlose aanspreeklikheid nie (Van der Walt en Midgley 2017:333; Neethling en Potgieter 2020:201). Daar word aan die hand gedoen dat hierdie verweer wel ten aansien van outonome voertuie behoort te geld.

4. Slot

Wetgewing behoort aangeneem te word wat vir die toekomstige gebruik van outonome voertuie op ons paaie voorsiening maak. Soos Jacobs (2020:43) egter tereg uitwys, is dit vooraf gebiedend noodsaaklik dat ons land eers oor die nodige infrastruktuur moet beskik voordat selfbesturende voertuie veilig op ons paaie losgelaat kan word. Hy verklaar:

Seeing as autonomous vehicles would be expensive and that the most of South Africa would not be able to afford or maintain an autonomous vehicle, it is advised that the infrastructure of big cities in the country, such as Cape Town and Johannesburg, improve their infrastructure to meet the required standard to enable these vehicles to drive on public roads until the infrastructure in the rest of South Africa can match that of these cities.

Bibliografie

- Channon, M. 2019. Automated and Electric Vehicles Act of 2018: An evaluation in light of proactive law and regulatory disconnect. *European Journal of Law and Technology*, 10(2):1–36.
- Jacobs, M.Y. 2020. Regulations regarding autonomous vehicles and their use in South Africa. LLM-verhandeling, Noordwes-Universiteit. https://repository.nwu.ac.za/bitstream/handle/10394/36776/Jacobs_MY.pdf?sequence=1.
- Loubser, M. en R. Midgley. 2017. *The law of delict in South Africa*. 3de uitgawe. Kaapstad: Oxford University Press.
- Magnus, U. 2016. Product liability in Germany. In Machnikowski (red.) 2016:237–74.
- . 2019. Autonomously driving cars and the law of Germany. *Insurance Review*, 4:1–13.
- Machnikowski, P. (red.). 2016. *European product liability. An analysis of the state of the art in the era of new technologies*. Cambridge: Intersentia.
- Marynowski, M. 2019. Car insurance in the age of self-driving – analysis of the Automated and Electric Vehicles Act of 2018. *Insurance Review*, 4:25–36.
- Oliphant, K. 2019. Liability for road accidents caused by driverless cars. *Singapore Comparative Law Review*, 190–7.
- Oliphant, K. en V. Wilcox. 2016. Product liability in England and Wales. In Machnikowski (red.) 2016 (173–204).
- Neethling, J. 2002. Aanspreeklikheid vir “nuwe” risiko’s: Moontlikhede en beperkinge van die Suid-Afrikaanse deliktereg. *Tydskrif vir Hedendaagse Romeins-Hollandse Reg*, 65(4):574–92.

—. 2016. Product liability in South Africa. In Machnikowski (red.) 2016:549–73.

Neethling, J. en J.M. Potgieter. 2020. *Law of delict*. 8ste uitgawe. Durban: LexisNexis.

Reuters. 2021. Tesla nog lank nie mensloos. *Rapport Sake*. 9 Mei, bl. 14.

Van der Walt, J.C. en J.R. Midgley. 2016. *Principles of delict*. 4de uitgawe. Durban: LexisNexis.

Van Heerden, C.M. en J. Barnard. 2019. Narrowing the reach of the strict liability provisions in section 61 of the Consumer Protection Act 68 of 2008: *Eskom Holdings Ltd v Halstead-Cleak* 2017 1 SA 333 (SCA). *Tydskrif vir Hedendaagse Romeins-Hollandse Reg*, 82(3):444–65.