

**DEPARTEMENT STAATSREG, INTERNASIONALE  
EN INHEEMSE REG**

**INTERNASIONALE REGSBEGINSELS VAN LUG- EN SEEVERVOER  
LCP403-K**

**Studiebrief 102/1/2004**

**Inhoud**

- 1 Algemene opmerkings**
- 2 Bespreking van aktiwiteite in die studiegids**
  - Afdeling 1 Lugvervoer**
  - Afdeling 2 Seevervoer**
- 3 Voorbeelde van vorige jare se eksamenvraestelle**
- 4 Opmerkings oor die Mei 2004 eksamen**
- 5 Die Oktober/November 2004 eksamen**

Geagte Student

## 1 Algemene Opmerkings

Aangesien u studiegids onlangs hersien is, is dit onnodig om op hierdie stadium enige bykomende materiaal aan u te verskaf. Op hierdie stadium wil ons slegs 'n aantal opmerkings oor die vak maak wat u dalk kan help om meer oordeelkundig te studeer.

Die eerste gedeelte van die studiegids wat handel oor lugreg het twee belangrike komponente:

- Die volkeregtelike reëls oor geskeduleerde en niegeskeduleerde internasionale vlugte
- die privaatregtelike reëls oor die aanspreeklikheid van 'n internasionale karweier

By die volkeregtelike reëls oor internasionale vlugte is die belangrikste internasionale konvensies die Chicago-konvensie, die Lugdienstransito-ooreenkoms en die Internasionale Lugvervoer-ooreenkoms. Hierdie konvensies moet u goed bestudeer. By die privaatregtelike reëls is die Warschau-stelsel en die Den Haagse Protokol baie belangrik en u moet dit goed bestudeer. U moet die konvensies wat oor misdaad en lugvervoer handel, goed bestudeer.

Die tweede gedeelte van die studiegids handel oor seereg en is as geheel baie belangrik. U moet die studiegids aanvul deur die voorgeskrewe hofsake, artikels en handboek te lees. Die vragbrief is sekerlik een van die belangrikste kontrakte in die seereg en die internasionale handel en u moet die gedeelte in die studiegids met die hoofstukke uit die handboek van Proctor aanvul. Die studiegids bevat duidelike aanduidings oor watter hoofstukke van Proctor u moet bestudeer. Die handboek bevat veral die nuutste ontwikkelings oor die vragbrief en is uiters belangrik, aangesien hierdie ontwikkelings nie volledig in die studiegids uiteengesit word nie. Die vraestel gaan na alle waarskynlikheid 'n langvraag oor die vragbrief bevat en u sal dit slegs behoorlik kan doen indien u Proctor bestudeer het.

## 2 Bespreking van aktiwiteite in die studiegids

In die volgende gedeelte gaan ons kortliks kommentaar lewer op die aktiwiteite wat in die studiegids voorkom. Ons gaan nie probeer om modelantwoorde te gee nie aangesien baie van die aktiwiteite daarop gerig is om u aan die dink te kry en nie noodwendig om u kennis te toets nie.

### AFDELING 1 LUGVERVOER

#### 1 Onderskei tussen die konsepte internasionale reg (volkereg), buitelandse reg en binnelandse reg.

Dink terug aan u volkeregdae. Internasionale reg reguleer die verhouding tussen volkeregssubjekte, dit wil sê state en internasionale organisasies. Buitelandse reg is die reg in ander lande, bv Zimbabwe se reg is vir ons doeleindes buitelandse reg. Munisipale reg is die reg wat in 'n land toegepas word. Die Lugvaartwet is 'n voorbeeld van Suid-Afrikaanse munisipale reg.

#### 2 Definieer soewereiniteit, en verduidelik kortliks die implikasies van soewereiniteit wat betref die ontwikkeling van internasionale lugreg.

In die *Island of Palmas* saak het die arbiter Max Huber soewereiniteit soos volg beskryf:

“Sovereignty in the relations between states signifies independence. Independence in regard to a portion of the globe is a right to exercise therein, to the exclusion of any other state, the function of a state.” (2 RIAA 829 (1928) at 838).

Ingevolge die Chicago Konvensie is territoriale soewereiniteit van uiterste belang. In artikel 1 erken die kontrakterende state dat elke staat totale en eksklusiewe soewereiniteit oor die lugruim bo sy grondgebied het.

Artikel 2 gaan verder en identifiseer wat die begrip grondgebied behels. Vir doeleindes van die Konvensie is die grondgebied van 'n staat die grondoppervlakte en die territoriale waters aangrensend daartoe wat onder die soewereiniteit, oppergesag, beskerming en mandaat van die staat val.

In u antwoord moet u die volgende aspekte van soewereiniteit oorweeg: territoriale soewereiniteit en ekonomiese soewereiniteit. U sal later sien dat die doelstellings van die Chicago-Konvensie ook sterk op 'n gelyke ekonomiese verdeling in en ontwikkeling van internasionale lugvaart fokus. Dink u dat absolute soewereiniteit 'n hulpmiddel by die ontwikkeling van internasionale lugvaart is, of bloot 'n hindernis? Dink hier aan die breë globaliseringsidee.

### **3 Gee die bepalings van artikel 84 en 85 van die Chicago-Konvensie weer (Sien skedule 1 van die Lugvaartwet 74 van 1962.)**

#### **Artikel 84**

As 'n meningsverskil tussen twee of meer kontrakterende state oor die vertolking of toepassing van hierdie Konvensie en sy Aanhangsels nie deur onderhandeling opgelos kan word nie, word op versoek van 'n staat wat by die meningsverskil betrokke is, deur die Raad daaroor beslis, 'n Lid van die Raad mag nie by die oorweging deur die Raad van 'n geskil waarby hy 'n party is, stem nie. 'n Kontrakterende staat kan, onderworpe aan Artikel 85, teen die beslissing van die Raad in hoër beroep gaan by 'n *ad hoc*-arbitrasiehof waaroor met die ander partye by die geskil ooreengekom is, of by die Permanente Internasionale Geregshof. Die Raad moet binne sestig dae na ontvangs van die mededeling van die beslissing van die Raad, van so 'n appèl in kennis gestel word.

#### **Artikel 85**

As 'n kontrakterende staat wat 'n party is by 'n geskil ten opsigte waarvan teen die beslissing van die Raad geappelleer is, nog nie die Statuut van die Permanente Internasionale Geregshof aanvaar het nie en die Kontrakterende state wat partye is by die geskil nie ooreen kan kom oor die keuse van die arbitrasiehof nie, benoem elkeen van die kontrakterende state wat partye is by die geskil 'n enkele arbiter wat 'n skeidsregter benoem. As enigeen van die kontrakterende state wat partye is by die geskil, versuim om 'n arbiter binne 'n tydperk van drie maande vanaf die appèldatum te benoem, word 'n arbiter namens dié staat deur die President van die Raad benoem uit 'n lys bevoegde en beskikbare persone deur die Raad gehou. As die arbiters nie binne dertig dae oor 'n skeidsregter kan ooreenkom nie, wys die President van die Raad 'n skeidsregter uit voornoemde lys aan. Die arbiters en die skeidsregter maak

dan gesamentlik 'n arbitrasiehof uit. 'n Arbitrasiehof wat kragtens hierdie of die voorafgaande Artikel ingestel is, stel sy eie prosedure vas en neem sy beslissings by wyse van 'n meerderheid van stemme, met dien verstande dat die Raad kwessies van prosedure kan vasstel in geval van versuim wat volgens oordeel van die Raad te lank duur.

**4 Watter magte het die ICAO-Raad wat betref beslegting van geskille? Bespreek met verwysing na die bepalings van die Chicago-Konvensie.**

Gebruik die bepalings in die vorige aktiwiteit om hierdie vraag te beantwoord. U moenie die artikels bloot herhaal nie, maar probeer om die betekenis en inhoud in u eie woorde weer te gee.

**5 Selfevaluering**

Hierdie is eksamenvorbereiding. Ons verskaf nie die antwoorde tot hierdie vrae nie aangesien hierdie 'n keusevak is en hierdie vrae as voorbereiding tot die eksamen dien. Indien u 'n probleem het, kontak ons asseblief.

**6 Skryf die bepalings van artikel 44 van die Chicago-Konvensie hier neer.**

**Artikel 44**

Die doelstelling van die Organisasie is om die beginsels en tegnieke van internasionale lugvaart te ontwikkel en die beplanning en ontwikkeling van internasionale lugvervoer te bevorder ten einde

- (a) die veilige en ordelike groei van internasionale burgerlike lugvaart dwarsdeur die wêreld te verseker;
- (b) die kuns van die ontwerp en gebruik van lugvaartuie vir vreedsame doeleindes aan te moedig;
- (c) die ontwikkeling van lugdienste, vliegvelde en lugvaartfasiliteite vir internasionale burgerlike lugvaart aan te moedig;
- (d) in die behoeftes van die volke van die wêreld aan veilige, gereelde, doeltreffende en ekonomiese lugvervoer te voorsien;
- (e) ekonomiese verkwisting weens onredelike konkurrensie te voorkom;
- (f) seker te maak dat die regte van kontrakterende state ten volle geëerbiedig word en dat elke kontrakterende staat 'n billike geleentheid het om internasionale lugvervoerdienste te onderneem;
- (g) diskriminering tussen kontrakterende state te vermy;
- (h) vliegveiligheid in internasionale lugvaart te bevorder;
- (i) die ontwikkeling van alle aspekte van internasionale burgerlike lugvaart in die algemeen te bevorder

**7 Omskryf 'n gespesialiseerde agentskap kragtens die volkereg.**

'n Gespesialiseerde agentskap is 'n selfstandige organisasie wat by wyse van 'n spesiale ooreenkoms aan die Verenigde Volke verbind is. 'n Gespesialiseerde agentskap bestaan uit state en ander internasionale organisasies. Hulle beskik oor volledige internasionale regs persoonlikheid

en is subjekte van die volkereg. Ander voorbeelde van gespesialiseerde agenstappe is die Internasionale Arbeidsorganisasie en die Wêreld Gesondheidsorganisasie.

## 8 Hoe verskil ICAO en IATA van mekaar?

ICAO is 'n internasionale organisasie. Dit bestaan uit state. Dit beskik oor volledige internasionale regs persoonlikheid en is 'n gespesialiseerde agentskap van die Verenigde Volke. Vir meer inligting kan u hul webblad ([www.icao.org](http://www.icao.org)) raadpleeg.

Hierteenoor staan IATA. Dit is nie 'n internasionale organisasie nie en sy lede is nie state nie. Dit is 'n privaat liggaam wat in 1919 gestig is en sy lede is verskillende lugrederye. Tans verteenwoordig IATA sowat 280 lugrederye. Vir meer inligting kan u ook hul webblad ([www.iata.org](http://www.iata.org)) raadpleeg.

## 9 Skryf die bepalinge van artikels 3 en 6 van die Chicago-Konvensie hier neer.

### Artikel 3

- (a) Hierdie Konvensie is van toepassing slegs op burgerlike lugvaartuie en nie op staatslugvaartuie nie.
- (b) Lugvaartuie wat vir militêre, doeane- en polisdienste gebruik word, word geag staatslugvaartuie te wees.
- (c) Geen staatslugvaartuig van 'n kontrakterende staat mag sonder magtiging by spesiale ooreenkoms of andersins en ooreenkomstig die voorwaardes daarvan, oor die gebied van 'n ander staat vlieg of daarop land nie.
- (d) Die kontrakterende state onderneem dat hulle by die uitvaardiging van regulasies vir hulle staatslugvaartuie die veilige vaart van burgerlike lugvaartuie behoorlik in ag sal neem.

### Artikel 3bis

- (a) Die kontrakterende state erken dat elke staat hom daarvan moet weerhou om wapens te gebruik teen burgerlike lugvaartuie in vlug en dat, in die geval van onderskepping, die lewens van persone aan boord en die veiligheid van lugvaartuie nie in gevaar gestel moet word nie. Hierdie bepaling moet die nie vertolk word asof dit op enige wyse 'n verandering aanbring aan die regte en verpligtinge van die state soos uiteengesit in die Handves van die Verenigde Nasies nie.
- (b) Die kontrakterende state erken dat elke staat in die uitoefening van sy soewereiniteit die reg het om die landing by een of ander aangewese vliegveld te vereis van 'n burgerlike lugvaartuig wat sonder magtiging bokant sy grondgebied vlieg, of as daar grondige redes bestaan om die gevolgtrekking te maak dat dit gebruik word vir enige doeleinde strydig met die doelstellings van hierdie konvensie; dit kan ook sodanige lugvaartuig enige ander instruksie gee om 'n einde te maak aan sodanige skendings. Vir hierdie doeleinde kan die kontrakterende state gebruik maak van enige gepaste metodes wat in ooreenstemming is met die toepaslike reëls van internasionale reg, met inbegrip van die relevante bepalinge van hierdie Konvensie, en in die besonder paragraaf

- (a) van hierdie Artikel. Elke kontrakterende staat stem in om sy regulasies betreffende die onderskepping van burgerlike lugvaartuie af te kondig.
- (c) Elke burgerlike lugvaartuig moet voldoen aan 'n opdrag wat ooreenkomstig paragraaf (b) van hierdie Artikel gegee word. Vir dié doel moet elke kontrakterende staat alle nodige bepalings invoeg in sy landswette of regulasies om sodanige nakoming verpligtend te maak vir elke burgerlike lugvaartuig wat in daardie staat geregistreer is of deur 'n operateur bedryf word wie se vernaamste besigheidplek of permanente woonplek in daardie staat is. Elke kontrakterende staat moet enige skending van sodanige toepaslike wette of regulasies strafbaar maak met swaar strawwe en moet die geval aan sy bevoegde owerhede voorlê ooreenkomstig sy wette of regulasies.
- (d) Elke kontrakterende staat moet gepaste maatreëls tref om 'n verbod te plaas op die opsetlike gebruik van enige burgerlike lugvaartuig wat in daardie staat geregistreer is of deur 'n operateur bedryf word wie se vernaamste besigheidplek of permanente woonplek in daardie staat is, vir enige doel wat strydig is met die doeleindes van hierdie Konvensie. Hierdie bepaling het geen uitwerking op paragraaf (a) of maak geen inbreuk op paragrawe (b) en (c) van hierdie Artikel nie

#### **Artikel 6**

Geen vasgestelde internasionale lugdiens mag oor of in die gebied van 'n kontrakterende staat onderneem word nie behalwe met die spesiale toestemming of ander magtiging van daardie staat en ooreenkomstig die voorwaardes van sodanige toestemming of magtiging.

#### **10 *Inter Aviation Services (Pty) Ltd t/a Interair v Chairman, International Air Services Council, and Others 2002 (6) SA 51 (T)***

Hierdie vraag is vir selftoetsdoeleindes en dus vir voorbereiding vir die eksamen. Indien u enige probleme ondervind, kontak ons asseblief.

#### **11 *Welkom Municipality v Masureik and Herman t/a Lotus Corporation 1997 (3) SA 363 (A)***

Hierdie vraag is vir selftoetsdoeleindes en dus vir voorbereiding vir die eksamen. Indien u enige probleme ondervind, kontak ons asseblief.

#### **Hersieningsoefeninge**

##### **Selfevaluering**

#### **12 *Verduidelik die verskille tussen n internasionale privaatregtelike ooreenkoms en 'n volkeregtelike ooreenkoms.***

Selfevaluering.

**13 Op watter wyse het die Den-Haag Protokol die Warskou-Konvensie gewysig?**

Selfevaluering. Sien bladsy 29.

**14 Wat is die doelstellings van die Guadalajara-Konvensie?**

Selfevaluering. Sien bladsy 30.

**15 Selfevaluering**

**16 Wat bepaal artikel 1(3) van die Warskou-Konvensie?**

**Artikel 1(3)**

Vervoer wat deur verskeie agtereenvolgende lugkarweiers onderneem moet word, word by die toepassing van hierdie Konvensie as een onverdeelde vervoer beskou, as dit deur die partye as 'n enkele onderneming beskou is, hetsy daarop ooreengekom is in die vorm van 'n enkele kontrak of 'n reeks kontrakte, en dit verloor nie sy internasionale kenmerk nie bloot omdat een kontrak of 'n reeks kontrakte in geheel uitgevoer moet word binne die gebied van dieselfde Staat.

**17 Wat is Booysen se argumente teen die beslissing in die *Bafana*-saak?**

Selfevaluering.

**18 Hierdie aktiwiteit behoort nommer 18 te wees. Bespreek die omvang van die Warskou-Konvensie.**

Hier moet u die inligting wat u voorheen bestudeer het in ag neem en self uitwerk wat die toepassingsgebied van die Warskou-Konvensie is. Wanneer is die Konvensie van toepassing en wanneer nie?

**19 Watter vorme van dokumentasie word in die Warskou-Konvensie gebruik met betrekking tot die vervoer van passasiers, bagasie en vrag?**

Die passasierskaartjie, die bagasiebewys en die lugvragbrief.

**20 *KLM Royal Dutch Airlines v Hamman* 2002 (3) SA 818 (W)**

Selfevaluering.

## AFDELING 2    SEEVERVOER

### 1      Opmerkings oor die aktiwiteite in die studiegids

In die volgende gedeelte gaan ons kortliks kommentaar lewer op die aktiwiteite wat in die studiegids voorkom. Ons gaan nie probeer om modelantwoorde te gee nie aangesien baie van die aktiwiteite daarop gerig is om u aan die dink te kry en nie noodwendig om u kennis te toets nie.

#### Aktiwiteit 1

Almal van u het die kursus Volkereg (Internasionale reg LCP401-H) voltooi en hierdie aspek is in besonderhede daar behandel. U moet die bepalings in die Grondwet, veral artikel 231, in ag neem.

Die regsposisie ten opsigte van verdrae is sedert die inwerkingtrede van die Grondwet anders as vantevore. U kan gerus weer na Dugard *International Law a South African Perspective* kyk indien u in al die besonderhede belangstel.

#### Aktiwiteit 2

U gaan natuurlik u eie mening oor hierdie aspek hê. Dit is egter baie makliker om internasionale handel vlot te laat verloop indien dieselfde reëls en regulasies op skeepsvervoer van toepassing is ook ten opsigte van ander aangeleenthede.

#### Aktiwiteit 3

U sal die antwoord op hierdie Aktiwiteit in die voorafgaande paragrawe in die studiegids vind.

#### Aktiwiteit 4

- 1      Ten einde hierdie vraag te kan beantwoord, moet u teruggryp na u kennis van die siviele prosesreg. Afgesien daarvan dat 'n hof jurisdiksie moet hê om oor 'n bepaalde aangeleentheid te beslis, help dit ook om addisionele sekuriteit te bied indien die eiser suksesvol is aangesien daar dan 'n bate beskikbaar is waarteen tenuitvoerlegging kan plaasvind.
- 2      'n *Actio in personam*: hier moet u na u aantekeninge oor die sakereg gaan kyk. 'n *Actio in personam* 'n persoonlike aksie is 'n aksie waarmee ons teen iemand kan optree wat òf uit kontrak òf uit onregmatige daad teenoor ons aanspreeklik is.
- 3      'n *Actio in rem* verwys na 'n situasie waar 'n saaklike reg (kan u aan voorbeelde dink?) beskerm kan word deur die aksie teen enigiemand in te stel wat in beheer van die saak is.

#### Aktiwiteit 5

U sal die antwoord in studie-eenheid 1 vind.

#### Aktiwiteit 6

'n *Incola* is 'n inwoner in teenstelling met 'n *peregrinus* wat 'n vreemdeling is of anders gestel, 'n



gedingvoerder van buite die regsgebied van die hof.

U behoort nou in staat te wees om te kan vasstel hoekom dit nodig is om 'n onderskeid tussen hierdie begrippe te tref, veral wanneer 'n mens aan jurisdiksie of die regsgebied van 'n hof dink.

### **Aktiwiteit 7**

Indien u nie kan onthou wat 'n retensiereg is nie, moet u na u sakereghandboek kyk.

### **Aktiwiteit 8**

Die antwoord is in die voorafgaande paragrawe van die studiegids.

### **Aktiwiteit 9**

'n Preferente of voorkeurreg speel 'n rol by insolvensie – wanneer 'n groep skuldeisers van A is, sal daardie een wat 'n voorkeurreg het, voor die konkurrente skuldeisers betaal word. (Kyk gerus na u aantekeninge oor die insolvensie- en sakereg.)

### **Aktiwiteit 10**

U sakereghandboek sou u gehelp het om hierdie vraag te beantwoord.

### **Aktiwiteit 11**

Die antwoord op hierdie aktiwiteit is reeds in die studiegids gegee.

### **Aktiwiteit 12**

Die studiegids en die handboek sal vir u die antwoord op hierdie aktiwiteit gee.

### **Aktiwiteit 13**

Die antwoord op hierdie aktiwiteit is in die handboek.

### **Aktiwiteit 14**

U behoort die antwoord op hierdie vraag self te kon uitwerk indien u weer die artikel gelees het en so 'n bietjie daaroor nagedink het.

### **Aktiwiteit 15**

Lees die paragrawe wat hierdie aktiwiteit voorafgaan en dink baie versigtig na oor u antwoord. U behoort self 'n antwoord te kan formuleer.

### **Aktiwiteit 16**

Die belangrikste deel van hierdie aktiwiteit is of inderdaad die verskillende begrippe **bespreek** en

**vergelyk** het. Om 'n bespreking te gee is altyd redelik maklik terwyl 'n vergelyking van u verwag om ooreenkomste en verskille uit te lig.

### 3 Voorbeelde van vorige jare se eksamenvraestelle

Sommige van die hersieningsvrae wat ons in die studiegids ingevoeg het, sowel as sommige van die aktiwiteite is uit vorige jare se vraestelle afkomstig. Hulle behoort dus vir u 'n duidelike aanduiding te gee van wat u in die komende eksamen te wagte kan wees.

### 4 Opmerkings oor die Mei 2004 eksamen

- ▶ Dit is 'n twee-uurvraestel.
- ▶ 50% van die vraestel handel oor die reg insake internasionale lugvervoer en die ander 50% handel oor die reg insake internasionale seevervoer.
- ▶ Die vraestel bestaan uit probleem- en opsteltipevrae.
- ▶ Lees die vrae baie versigtig ten einde vas te stel wat eintlik gevra word.
- ▶ Wanneer u met 'n probleemvraag gekonfronteer word, moet u onthou om altyd die toepaslike teoretiese aspekte duidelik en in besonderhede uiteen te sit voordat u tot 'n gevolgtrekking kom. Wat hierdie aspek betref, moet u probleemvrae op dieselfde vlak as reguit- en opsteltipevrae beskou. Die enigste wyse waarop 'n mens 'n probleem kan oplos, is om die toepaslike feite aan die teorie te gaan meet en dan tot 'n gevolgtrekking te kom. Ons kan slegs punte toeken vir dit wat geskryf is. U moet dus nie al u redenering, argumentering en die afweeg van verskillende menings en opsies in u gedagtes doen nie, skryf dit neer!
- ▶ Indien u 'n stel feite kry wat u aan 'n sekere hofszaak herinner, moet u asseblief nie dadelik wegspring en die hofszaak bespreek nie (en heel waarskynlik die feite herhaal wat alreeds in die eksamenvraestel uiteengesit is!). Die doel met lang feitelike vrae is om die beginsels in diepte te bespreek. Bespreek eerstens die beginsels en gebruik dan hofsake bloot ter staving van die beginsels. Onthou, as ons wil hê dat u 'n hofszaak in besonderhede moet bespreek, sal ons dit direk vra.
- ▶ Wanneer u gevra word om te “bespreek” of te “vergelyk”, moenie bloot die feite weergee nie. Bespreek die toepaslike kwessies, lewer kritiek en vergelyk.
- ▶ Daar is vier vrae wat tussen 20 en 30 punte elk tel.  
Vraag 1, 2 en 3 is reguitvrae  
Vraag 4 is 'n probleemvraag
- ▶ Onthou om altyd die vraestel goed deur te lees voordat u begin om die vrae te beantwoord.
- ▶ Deel u tyd behoorlik in sodat u nie te veel tyd aan een vraag spandeer en dan nie genoeg tyd het om die ander vrae na behore te antwoord nie. U weet dat u vier vrae van tussen 20 en 30 punte elk kan verwag: u moet dus nie meer as 24 minute op 'n 20-punt-vraag en 36 minute op 'n 30-punt-vraag spandeer nie.

Beplan u antwoorde deeglik. Dit help om u gedagtes te orden en u argumente logies te laat volg.

Bly deurgaans kalm!

Moenie u voorbereiding vir die eksamen tot op die laaste nippertjie uitstel nie en moet ook nie deurnag nie! U moet wakker en uitgerus wees wanneer u die eksamenlokaal binnegaan.

## 5 Die Oktober/November 2004 eksamen

**NB:** Indien u een van die ongelukkige studente gaan wees wat moontlik nie hierdie eksamen gaan slaag nie, maar vir 'n hereksamen in Oktober/November 2004 gaan kwalifiseer, of indien u weens siekte ook in Oktober/November 'n aanvullende eksamen moet skryf, geld die volgende:

Volgens Universiteitsbeleid gaan u geen verdere studiebriefe in 2004 ontvang nie.

Die formaat van die eksamenvraestel bly altyd min of meer dieselfde.

Indien daar veranderinge in die reg plaasvind waarvan u nie kennis sal dra nie, vanweë die feit dat u nie nuwe studiebriefe gaan ontvang nie, sal u nie oor die wysigings geëksamineer word nie.

U moet die vraestel in Oktober/November **BAIE GOED** deurlees aangesien daar spesifieke afdelings mag wees wat u **MOET** antwoord en ander wat slegs vir dié studente is wat vir die eerste keer geregistreer is.

**NNB:** Indien u die verkeerde afdelings beantwoord, gaan u nie punte daarvoor kry nie!

**Baie belangrik:** selfs al gaan u nie enige verdere studiebriefe van die Universiteit ontvang nie, moet u steeds die vrymoedigheid neem en ons te enige tyd skakel om 'n afspraak te maak indien u probleme met die werk ondervind.

U kan gerus van tyd tot tyd op die internet by *Student's Online* kyk of u nie dalk op so 'n wyse toegang tot ander studiebriefe kan verkry nie. Die oomblik wanneer ons 'n studiebrief afhandel en dit stuur om gedruk te word, word dit ook in pdf-formaat op die internet geplaas.

Noudat u weet wat gaan gebeur indien iets in die eksamen verkeerd loop, kan ons dit maar vergeet en positief wees. Kom ons vertrou dat u nie nodig sal hê om ooit weer na hierdie studiebrief te verwys nie!

Baie sterkte met u voorbereiding en die eksamen.

Vriendelike groete

**Prof EC Schlemmer**  
**Me M Ehrenbeck**

(012) 429 8372  
(012) 429 8329