

Die Aard en Omvang van die 'Alle Risiko'-polis in die Seeversekeringsreg

DJ KRUGER*

*McClymont Immigration Law
Auckland, Nieu-Seeland*

AL STANDER**

*Noordwes-Universiteit
Potchefstroom Kampus*

Summary

It is well known that 'all-risk' policies do not actually cover all perils. The liability of the insurer in such cases is consequently not absolute. Certain 'self-evident' exclusions, in fact, exist in the case of the liability of the insurer in an 'all risk' policy. Despite the fact that the insured procured an 'all-risk' policy, an insurer would not be liable to compensate the insured for damages resulting from all occurrences. It is crucial that the precise content and meaning of terms and especially 'wear and tear', 'leakage', 'breakage', 'inherent vice', 'latent defect' and 'defective packaging' be clear. It appears that the South African law of insurance blindly follows the English law. As a result, the potentially problematic interpretation incidental to English law is incorporated into South African insurance law. An example of this problem situation is the current interpretation of 'inherent vice' and 'defective packaging'. In English law, these terms are interpreted as being the same. It is submitted, however, that the defective packaging of a product should not be construed as an inherent vice of that product. The implication of this submission is not that an insurer should be held liable, but that the combination of these concepts as having the same meaning is not technically correct in law. In similar vein, the South African courts also follow the English courts in their superfluous distinction between 'normal' and 'abnormal' wear and tear, as well as 'normal' and 'abnormal' leakage.

1 Inleiding en Probleemstelling

Alhoewel skeepsvrag in die in- en uitvoerpraktyk gewoonlik teen spesifieke risiko's verseker word, is versekering teen 'alle risiko's' nie ongewoon nie ten spyte daarvan dat dit geweldig duur is. Hier spesifiek in gedagte is die welbekende en gewilde Institute Cargo Clauses (A).

Dit is egter alombekend dat 'alle risiko's' nie werklik alle risiko's behels nie en dat die aanspreeklikheid van die versekeraar nie in so 'n geval ongekwalifiseerd bestaan nie.¹ Daar bestaan in werklikheid sekere vanselfsprekende uitsluitings op die aanspreeklikheid van die versekeraar. Hier in gedagte is gebeurlikhede soos opsetlike handeling, slytasie, defektiewe verpakking, inherente gebreke, ensovoorts. Die versekeraar sal, ten spyte van die feit dat 'n 'alle risiko'-polis betrokke is, nie aanspreeklik wees om die

* LLB LLM (NWU). Regsnavorsers vir McClymont Immigration Law in Auckland, Nieu-Seeland.

** B Jur LLB (PU vir CHO) LLM (Unisa) LLD (PU vir CHO). Professor in die Fakulteit Regte, Noordwes-Universiteit, Potchefstroom Kampus.

¹ Afgesien van die feit dat die versekeraar se aanspreeklikheid nie ongekwalifiseerd bestaan nie, sal dit, soos hieronder in par 3 uiteengesit word, duidelik blyk dat hierdie tipe polis inderdaad die wydste moontlike dekking in die seeversekeringsreg bied.

versekerde te vergoed vir skade as gevolg daarvan nie. Dit is so tensy sodanige gebeurlikhede addisioneel verseker is. Derhalwe is dit uiters noodsaaklik dat sekerheid bestaan oor die presiese inhoud en betekenis van elkeen van hierdie begrippe, spesifiek die begrippe 'slytasie', 'lekkasie en brekasie', 'inherente gebrek', 'verborge gebrek' en 'defektiewe verpakking'.

Die effektiewe versekering teen alle vorme van risiko's wat moontlik tydens 'n seevaart kan verwesenlik, is noodsaaklik en hou belangrike gevolge vir die in- of uitvoerder in. Dientengevolge moet vasgestel word hoe die 'alle risiko'-polis geïnterpreteer word, met spesifieke verwysing na die gebeurlikhede wat daarvan uitgesluit is.

Alvorens die gebeurlikhede onder die loep geneem word wat normaalweg kragtens 'n 'alle risiko'-polis uitgesluit word, sal volledigheidshalwe maar slegs baie kortliks na die risikovereiste verwys word, soos dit in die algemene versekeringsreg en ook in die seeversekeringsreg van toepassing is. Dit sal gedoen word met vlugtige verwysing na die definisie van risiko, die kontraktuele omskrywing van die risiko in die polisdokument, die verandering of wysiging van die risiko en kousaliteit.

2 Die Risikovereiste in die Versekeringsreg²

2.1 Inleiding

Seeversekering is die oudste vorm van versekering. Al die ander vorme van versekering wat tans bestaan, het uit hierdie tipe versekering ontwikkel.³ Seeversekering kan tuisgebring word onder die kategorie skadeversekering. Die risikovereiste is een van die wesenlike en noodsaaklike elemente van 'n versekeringskontrak en so ook die skadeversekeringskontrak.⁴ Daarom word ook daarna verwys as een van die essentialia van 'n versekeringskontrak. Reinecke⁵ omskryf die begrip 'risiko' aan die hand van die verduideliking dat

² MFB Reinecke, Schalk van der Merwe, JP van Niekerk & Peter Havenga *General Principles of Insurance Law* (2002) op 187 (hierna 'Reinecke Insurance Law'); M Davies & A Dickey *Shipping Law* (1990) op 323-4. Sien in die algemeen ook JP Lowry & P Rawlings *Insurance Law: Doctrines and Principles* 2 uitg (2005); FD Rose *Marine Insurance Law and Practice* (2004); HN Bennett *The Law of Marine Insurance* (1996).

³ DM Davis *Gordon and Getz on The South African Law of Insurance* 4 uitg (1993) op 380 (hierna 'Davis Insurance').

⁴ Die risikovereiste vorm die basis van enige versekeringskontrak, siende dat die risiko vanaf die versekerde na die versekeraar oorgedra word. Indien die risiko wel materialiseer, word die versekeraar aanspreeklik gestel vir die skade wat deur die materialisering van die risiko veroorsaak is (Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 17-8; *Kent v South African National Life Assurance Company* 1997 (2) SA 808 (D) op 814).

⁵ Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 187. Volgens F Ewald 'Risk in Contemporary Society' (2000) 6 *Connecticut Insurance LJ* 365 op 366-79 behels die begrip 'risiko' die blootstelling van 'n objek aan 'n gevaar of 'n dreigement van gevaar. Ewald verbind nie die begrip uitsluitlik aan ekonomiese of finansiële verlies nie (op 373). Die skrywer verskaf (op 379) 'n baie interessante en onkonvensionele verduideliking van die begrip 'risiko':

'The perception of risk constitutes a defining experience for contemporary society: how far is too far? While valuing risk, adventure and entrepreneurship, contemporary society seeks to keep in within measure. Thus, while risk stands as a principle of valuation, motivation and action, it also constitutes a principle of limitation, restriction, and prohibition. When overvalued or undervalued, risk quickly turns human experiences into inhuman ones. There is therefore no need to set a

elke persoon daaglik blootgestel word aan omstandighede, optredes en gebeurtenisse wat 'n onwenslike verandering in 'n persoon se status quo, hetsy finansiële of andersins, kan meebring. Hierdie potensiele verandering bring onsekerheid mee in die sin dat 'n persoon nie weet of die verandering wel gaan plaasvind nie en indien wel, wanneer dit gaan plaasvind of wat die omvang van die onwenslike gevolge sal wees.

Alvorens hierdie gebeurtenisse plaasvind, is dit dus 'n potensiele bron wat die moontlikheid van nadeel (wat die onsekerheid daarstel) van 'onwenslike verandering' inhou.⁶ Hierdie moontlikheid van nadeel word die 'risiko' genoem.⁷

Uit Reinecke se omskrywing is dit duidelik dat die begrip 'risiko' streng verband hou met 'onsekerheid' of 'toevalligheid'. Die meeste situasies wat relevant is tot die risikovereiste word as 'n reël aan die hand van die 'toevalligheidsvereiste' verduidelik of omskryf.⁸ Hierdie uitgangspunt is korrek. Al die skrywers op hierdie gebied koppel die versekeraar se verpligtinge aan die een of ander onsekere (gewoonlik toekomstige, maar soms ook verlede) gebeurtenis wat 'n kontraktueel omskrewe gevolg moet veroorsaak.⁹

In *Kent v South African National Life Assurance Company*¹⁰ het die hof bevind dat enige versekeringskontrak voorveronderstel dat die versekeraar die versekerde sal betaal indien die een of ander gespesifiseerde, *onsekere* gebeurtenis plaasvind. Volgens die hof is die *moontlikheid* dat die gebeurtenis kan plaasvind die risiko: 'If the happening of the event is a certainty, then there is not a possibility but a certainty of harm and therefore there is no risk.'

Enkele aspekte van die risikovereiste sal vervolgens van nader beskou word met spesifieke verwysing na die kontraktuele omskrywing van die risiko, die wysiging van die risiko en ook die kousaliteitsvereiste wat sterk met die risikovereiste verband hou. Al hierdie aspekte kan, soos hieronder aangedui word, 'n groot rol by die 'alle risiko'-polis en die uitsluitings daarop, speel.

morality of risk against a morality of protection. Indeed, the morality of risk is inextricably a morality of protection. Risk and safety are not opposite concepts independent from each other.'

⁶ Dit is egter van belang om kennis te neem dat vir seeversekeringsdoeleindes nie enige onwenslike verandering relevant is nie. Hoewel die nadeel verwys na vermoënskade sowel as nie-vermoënskade wat 'n persoon kan ly agv die gewraakte gevaar (sien Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 16 ev, 188 vir 'n volledige bespreking van hierdie aspek), is dit redelik om vir doeleindes van seevragversekering en bygevolg ook vir doeleindes van hierdie ondersoek te aanvaar dat die risiko altyd verband sal hou met die een of ander vorm van finansiële verlies of vermoënskade.

⁷ In *Lourens NO v Colonial Mutual Life Assurance Society Ltd* 1986 (3) SA 373 (A) op 383-4 het die hof die betekenis van die woord 'ongeval' (die gevaar of nadelige gebeurtenis in hierdie geval) ondersoek en in die proses ook 'n kort en kragtige definisie van die begrip 'risiko' verskaf:

'In die versekeringsreg is die woord "ongeval" moeilik om te definieer en word dit in sy gewone en alledaagse betekenis gebruik om 'n toevallige ongesogte ongeluk of 'n teenspoedige gebeurtenis wat nie verwag of beoog word nie, aan te dui. . . . 'n Ongeval in hierdie sin is die gevaar ("peril") wat prognosties gesien die moontlikheid van nadeel wat algemeen bekend staan as risiko inhou.'

⁸ 'n Gebeurtenis sal per toeval geskied indien dit onverwags geskied en nie agv beheerde of ge'wil'de optrede meegebring word nie. So is dit 'n sekerheid dat 'n persoon wel in die een of ander stadium van sy lewe te sterwe sal kom, maar dit is toevallig dat die persoon op 'n spesifieke ouderdom of wyse te sterwe kom.

⁹ Sien bv Davis *Insurance* op cit noot 3 op 174-90.

¹⁰ Supra noot 4 op 813.

2.2 Kontraktuele Omskrywing van die Risiko

Die risiko en die omvang van die versekeraar se aanspreeklikheid moet duidelik en akkuraat omskryf word.¹¹ Die risiko word normaalweg omskryf aan die hand van faktore soos die spesifieke objek van die versekering,¹² skadeveroorakende gebeurtenisse,¹³ die tyd en plek van die materialisering van die risiko¹⁴ en beperkings of uitsluitings op die aanspreeklikheid van die versekeraar.¹⁵

Die belangrikste gevolg van hierdie omskrywing is dat die plig van die versekeraar om te presteer indien die risiko wel materialiseer, direk verbind is met die omskrywing van die risiko in die versekeringskontrak.¹⁶ Met ander woorde, die versekeraar sal slegs aanspreeklik wees vir die skade wat manifesteer indien die risiko in ooreenstemming met die omskrywing daarvan verwesenlik het.¹⁷

Die betekenis en effek van die omskrywings en enige ander kontraktuele kwessie is 'n saak van interpretasie. Die spesifieke gevolge wat daaraan toegeskryf sal word indien 'n geskil hieroor sou bestaan, sal afhang van die wyse waarop 'n hof die bewoording van die kontrak vergelyk met die betrokke omstandighede wat ten tye van verwesenliking van die risiko gegeld het.¹⁸

2.3 Verandering of Wysiging van die Risiko

Soos hierbo¹⁹ aangedui, is die aanspreeklikheid van die versekeraar gekoppel aan die omskrywing van die risiko in die tersaaklike kontrak. Wat gebeur as daar 'n verandering of wysiging van die betrokke risiko of die omstandighede rondom die risiko plaasvind?²⁰

In *Nel v Santam Insurance Co Ltd*²¹ is beslis dat daar geen wysiging van

¹¹ Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 191 ev.

¹² Maw, 'n sekere artikel soos 'n motor, 'n huis, meubels, voorraad, produkte, ens.

¹³ Hier in gedagte is die situasie waar 'n artikel bv spesifiek teen brandskade verseker word. Diefstal is nie gedek nie en sou die item inderdaad gesteel word en dit finansiële verlies tot gevolg het, sal die versekeraar nie vir die gelede skade aanspreeklik gestel kan word nie.

¹⁴ Hierdie verskynsel dui op die situasie waar die item verseker is teen 'n gebeurtenis op 'n spesifieke plek. Indien die tersaaklike item vanaf daardie spesifieke plek na 'n totaal ander plek verskuif word, kan dit geag word dat die risiko vir die versekeraar verander het. Die uiteindelijke gevolg hiervan sal wees dat die versekeraar nie aanspreeklik gestel kan word vir enige skade wat gely word wat ná sodanige verskuiwing plaasgevind het nie. Sien ook par 2.3 hieronder.

¹⁵ Davis *Insurance* op cit noot 3 op 175-9.

¹⁶ Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 191 ev.

¹⁷ 'n Bespreking van die ligging van die bewyslas by 'n versekeringseis val buite die omvang van hierdie ondersoek.

¹⁸ Sien ook Lowry & Rawlings *Insurance Law* op cit noot 2 op 196.

¹⁹ Sien par 2.2.

²⁰ Davis *Insurance* op cit noot 3 op 177. Gemeenregtelik bestaan daar 'n plig op die versekerde om voor kontraksluiting enige omstandigheid te openbaar wat moontlik 'n uitwerking op die tersaaklike risiko mag uitoefen. Daar bestaan egter geen algemene plig op die versekerde om ná kontraksluiting die versekeraar in te lig indien die omstandighede verander het wat die waarskynlikheid van die verwesenliking van die risiko beïnvloed nie. Dit is so selfs indien die optrede van die versekerde die moontlikheid vergroot dat die risiko sal verwesenlik. So 'n plig kan wel deur middel van die kontrak op die versekerde geplaas word en in die praktyk gebeur dit baie dikwels (idem op 178).

²¹ 1981 (2) SA 230 (T).

die risiko teenwoordig is indien die wysiging van so 'n aard is dat die omstandighede steeds tuisgebring kan word onder die bepalings van die kontrak nie. Indien die omstandighede egter op so 'n wyse verander dat dit 'n heel nuwe of ander risiko daarstel, sal die versekeraar nie aanspreeklik wees nie.²² In hierdie omstandighede word die werking van die polis opgeskort en sal dit eers weer 'n aanvang neem sodra die oorspronklike omstandighede herstel is.

Sommige wysigings vergroot slegs die moontlikheid dat die risiko sal materialiseer en verander nie die risiko as sodanig nie.²³ Die relevante maatstaaf wat derhalwe in hierdie verband gebruik moet word, is om vas te stel of die wysiging van die omstandighede as 'n 'wesentliche afwyking' van die kontraktuele omskrywing van die risiko beskou kan word. Die hof het in die *Nel v Santam*-saak²⁴ soos volg beslis ten einde vas te stel of 'n wysiging as wesenlik beskou kan word, al dan nie:

'Change means an alteration or variation; it presupposes and requires a comparison between two situations; the one before and the one after the facts in question which allegedly constitute the change. Its description as, and therefore need for it to be, "material" is important. It is a limiting factor in what the insurer can rely on when invoking the clause. It is not any trivial alteration but only one that is important or of consequence that will operate. (This is the ordinary meaning of "material" given by the *Shorter Oxford English Dictionary* 3rd ed.) Translated into insurance terms it is one which may influence a prudent insurer to reassess whether it should remain on risk and, if so, on what terms.'

Uit hoofde hiervan is dit duidelik dat 'n onbenullige of selfs geringe wysiging van die tersaaklike omstandighede nie 'n wysiging, aanpassing of verandering van die risiko daarstel nie. Dientengevolge sal dit altyd nodig wees om op 'n ad hoc-basis vas te stel of die besondere omstandighede in 'n gegewe geval as wesenlik of as gering of onbenullig beskou moet word en of dit inderdaad 'n ander risiko daarstel.

2.4 Kousaliteit²⁵

Ten einde die versekeraar vir die gelede skade aanspreeklik te stel, moes die skade wat die versekerde gely het, veroorsaak gewees het deur die spesifieke gebeurtenis waarteen verseker is.²⁶ In *Aegis Insurance Co Ltd v Consani NO*²⁷ is beslis dat die versekerde op 'n oorwig van waarskynlikhede

²² Die volgende kan as 'n praktiese voorbeeld hiervan dien: Indien X sy goedere wat met die skip 'Ruiter van die Windjie' na Nederland vervoer word verseker teen die gevare van die see, kan geag word dat die risiko gewysig het indien X besluit om die goedere nou met die veel ouer skip 'De Oude Doos' te laat vervoer. Of indien die skip van Durban na Rotterdam sou vaar maar die roete verander word om eers na Sierra Leone, dan na Engeland en dan na Rotterdam te vaar. So sal dit ook 'n heel ander risiko daarstel indien goedere verseker is teen diefstal op 'n spesifieke perseel en die goedere van daardie perseel na 'n ander perseel verskuif word. Dit is dus van belang om kennis te neem dat nie alle wysigings van omstandighede noodwendig as 'n wysiging van die risiko geag sal word nie. Dit sal van geval tot geval verskil en beoordeel moet word.

²³ Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 199.

²⁴ *Nel v Santam Insurance Co Ltd* supra noot 21 op 242.

²⁵ Hierdie aspek word in die ondergenome ondersoek slegs ter wille van volledigheid bespreek.

²⁶ J Hare *Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa* 2 uitg (2009) op 898; Davis *Insurance* op cit noot 3 op 181.

²⁷ 1996 (4) SA 1 (A) op 8.

sal moet kan aantoon wat die 'effektiewe' oorsaak van die skade was. Volgens die hof skuif die onus op die versekeraar om daarna op 'n oorwig van waarskynlikhede te bewys dat die betrokke skade deur 'n uitgeslote gevaar (uitsluiting²⁸) veroorsaak is. Indien die uitsondering egter so geformuleer is dat dit die hele belofte van die versekeraar om te vergoed kwalifiseer, rus die bewyslas steeds op die versekerde.²⁹

Hare³⁰ verduidelik die kousaliteitsvereiste³¹ aan die hand van 'n tweestapbenadering. Eerstens moet daar vasgestel word wát die feitelike oorsaak van die skade was.³² Tweedens moet die omvang van die versekeraar se aanspreeklikheid vir die feitelike gevolge vasgestel word.³³ Hierdie ondersoek moet aan die hand van die stelreël *proxima non remota spectatur*³⁴ geskied.³⁵ Dit is die dominante, effektiewe of doeltreffende oorsaak van die gelede skade. Hierdie oorsaak hoef nie noodwendig die naaste in tyd aan die skade te wees nie en eweneens hoef dit ook nie die alleenoorzaak daarvan te wees nie.³⁶

In *Basson v Ongevallekommissaris*³⁷ wat die werking van die tweestap-ondersoek illustreer, het die hof soos volg geredeneer ten einde te bepaal of 'n gebeurtenis as die effektiewe oorsaak van die skade geag moet word:

'Na my oordeel moet dan ongeag die bestaan van meerdere *conditiones sine qua non* bepaal word wat die *causa proxima*, die "immediate" of "direct" oorsaak, die "proximate cause in efficiency rather than time", die "effective and predominant cause" . . . daarvan was.'³⁸

²⁸ Indien daar is.

²⁹ *Eagle Star Insurance Co Ltd v Willey* 1956 (1) SA 330 (A) op 336.

³⁰ Hare *Shipping Law* op cit noot 26 op 898.

³¹ Weereens tensy die versekeringspolis self 'n ander kousaliteitsvereiste bepaal of die 'proximate cause' as kriterium verander. Sien bv *Concord Insurance Co Ltd v Oelofsen NO* 1992 (4) SA 669 (A) op 673-4.

³² Hierdie vraag staan bekend as die 'causa sine qua non' of 'but for'-toets. Deur van hierdie toets gebruik te maak, sal daar vasgestel kan word of daar 'n feitelike kousale nexus tussen die gevaar en die verlies bestaan. Hierdie toets word toegepas deur die gebeurtenis 'weg te dink' en daarna te vra of die betrokke skade steeds sonder die gebeurtenis sou bestaan het. Indien die skade nie meer sou bestaan het nie, is die gebeurtenis die feitelike oorsaak van die skade. Indien die skade egter steeds sou bestaan het, kan dit nie aan die besondere gebeurtenis toegeskryf word nie.

³³ Sien ook Bennett *Marine Insurance* op cit noot 2 op 115. In *Napier v Collett & Another* 1995 (3) SA 140 (A) op 144 is beslis dat kousaliteitsvereiste in die versekeringsreg ooreenstem met die toepassing van dié vereiste in die deliktereg en die strafreg. Die verduideliking van die hof lui so: Eerstens word 'n ondersoek na die feitelike kousale verband gedoen en gevra of 'n voorafgaande gebeurtenis 'n causa sine qua non van die daaropvolgende gebeurtenis is. Indien dit wel so vasgestel is, moet daarna bepaal word of die twee gebeurtenisse so na aan mekaar verbind is dat die eerste as die regsoorsaak (*legal cause*) van die laaste geag kan word. Met ander woorde, dat die voormalige gebeurtenis inderwaarheid die oorsaak van die daaropvolgende gebeurtenis is. Sien ook *Concord Insurance Co Ltd v Oelofsen* supra noot 31 op 673-4.

³⁴ Hierdie stelreël staan eweneens bekend as die 'proximate cause'-toets. Vir doeleindes van hierdie ondersoek sal die begrip 'effektiewe oorsaak' as die Afrikaanse vorm van die Engelse 'proximate cause' dien.

³⁵ Sien ook Davis *Insurance* op cit noot 3 op 181.

³⁶ Hare *Shipping Law* op cit noot 26 op 898. Indien 'n groep seerowers bv 'n vaartuig se bemanning dood en vervolgens die vaartuig aan die brand steek sodat die goedere aan boord gevolglik vernietig word, sal die effektiewe oorsaak van die skade nie die brand wees nie, maar wel die optrede van seerowers. Dit is duidelik dat die brand 'in tyd' nader is aan die skade as wat die seerowery was, maar dit is eweneens duidelik dat die oorsaak van die brand aan die optrede van die seerowers toegeskryf kan word. Derhalwe kan seerowery as die effektiewe oorsaak van die gelede skade geag word.

³⁷ [2000] 1 All SA 67 (K) op 41.

³⁸ Klem ingevoeg.

Hare³⁹ wys daarop dat wat seeversekering betref, die appèlhof in *Incorporated General Insurances Ltd v Shooter t/a Shooter's Fisheries*⁴⁰ nie die tweestapbenadering gevolg het nie en direk, in navolging van die Engelse seeversekeringsreg, na die effektiewe oorsaak gevra het.⁴¹ In die uitspraak van *Napier v Collet & Another*⁴² word die benadering in die bogenoemde saak egter korrek vertolk as in lyn met die tweestapbenadering.

Die ondersoek in die geval waar daar meer as een oorsaak bestaan wat as 'n 'kousale ketting' saamwerk ten einde die betrokke skade mee te bring, bly 'n moeilike kwessie. Sommige van die 'skakels' in hierdie ketting kan moontlik die versekeraar se aanspreeklikheid beïnvloed, selfs indien hierdie gebeurtenisse nie die effektiewe oorsaak van die skade is nie.⁴³

Die standpunt wat Hare aanvaar is dat waar verskeie gevare tegelykertyd intree, die versekeraar aanspreeklik sal wees vir die skade tensy enige een van die gevare in die polis uitgesluit is. In so 'n geval word die uitgeslote gevaar die dominante gevaar. As gevare in 'n onafgebroke volgorde plaasvind of intree, is die versekeraar aanspreeklik selfs as daar 'n gevaar is wat nie in die polis genoem word nie, gevolg deur 'n versekerde gevaar. Ook waar 'n versekerde gevaar gevolg word deur 'n uitgeslote of nie-genoemde gevaar. As 'n uitgeslote gevaar deur 'n versekerde gevaar gevolg word, bly die uitgeslote gevaar die dominante gevaar.⁴⁴

Indien die kousale ketting deur 'n novus actus interveniens⁴⁵ onderbreek word, sal dit nodig wees om vanaf die onderbreking weer eens vas te stel of daar teen die spesifieke gevaar verseker is. Indien wel, sal die versekeraar steeds aanspreeklik bly vir die gelede skade terwyl die omgekeerde ook waar is.

'n Verdere aspek wat die versekerde in gedagte moet hou en wat verband hou met die skadeveroorooskende gebeurtenis, is dat hy verplig is om binne redelike perke op te tree ten einde te verhoed dat 'n skadeveroorooskende gebeurtenis plaasvind.⁴⁶ Versuim deur die versekerde om kragtens hierdie plig

³⁹ Hare *Shipping Law* op cit noot 26 op 899.

⁴⁰ 1987 (1) SA 842 (A) op 862.

⁴¹ Die hof het maw die Engelse reg tov kousaliteit gevolg, ten spyte daarvan dat die Romeins-Hollandse reg volgens die meerderheid van die hof die 'proper law' van die kontrak was. Volgens die minderheidsuitspraak was Engelse reg die 'proper law'. Dit het meegebring dat almal op die ou end dit eens was oor die toepassing van die kousaliteitsaspek.

⁴² Supra noot 33 op 143.

⁴³ Hare *Shipping Law* op cit noot 26 op 899.

⁴⁴ Idem op 899-900. In hierdie verband het die hof ook in *Aegis Assuransie Bpk v Van der Merwe* 2001 (1) SA 1274 (T) op 1283 (Kirk-Cohen R het Vaughan Williams LJ in *Re Etherington and Lancashire and Yorkshire Accident Insurance Co* [1909] 1 KB 591 (CA) op 597 aangehaal) te kenne gegee dat '[t]here is always in every other case a possibility of some supervening cause'.

⁴⁵ Die begrip 'novus actus interveniens' dui op die plaasvind van 'n onafhanklike gebeurtenis nadat die oorspronklike skadestigtende gebeurtenis plaasvind het, welke gebeurtenis veroorsaak dat die aanvanklike gebeurtenis, kousaal gesproke, van die skade verwyder word. Die 'novus actus' of 'nuwe oorsaak' dien dan as die effektiewe oorsaak of effektiewe oorsaak van die tersaaklike skade (PQR Boberg 'Reflections on the "Novus Actus Interveniens" Concept' (1959) 76 SALJ 280 op 281).

⁴⁶ Davis *Insurance* op cit noot 3 op 190. In *Santam Bpk v CC Designing BK* [1998] 4 All SA 70 (K) het die hof verskeie riglyne neergelê ten einde vas te stel of die versekerde binne redelike perke opgetree het om die tersaaklike skade te verminder. Volgens die hof moet elke saak egter op eie meriete beoordeel word, maar uiteindelik moet twee vrae gevra word om vas te stel of redelike stappe geneem is

op te tree, kan daartoe lei dat die skade wat verhoed kon word, geag word aan sy opsetlike toedoen te danke is.⁴⁷ Die rasionaal hieragter is dat die skade wat veroorsaak is, nie meer effektief aan die gebeurtenis toegeskryf kan word nie, maar wel aan die versuim van die versekerde om op 'n sekere wyse op te tree. Die versekerde is dus die effektiewe oorsaak van sy eie skade en die versekeraar sal nie vir daardie skade aanspreeklikheid opdoen nie.⁴⁸

Met hierdie in gedagte word vervolgens ondersoek ingestel, met 'n seeversekering invalshoek, na die 'alle risiko'-polis.

3 Die 'Alle risiko'-polis

3.1 Inleiding

Die oudste uniforme seeversekeringspolis is in 1779 deur Lloyds of London ontwikkel. Hierdie polis is deur die Britse Parlement aangeneem en as die amptelike Britse seeversekeringspolis gepubliseer.⁴⁹ Die Lloyds SG-polis is ook deur die vroeë Amerikaanse versekeraars aangewend. Vandaar het die polis as die standaardpolis in die seeversekeringspraktik ontwikkel.⁵⁰

Die seeversekeringsreg in die algemeen en die reëls en beginsels ontwikkel uit hierdie tipe polisse in die besonder, vind toepassing in die Suid-Afrikaanse reg as gevolg van die komplekse en soms verwarrende geskiedenis van die plaaslike versekeringsreg.⁵¹ Die voormalige provinsies van die Unie, later die Republiek, van Suid-Afrika het verskillende regstelsels as gemenereg ten aansien van versekeringsreg toegepas. So byvoorbeeld het die provinsies van Transvaal en Natal die Romeins-Hollandse reg toegepas terwyl die Kaap, Oranje-Vrystaat (asook die destydse Suidwes-Afrika en Rhodesië) die Engelse reg, soos dit in 1879 bestaan het, toegepas het.

Vanaf 1977⁵² word die Engelse seeversekeringsreg egter nie meer as bindende gesag in 'n Suid-Afrikaanse hof beskou nie. Die gevolglike ontwikkeling van die seeversekeringsreg is van hierdie datum af grotendeels op die Romeins-Hollandse reg gebaseer. Die opvatting is egter dat, aangesien die Engelse reg so sterk invloed op die Suid-Afrikaanse seeversekeringsreg

om die skade te beperk, al dan nie. Dié vrae is of die versekerde die betrokke gevaar inderdaad as sulks erken het. Indien wel, of die versekerde daarna sulke stappe geneem het terwyl hy bewus was dat dit nie genoegsaam is om die tersaaklike potensiele skade in te perk nie. Indien sy optrede dus van so 'n aard was dat hy geweet het dit nie genoegsaam is nie, kan daar nie geargumenteer word dat hy redelike stappe geneem het om die skade te beperk nie.

⁴⁷ Davis *Insurance* op cit noot 3 op 190-1.

⁴⁸ So bv sal 'n versekeraar nie aanspreeklikheid opdoen vir skade wat die versekerde agv diefstal gely het waar die versekerde sy motor met die sleutels daarin buite sy motorhuis op die sypaadjie gelaat het nie.

⁴⁹ Die Lloyds of London-polis van 1779 staan wyd bekend as die Lloyds SG (Ship and Goods)-polis.

⁵⁰ HS Denenberg et al *Risk and Insurance* 2 uitg (1974) op 456-7.

⁵¹ 'n Volledige bespreking van die geskiedenis en bronne van die Suid-Afrikaanse seeversekeringsreg val buite die bestek van hierdie ondersoek. Verwys na Davis *Insurance* 380-1; Hare *Shipping Law* op cit noot 26 op 822 ev; en *Mutual and Federal Insurance Co Ltd v Oudtshoorn Municipality* 1985 (1) SA 419 (A) op 430 vir 'n volledige bespreking hieroor.

⁵² Dmv die Hersieningswet op die Voor-Unie-Wette 43 van 1977.

gehad het en sekere van die Engelse beginsels reeds in die Suid-Afrikaanse regspraak gevestig het, dit steeds as oorredende gesag in die howe gebruik kan word. Dit is veral in omstandighede waar die Romeins-Hollandse reg nie duidelike bepalings, antwoorde of riglyne rondom 'n tersaaklike situasie bied nie.⁵³

Gedurende die laaste jare van die sestiende eeu het Engeland se handel met die buiteland aansienlik gegroei. Hieruit het die seeversekeringspolis ontwikkel. Tot onlangs het Suid-Afrika nie op so 'n groot skaal aan die handel met die buiteland deelgeneem nie. Waar dit wel gebeur het, is dikwels die Engelse polis of die Engelse polismodel vir doeleindes van versekering gebruik. Daarom is dit nie vreemd dat die Suid-Afrikaanse (see)versekeringspolis tans steeds die bewoording van die bogemelde oorspronklike polis navolg nie. Die grootste voordeel hiervan is die feit dat bykans elke woord wat in hierdie polis te vinde is, reeds behoorlik deur die Engelse howe ontleed en verduidelik is.⁵⁴ Uit 'n Suid-Afrikaanse oogpunt kan hierdie begrippe wel problematies wees, aangesien daar sekere begrippe bestaan wat in die polis gebruik word, maar wat vreemd aan die plaaslike omgewing en konteks is.⁵⁵

Die Lloyds SG-polis kan as vroeë vorm van die 'alle risiko'-polis beskou word. Die 'alle risiko'-polis het ten doel om dekking te bied teen alle risiko's wat tydens 'n seevaart kan verwesenlik.⁵⁶ Dit is egter moontlik dat sekere gebeurtenisse kontraktueel uitgesluit word. Afgesien van hierdie uitsluitings moet verder in gedagte gehou word dat 'n 'alle risiko'-polis slegs dekking bied vir versekerbare risiko's⁵⁷ en nie vir alle gevare of gebeurlikhede wat tydens 'n seevaart kan materialiseer nie.⁵⁸ Denenberg, daarenteen, hou voor dat 'n 'alle risiko'-polis eerder as 'n 'alle gevaar'-polis beskryf moet word aangesien alle risiko's nie deur die polis gedek word nie.⁵⁹

Hierdie is een oorweging waarom dit noodsaaklik is om die presiese omvang van die dekking te ondersoek wat hierdie polis bied. Sodoende kan vasgestel word wat die inhoud en omvang van die uitsluitings op aanspreeklikheid behels. Denenberg se opvatting is nie korrek nie. Dit is meer korrek om na 'n 'alle risiko'-polis te verwys, aangesien dit reeds in die Suid-Afrikaanse asook in die Engelse versekeringsreg vasstaan dat 'n 'alle risiko'-polis nie dekking vir alle gevare bied nie.⁶⁰

⁵³ Sien Hare *Shipping Law* op cit noot 26 op 18 ev.

⁵⁴ Denenberg op cit noot 50 op 457.

⁵⁵ Begrippe soos 'konings en prinse', 'vyande van die koningin', 'prairie', ens, is vreemde terminologie in die Suid-Afrikaanse versekeringskonteks.

⁵⁶ AC Hecker & MJ Goode 'Wear and Tear, Inherent Vice, Deterioration, etc.: The Multi-Faceted All-Risk Exclusions' (1985-1986) 21 *Tort & Insurance LJ* 634.

⁵⁷ Die begrip 'versekerbare risiko' dui op 'n onsekere, potensieële bron van nadeel wat moontlik kan verwesenlik. Dit dui nie op 'n sekere of onvermydelike toekomstige gebeurtenis nie. Sien JP van Niekerk 'Marine Insurance: All Risks Policies on Goods' (1982) 4 *Moderne Besigheidsreg* 78; Hare *Shipping Law* op cit noot 26 op 891 ev, 940.

⁵⁸ Van Niekerk op cit noot 57 op 79-80. Sien ook par 2.1 hierbo.

⁵⁹ Denenberg op cit noot 50 op 456.

⁶⁰ Dit moet benadruk word dat die begrip 'risiko' slegs op onsekerhede, toevallige en moontlike gebeurlikhede betrekking het en nie op alle gevare nie.

Die onsekerheid aangaande die spesifieke dekking wat deur hierdie polisse gebied word, het grotendeels irrelevant geraak met die bekendstelling van die Institute Cargo Clauses (All Risks) in 1951 (hierna die AR-klousules). Die AR-klousules is by die Lloyds SG-polis aangebring en die kombinasie hiervan het die wydste moontlike seeversekeringsdekking gebied.⁶¹ Groeiende kritiek teen sommige aspekte van hierdie polisse het egter daartoe gelei dat die Lloyds SG-polis en die AR-klousules op aanbeveling van die London Underwriters en die Lloyds Underwriters Association met 'n nuwe polismvorm asook 'n nuwe stel skeepsvragsklousules vervang is.⁶² Die nuwe polismvorm staan as die MAR-vorm⁶³ bekend, terwyl die AR-klousules gewysig is en tans as die Institute Cargo Clauses (A) bekend staan.⁶⁴

Nietemin word 'alle risiko'-polisse tans by enige vorm van versekering aangetref en nie slegs by seeversekering, die Lloyds versekeringsbesigheid of die Lloyds praktyk nie. Derhalwe is hierdie ondersoek nie slegs beperk tot die spesifieke bepaling rakende seeversekering nie, maar dit kan ook verwysings insluit wat betrekking het op ander tipes 'alle risiko' versekering.

Hierbo is genoem dat daar sekere gebeurtenisse bestaan ten opsigte waarvan 'n 'alle risiko'-polis nie dekking bied nie. Sommige van hierdie uitsonderings kan as 'vanselfsprekende' uitsluitings beskou word. Dit is egter interessant dat die meeste van hierdie 'vanselfsprekende' uitsluitings op die versekeraar se aanspreeklikheid kragtens 'n 'alle risiko'-polis nietemin eksplisiet deur die partye tot die versekeringskontrak uitgesluit word. Die Institute Cargo Clauses (A)-polis (ICCA) dien as voorbeeld van die betrokke verskynsel.

Vervolgens sal enkele uitsluitingsgronde wat op die aanspreeklikheid van die versekeraar bestaan, ondersoek en bespreek word met spesifieke verwysing na die wyse waarop die Suid-Afrikaanse en Engelse reg daarmee omgaan. Vir die Engelse reg is veral art 55 van die Engelse Marine Insurance Act (hierna die 'MIA')⁶⁵ van belang:

- '(1) Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.
- (2) In particular –
 - (a) The insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew;
 - (b) Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against;

⁶¹ Van Niekerk op cit noot 57 op 78.

⁶² C Dillon & JP van Niekerk *South African Maritime Law and Marine Insurance: Selected Topics* (1983) op 146.

⁶³ 'Marine Policy'.

⁶⁴ Van Niekerk op cit noot 57 op 79. Dit is uit die aard van die saak nodig om van tyd tot tyd die 'Institute Cargo Clauses' te hersien en op te dateer. Die nuutste wysigings aan en weergawe van hierdie polisse is sedert 1 Januarie 2009 in werking.

⁶⁵ Marine Insurance Act, 1906 (6 Edw. 7, c. 41) (hierna die 'MIA').

- (c) Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature of the subject-matter insured, or for any loss proximately caused by rats or vermin, or any injury to machinery not proximately caused by maritime perils.'

Die MIA is 'n Engelse wet. Alhoewel die Engelse reg nie bindend op die Suid-Afrikaanse howe is nie, moet die oorreringswaarde van sodanige gesag nie onderskat word nie.⁶⁶

3.2 Uitsluitings op 'Alle risiko'-polis

3.2.1 Handelinge deur die Versekerde

Die algemene opvatting in die Suid-Afrikaanse en Engelse versekeringsreg is dat skade wat ontstaan as gevolg van die *onskuldige optrede* van die versekerde self, normaalweg deur 'n versekeringskontrak gedek word behalwe as die kontrak die teendeel bepaal.⁶⁷ Vervolgens sal na die nalatige en opsetlike optrede van die versekerde verwys word.

3.2.1.1 Nalatige Handelinge

Die algemene beginsel en uitgangspunt in die Engelse versekeringsreg⁶⁸ is dat 'n versekeraar normaalweg aanspreeklik gestel kan word vir skade wat ondanks die nalatige optrede van die versekerde, sy verteenwoordiger of sy werknemers gematerialiseer het, selfs al is dit 'n misdaad.⁶⁹ Daarbenewens word effek aan hierdie beginsel gegee deur art 55(2)(a) van die Engelse Marine Insurance Act⁷⁰ (hierna die MIA) ten opsigte van die kaptein van die skip en die bemanning, waar dit soos volg bepaal: '(The insurer) is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the . . . negligence of the master or crew.'

Arnould⁷¹ onderskei tussen twee situasies. Aan die een kant kan die versekeraar, waar die versekerde verseker is teen verlies of skade as gevolg van gevare van die see, nie aanspreeklikheid opdoen nie hoewel 'n verlies of skade effektief deur die nalatigheid van die versekerde, sy verteenwoordiger,

⁶⁶ Sien Van Niekerk op cit noot 57 op 78 en Hare *Shipping Law* op cit noot 26 op 822 ev vir 'n volledige bespreking hiervan.

⁶⁷ Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 205; *Beresford v Royal Insurance Co* [1938] AC 586 (HL) op 595. Regtens is daar dus geen uitdruklike of stilswyende ooreenkoms dat die onskuldige optrede van die versekerde die aanspreeklikheid van die versekeraar negatiewe nie. Aanspreeklikheid in sulke gevalle is ook nie teen die openbare beleid of die 'boni mores' nie.

⁶⁸ In hierdie verband stem die Engelsregtelike posisie grotendeels met die Suid-Afrikaanse reg ooreen. Sien bv R Merkin *Colinvaux's Law of Insurance* 8 uitg (2006) op 128 ev (hierna 'Merkin *Colinvaux's Law of Insurance*'). In *Woolfall & Rimmer Ltd v Moyle & Another* [1942] 1 KB 66 (CA) op 72-6 waar drie konstruksiewerke beseer en een as gevolg van die voorman se nalatigheid gedood is, het die hof bevind dat die nalatige optrede van die versekerde wel deur die kontrak gedek word. In ooreenstemming hiermee bevestig *W & J Lane v Spratt* [1970] 2 QB 480 op 492-3; [1970] 1 All ER 162 (QB) op 171-2 ook dat die nalatige optrede van die versekerde self as 'n reël wel deur die versekeringskontrak gedek word.

⁶⁹ JCB Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance and Average* 17 uitg (2008) op 905 ev (hierna 'Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance*'); Merkin *Colinvaux's Law of Insurance* op cit noot 68 op 128 ev; *Global Tankers Inc v Amercoat Europa NV (The Diane)* [1977] 1 Ll Rep 61 op 66.

⁷⁰ Marine Insurance Act, 1906.

⁷¹ Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 906 ev.

sy werknemers of derdes veroorsaak is. Dit sal eerstens wees waar die nalatigheid van diesulkes uitdruklik 'n uitgeslote gevaar in die polis is en dit die effektiewe oorsaak was. 'n Voorbeeld hiervan is omstandighede waar 'n koelkamer op 'n vaartuig tydens 'n vaart deur die nalatige optrede van 'n bemanningslid (dit is die uitdruklik uitgeslote gevaar) afgeskakel word. Die bederfbare goedere aan boord word as gevolg hiervan vernietig. Die versekeraar sal ook nie aanspreeklik wees nie in die geval waar die nalatige optrede van 'n bemanningslid die skade begin het ('as a remote cause') en geen van die gevare waarteen verseker is (byvoorbeeld 'gefare van die see') as die effektiewe oorsaak van die skade gesien kan word nie. Positief gestel sal die versekeraar inderdaad aanspreeklik wees indien die skade, ondanks die nalatigheid van die versekerde,⁷² effektief deur die een of ander gevaar waarteen verseker is, veroorsaak was, of waar beide konkurrente effektiewe oorsake was.⁷³

In die Engelse seeversekeringspraktyk word (ten opsigte van die nalatige optrede van die versekerde, sy verteenwoordige of sy werknemers) kousaliteit dus effens *anders hanteer*. Daar word nie gekyk of die nalatigheid 'n verwyderde oorsaak of die effektiewe oorsaak was nie. Die vraag is telkens net wat die uiteindelijke gevaar was wat die skade veroorsaak het, ongeag hoe dit teweeg gebring is.⁷⁴

'This stems from the notion that negligence itself is not by its nature a "peril" but is, rather, one possible reason why a peril has occurred. It is, consequently, misleading to speak of negligence as a proximate cause of loss and the only question in law is whether the peril which has caused the loss (whether or not occasioned by the assured's negligence) is inside or outside the scope of the policy.'⁷⁵

Nalatigheid van die genoemde persone *per se* word in die Engelse seeversekeringspraktyk slegs as die effektiewe oorsaak van 'n verlies gebruik of beweer as die gebeurtenis wat daardeur teweeggebring is nie 'n versekerde gevaar is nie, of nie 'n gebeurtenis is wat van buite af op die risikovoerwerp inwerk nie. Met ander woorde, daar word op die nalatigheid van die gemelde persone as die effektiewe oorsaak van die skade gesteun slegs waar die nalatige optrede skade *binne* die skip veroorsaak (soos masjinerie wat buite werking raak, onbehoorlike pakking of stoor van goedere) sonder enige eksterne werking van die see wat die ongeluk veroorsaak of daartoe bygedra het, en sonder die plaasvind van enige in die polis gemelde gevaar (soos byvoorbeeld brand), en in gevalle van nalatige optrede in reaksie op 'n ongeval.

In die Engelse seeversekeringsreg is die reël verder dat 'n versekeraar wel aanspreeklik sal wees vir skade deur die versekerde gevaar wat deur die

⁷² Sy verteenwoordiger, sy werknemers of deur derdes.

⁷³ So sal die versekeraar wel aanspreeklik wees, waar verseker is teen 'gefare van die see', indien 'n vrag vernietig is agv 'n vaartuig wat op die rotse geloop het omrede die besope bemanning nagelaat het om die vaartuig behoorlik te stuur. In hierdie situasie is die skade ondanks die nalatigheid van die bemanning effektief deur die botsing teen die rotse veroorsaak.

⁷⁴ Gilman Arnould's *Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 906-8.

⁷⁵ Merkin Colinaux's *Law of Insurance* op cit noot 68 op 128.

onregmatige optrede van die kaptein van die skip of bemanning veroorsaak is as sodanige optrede op baratterie neerkom. Hoewel baratterie in die seereg omskryf word as daardie optrede van die bemanning van 'n skip wat in stryd met hul pligte is,⁷⁶ en dit uit hierdie omskrywing nie seker is of nalatige optrede hierby ingesluit is nie, word baratterie in Reël 11 van die Rules of Construction van die MIA omskryf as elke onregmatige optrede wat opsetlik deur die kaptein of bemanning van 'n skip gepleeg word tot nadeel van die eienaar of bevrachter.⁷⁷ Hiervolgens is dit met ander woorde 'n opsetlike optrede.⁷⁸

Volgens die Suid-Afrikaanse reg kan skade wat die gevolg van die *nalatige optrede* van die versekerde of sy verteenwoordiger is, normaalweg tuisgebring word onder die gebeurtenisse wat deur 'n 'alle risiko'-polis gedek word.⁷⁹ Indien die partye dit nie so wil hê nie, moet dit in duidelike, uitdruklike terme uitgesluit word.⁸⁰ Die reël is dat selfs waar nalatigheid op onregmatige optrede neerkom sodat dit 'n delik of 'n misdryf daarstel, sulke optrede gedek sal wees.⁸¹ Hier moet egter baie goed geoordeel word, want daar is gesag vir die standpunt dat die toepassing van hierdie reël (dat selfs 'n nalatige delik of misdryf gedek kan wees) inderdaad afhanklik is van die openbare beleid-maatstaf. Die openbare beleid-maatstaf mag wissel afhangende van tyd, plek, feite en omstandighede.⁸²

'Bearing in mind that public policy is a rather fluid concept which may vary according to time, to place and to facts and circumstances, it seems to me that the only principle to be deduced from the foregoing is that, depending upon the nature of the crime and upon all other relevant facts and circumstances, it may be against public policy to permit a claim under a policy of insurance where the accused has been guilty of either illegal or unlawful activities. Further than that one cannot go.'

'n Onderskeid moet getref word tussen die (gewone) nalatige, grof nalatige en roekelose optrede van die versekerde.⁸³ In *Rouwkoop Caterers (Pty) Ltd v*

⁷⁶ GR Pitts 'Barratry as a Covered Risk in Marine Insurance: Problems and Perspectives' (1983) 14 *Journal of Maritime Law and Commerce* 131.

⁷⁷ Sien ook Merkin *Colinvaux's Law of Insurance* op cit noot 68 op 942; Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 1013. Voorbeelde van optrede wat as baratterie kan dien, is waar die skip aan die brand gestee word deur sy kaptein of bemanning; waar dit of die skeepsvrug bedrieglik verkoop word; waar dit deur die bemanning gestrand word; ens (RJ Lambeth *Templeman on Marine Insurance: Its Principles and Practice* 6 uitg (1986) op 147).

⁷⁸ Sien par 3.2.1.2 hieronder.

⁷⁹ Hare *Shipping Law* op cit noot 26 op 892.

⁸⁰ Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 206.

⁸¹ Davis *Insurance* op cit noot 3 op 182.

⁸² *Shooter t/a Shooter's Fisheries v Incorporated General Insurances Ltd* supra noot 40 op 284 is 'n saak waar die neiging in die rigting dat sommige nalatige delikte of misdrywe wel teen die openbare beleid sal wees en gevolglik nie die versekeraar aanspreeklik sal stel nie, gesien kan word.

⁸³ Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 205. Sien bv *MV Stella Tingas: Transnet Ltd t/a Portnet v Owners of the MV Stella Tingas & Another* 2003 (2) SA 473 (HHA) op 480-1 vir 'n verduideliking van hierdie begrippe:

'Gross negligence is not an exact concept capable of precise definition. Despite *dicta* which sometimes seem to suggest the contrary, what is now clear . . . is that it is not consciousness of risk-taking that distinguishes gross negligence from ordinary negligence. . . . If consciously taking a risk is reasonable there will be no negligence at all. If a person foresees the risk of harm but acts, or fails to act, in the unreasonable belief that he or she will be able to avoid the danger or that for some other reason it will not eventuate, the conduct in question may amount to ordinary negligence or it may amount to gross negligence (or recklessness in the wide sense) depending on the circumstances. . . . If, of course, the risk of harm is foreseen and the person in question acts

*Incorporated General Insurance Ltd*⁸⁴ is beslis dat dit ’n gevestigde beginsel van die versekeringsreg is dat die nalatige optrede van die versekerde nie ’n beletsel vir hom of haar is om die versekeraar uit hoofde van die kontrak aanspreeklik te stel nie:

‘[N]egligence on the part of the insured is no bar to his recovering under the policy; his duty extends no further than to refrain from intentionally causing the happening of the risk.’

In *Paterson v Aegis Insurance Co Ltd*⁸⁵ is ten opsigte van ‘alle risiko’ versekering beslis dat die nalatigheid van die versekerde in werklikheid onder die begrip ‘accidental loss’ tuisgebring kan word, behalwe as die tersaaklike kontrak tot die teendeel bepaal. Die hof het verklaar dat een van die doelwitte van ‘alle risiko’ versekering juis is om ’n persoon teen die gevolge van sy eie nalatigheid te beskerm.⁸⁶ Die hof het beslis dat kommersiële effektiwiteit aan ’n versekeringskontrak gegee moet word en dat die kommersiële doel van ’n ‘alle risiko’-polis noodwendig ook is om die versekerde te beskerm teen die gevolge van sy eie nalatigheid.⁸⁷

Onlangse regspraak in hierdie verband is die *Santam Ltd v CC Designing CC-saak*⁸⁸ waar die hof die *Paterson*-beginsel toegepas en nalatige optrede wel onder die dekking wat ’n versekeringskontrak bied, tuisgebring het.

Grof nalatige en roekelose optrede is verskillende vorme van nalatigheid en die versekeraar is in sulke gevalle wel aanspreeklik. In *Government of the Republic of South Africa (Department of Industries) v Fibre Spinners & Weavers (Pty) Ltd*⁸⁹ is beslis dat ’n versekeraar wel aanspreeklik kan wees selfs op grond van die grof nalatige of roekelose handelinge van die versekerde. Die submissie is egter dat die hof in hierdie gewysde die beginsel van growwe nalatigheid of roekeloosheid nie heeltemal volledig, duidelik en omvattend hanteer nie.⁹⁰ Dit is so dat growwe nalatigheid en roekeloosheid,

recklessly or indifferently as to whether it ensues or not, the conduct will amount to recklessness in the narrow sense, in other words, *dolus eventualis*; but it would then exceed the bounds of our modern-day understanding of gross negligence. On the other hand, even in the absence of conscious risk-taking, conduct may depart so radically from the standard of the reasonable person as to amount to gross negligence. . . . It follows that whether there is conscious risk-taking or not, it is necessary in each case to determine whether the deviation from what is reasonable is so marked as to justify it being condemned as gross. . . . It follows, I think, that to qualify as gross negligence the conduct in question, although falling short of “*dolus eventualis*” van die, must involve a departure from the standard of the reasonable person to such an extent that it may properly be categorised as extreme; it must demonstrate, where there is found to be conscious risk-taking, a complete obtuseness of mind or, where there is no conscious risk-taking, a total failure to take care. If something less were required, the distinction between ordinary and gross negligence would lose its validity.’

⁸⁴ 1977 (3) SA 941 (K) op 942.

⁸⁵ 1989 (3) SA 478 (K) op 482.

⁸⁶ Ibid.

⁸⁷ In *Young v Liberty Life Association* 1991 (2) SA 246 (W) 249 is die beginsel wat in die *Paterson*-saak neergelê is, nagevolg en het die hof bevestig dat die nalatige optrede van die versekerde self wel deur ’n polis gedek sal word behalwe as dit uitdruklik uitgesluit is.

⁸⁸ *Santam Ltd v CC Designing CC* supra noot 46 op 211.

⁸⁹ 1977 (2) SA 324 (D) op 338.

⁹⁰ Die hof sê op 338 blott:

‘Subject to one limitation, a person may effectively insure against the consequences of his own conduct, even if it is culpable. He may be indemnified, for instance against loss or damage resulting from his own negligence, gross negligence or recklessness. . . . The limitation . . . applies

as nalatige optredes, deur die versekeraar gedek sal word. Maar as die grof nalatige of roekelose optrede op die een of ander vorm van opset (dolus) neerkom, verander dit die hele situasie.⁹¹ Indien die optrede dus so grof nalatig of roekeloos van aard is dat dolus eventualis ter sprake is, sal die nodige opset teenwoordig wees.⁹² Die versekeraar sal nie aanspreeklik wees vir enige gelede skade wat as gevolg daarvan ontstaan het nie. Vir sover hierdie saak die indruk skep dat selfs nalatige misdrywe die versekeraar aanspreeklik sal stel, al is sulke optredes teen die openbare beleid, word aangevoer dat dit nie korrek is nie.

Daar moet ook tussen 'nalatigheid' en 'onbekwaamheid' onderskei word. Die versekeraar sal aanspreeklikheid vir die gelede skade kan ontduik indien die berokkening van die skade deur die onbekwaamheid van die skeepsbemanning veroorsaak is.⁹³ Die submissie is dat onbekwaamheid van die kaptein en bemanning van 'n skip tot feitelike onseewaardigheid van die skip lei en dit ongetwyfeld as 'n uitsluiting op die aanspreeklikheid van die versekeraar hanteer word, tensy die versekeringskontrak anders bepaal.⁹⁴

Met inagneming van die bogemelde posisie blyk die algemene reël in die Suid-Afrikaanse reg te wees dat 'n versekeraar, behalwe in enkele uitsonderingsgevalle, inderdaad aanspreeklik sal wees vir skade wat die gevolg van die nalatige optrede van die versekerde of sy verteenwoordiger is. Die bepaling van die aanspreeklikheid van die versekeraar in die geval van die nalatige optrede deur die versekerde, sy verteenwoordiger en sy werknemers het in die Engelse reg ontwikkel uit 'n lang en ingewikkelde, geskiedkundige proses wat dikwels tot verwarring en waninterpretasies aanleiding gegee het. Die resultaat was 'n toets gegrond op 'skade wat *ondanks* die nalatigheid van die versekerde veroorsaak is',⁹⁵ aan die een kant en 'skade wat *effektief* deur die nalatige optrede van die versekerde veroorsaak is', aan die ander kant.⁹⁶ Uiteindelik word nalatigheid gesien as deel van die ketting van gebeure wat saam oploop tot die toevallige werking van die versekerde gevaar. Kragtens die Suid-Afrikaanse versekeringsreg word gewoon 'n onderskeid tussen nalatige en opsetlike optrede getref – getemper deur die maatstaf van openbare beleid – en die aanspreeklikheid van die versekeraar word eenvoudig deur die kousaliteitsvereiste soos dit in die Suid-Afrikaanse versekeringsreg geld en toepassing vind, bepaal. In een opsig blyk dit dat die Suid-Afrikaanse versekeringsreg by die Engelse reg verby

to a wilful or deliberate act bringing about the risk, especially but not only when it is a crime. An insured who perpetrates such an act is not entitled to indemnification against its consequences.'

⁹¹ Kyk bv CR Snyman *Strafreg* 5 uitg (2006) op 183, 187 en 218.

⁹² Kyk bv idem op 183; MM Loubser, JR Midgley, André Mukheibir, Liezel Niesing & Devina Perumal *Deliktereg in Suid-Afrika* (2010) op 109; Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 207; Davis *Insurance* op cit noot 3 op 185.

⁹³ Hare *Shipping Law* op cit noot 26 op 933.

⁹⁴ Sien ook Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 851 ev. Die bevoegdheid van die kaptein en bemanning hang af van die aard van elke reis wat onderneem word.

⁹⁵ Soos Arnould hierbo verduidelik, is die effektiewe oorsaak van hierdie skade steeds die materialisering van die een of ander gevaar waarteen verseker is.

⁹⁶ Waar geeneen van die gevare wat in die kontrak gestipuleer is nie, as 'n oorsaak aangemerkt kan word nie.

beweeg het en dit is in die geval van 'nalatige' misdrywe. Daar is 'n neiging in die rigting dat die versekeraar se aanspreeklikheid in sekere gevalle van nalatige misdrywe wel in gedrang kan kom, sou die openbare beleid dit vereis.

3.2.1.2 Opsetlike Handeling deur die Versekerde

Die algemene reël in die Engelse versekeringsreg is dat opsetlike wangedrag wat aanleiding gee tot 'n delik of misdaad deur die versekerde nie die versekeraar aanspreeklik stel nie.

'This is a rule of law, rather than an aspect of the doctrine of causation and cannot be ousted by agreement of the parties; it is a general principle, founded on considerations of public policy, that an assured may not recover indemnity for a loss attributable to his own criminal conduct.'⁹⁷

Dieselfde beginsels geld in die Suid-Afrikaanse reg.⁹⁸ 'n Klousule wat poog om die versekeraar in so 'n geval aanspreeklik te stel, behoort onafdwingbaar wees.

Wat gewone opsetlike optrede betref, lyk dit of daar in die Engelse versekeringsreg 'n onderskeid getref word tussen opsetlike optrede aan die een kant en opsetlike wangedrag aan die ander kant. Dié situasie maak die aangeleentheid baie moeilik en bespreking van die regsposisie is dikwels verwarrend. Tog blyk dit dat algemeen aanvaar te word (wanneer die verskillende skrywers se motivering vir ontkenning van aanspreeklikheid ontleed word) dat 'n versekerde in die Engelse seeversekeringsreg in elk geval nie sy skade vanaf die versekeraar kan verhaal indien sy, die versekerde self,⁹⁹ se opsetlike optrede die oorsaak van die gelede skade was nie,¹⁰⁰ of waar so 'n

⁹⁷ Gilman Arnould's *Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 909. Hy verwys na *Beresford v Royal Insurance Co* supra noot 67 en *Gray v Barr* [1971] 2 QB 554 (CA). Merkin *Colinvaux's Law of Insurance* op cit noot 68 op 123 ev motiveer hierdie standpunt op drie gronde, nl dat die versekerde die risiko deur sy eie opsetlike optrede teweeg gebring het; versekering is vir onsekere, toevallige gebeurtenisse (ongevalle of ongelukke) en nie vir gebeurtenisse wat sekerlik sal intree nie; en so 'n eis is teen die openbare beleid. Daar is volgens hierdie skrywer (op 127) egter 'n voorbehoud:

'Even where the relevant nexus between the assured's unlawful action and the loss can be established by the insurer, it does not follow that the assured should automatically be deprived of the benefit of his policy. In the first place, the illegality may be causative of the loss, but may be trifling: an example is that of an assured under a motor policy whose car is stolen while illegally parked. Secondly, the assured's loss may have resulted from a crime of negligence rather than from any positive intention to do damage. In both cases the accepted bases of public policy indicate that the assured should succeed: denying insurance recovery is a far greater sanction than that imposed by the criminal law; the deterrence value of such a rule is doubtful; and the assured can hardly be said to be seeking to recover the fruits of his unlawful activity in these circumstances. The issue here is common to all forms of contracts, and the solution adopted by English law is to deny that a wrongdoer is without more stripped of contractual rights, and to examine in every case the nature of the illegality and the consequences of a finding for or against the guilty party'.

⁹⁸ Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 208 ev; Davis *Insurance* op cit noot 3 op 187 ev.

⁹⁹ Volgens Gilman Arnould's *Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 909 kan dit in die geval van 'n regspersoon die alter ego van die versekerde wees. As 'n man se vrou bv sy huis afbrand, sal die man wel kan eis tensy hy party was tot die optrede. Maw, as die verlies veroorsaak is deur die opsetlike optrede van die versekerde se werknemer, val dit binne die risiko wat deur die polis gedek is, tensy uitdruklik uitgesluit. Rose *Marine Insurance* op cit noot 2 op 347 voeg egter hierby 'die versekerde se verteenwoordiger'.

¹⁰⁰ R Grime *Shipping Law* 2 uitg (1991) op 400; Merkin *Colinvaux's Law of Insurance* op cit noot 68 op 123; Gilman Arnould's *Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 909.

opsetlike daad deur ander gepleeg word 'with his privity or consent'.¹⁰¹ Colinvaux wys op die situasie waar twee persone albei 'n belang in 'n saak het, en een van hulle die saak vernietig. Hy verklaar dat die ander, uit hoofde van die polis wat sy belang verseker, sal kan eis op voorwaarde dat hy onskuldig is en solank sy belang nie so onafskeidbaar met daardie van die onregpleger verbind is dat sy verlies of wins noodwendig albei van hulle affekteer nie.¹⁰² Arnould¹⁰³ verklaar: 'Where, however, there is more than one assured under the policy, the wilful misconduct of one assured does not in itself bar recovery by the other, unless theirs is a joint interest.'

Die rede waarom die opsetlike optrede van die versekerde so streng veroordeel word, is omdat versekering slegs vir toevallige, onsekerse¹⁰⁴ gebeurtenisse alleen uitgeneem kan word. Rose¹⁰⁵ meen dat die versekeraar se aanspreeklikheid in sodanige gevalle op grond van drie redes uitgesluit is: Dit is onregmatigheid; die feit dat die skade nie die gevolg is van 'n gevaar of gebeurtenis waarteen verseker is nie en laastens as gevolg van die werking van art 55(2)(a) van die Marine Insurance Act.¹⁰⁶ Hierdie artikel bepaal soos volg:

'(2) In particular –

(a) The insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew.'

Om skadevergoeding van 'n versekeraar te kan verhaal indien die versekerde of sy verteenwoordiger se opsetlike handeling vir die skade verantwoordelik is, skree volgens Rose teen die gewone beginsels van die versekeringsreg en die bedoeling van die partye.¹⁰⁷ Verder voer Rose aan dat sodanige optrede eweneens as bedrieglik teenoor die versekeraar beskou kan word, teen die openbare beleid in die algemeen is en selfs strafregtelike optrede daar kan stel. So streng is die toepassing van art 55(2)(a) dat aangevoer word dat die wanoptrede van die versekerde nie eers die effektiewe oorsaak van die skade of verlies hoef te wees nie.¹⁰⁸

'It will be noted that the phrase is "attributable to" as opposed to "proximately caused by". This wording makes it clear that the term "wilful misconduct" is an abstract concept and cannot be a causative peril. Thus, if the assured deliberately sets fire to his property, his loss is

¹⁰¹ Merkin *Colinvaux's Law of Insurance* op cit noot 68 op 124. Sien Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 858-60 vir die betekenis van 'privity' as gelyk aan kennis en toestemming.

¹⁰² Merkin *Colinvaux's Law of Insurance* op cit noot 68 op 123.

¹⁰³ Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 909.

¹⁰⁴ Risiko's in die streng tegniese sin van die woord.

¹⁰⁵ Rose *Marine Insurance* op cit noot 2 op 347.

¹⁰⁶ Hierbo is reeds daarop gewys dat hoewel die Marine Insurance Act, 1906 'n Engelse wet is en die Engelse reg nie bindend op die Suid-Afrikaanse howe is nie, die oordedingswaarde van sodanige gesag nie onderskat moet word nie. Sien Van Niekerk op cit noot 57 op 78 en Hare *Shipping Law* op cit noot 26 op 822 ev.

¹⁰⁷ Rose *Marine Insurance* op cit noot 2 op 347.

¹⁰⁸ Sien ook Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 909 ev; Merkin *Colinvaux's Law of Insurance* op cit noot 68 op 50.

proximately caused by fire, and wilful misconduct operates as an implied exception to the coverage granted by the policy rather than as an uninsured proximate cause in its own right.¹⁰⁹

Wat nie uit die oog verloor moet word nie, is waar iemand anders as die versekerde die versekerde risiko opsetlik of nalatig laat materialiseer, wel geëis kan word.¹¹⁰ In die geval van die kaptein en die bemanning kan dit as 'n daad van baratterie gesien word. Soos hierbo gesien, sal 'n versekeraar as 'n reël wel aanspreeklik gestel kan word vir skade wat deur 'n daad van baratterie deur die kaptein en/of bemanning 'acting against the owner's interest' veroorsaak is. Baratterie word gesien as bedrog teenoor die versekerde. Optrede wat so grof nalatig is dat dit as bedrieglik beskou kan word, kan eweneens op 'n daad van baratterie kan neerkom.

Die Suid-Afrikaanse versekeringsreg blyk op hierdie punt dieselfde as die Engelse reg te wees. Van Niekerk en Schulze¹¹¹ identifiseer ook die twee afsonderlike situasies in hierdie verband. Eerstens, die situasie waar die opsetlike optrede van die versekerde of sy verteenwoordiger die effektiewe oorsaak van die skade is en tweedens die situasie waar die effektiewe oorsaak van die skade wel 'n versekerde gevaar is, maar waar die materialisering van die gevaar aan die versekerde of sy verteenwoordiger se opsetlike optrede te danke is.

Ook volgens dié skrywers sal die versekeraar in albei hierdie situasies nie aanspreeklikheid vir die skade opdoen nie.¹¹² Die motivering vir hierdie standpunt is die feit dat die risiko (of toevalligheid) van skade in sodanige gevalle ontbreek. Die skade in hierdie omstandighede kan eerder as 'n sekerheid geklassifiseer word en daardeur nie as 'n risiko nie.¹¹³ Al stel die opsetlike optrede nie 'n delik of misdryf daar nie, maak dit die doel van die kontrak teen die openbare beleid. Wanneer die risiko onredelike optrede insluit, sal dit die versekeraar in staat stel om aanspreeklikheid te vermy. Daarbenewens is 'n ooreenkoms om vergoeding te betaal in die geval van sulke optrede contra bonos mores.¹¹⁴

Die opsetlike daade van die versekerde kan op drie wyses manifesteer, te wete dolus directus, dolus indirectus en dolus eventualis en dié reël geld in al drie gevalle. 'n Uitsondering op hierdie reël is optrede waarmee bedoel is om

¹⁰⁹ Merkin *Colinvaux's Law of Insurance* op cit noot 68 op 124.

¹¹⁰ Grime *Shipping Law* op cit noot 100 op 400 meld verder dat in die geval van 'n polis teen gevare van die see, skade aan die risikovoerwerp agv botsing, stranding, ens, agv nalatige navigasie en selfs grof nalatige navigasie wel van die versekeraar geëis sal kan word as verlies deur 'gefare van die see'. Maar as die versekerde skeepseienaar die sink van die skip beveel, sal die verlies nie verhaal word nie.

¹¹¹ JP van Niekerk & WG Schulze *The South African Law of International Trade: Selected Topics* (2000) op 186.

¹¹² Skade wat deur 'n gedekte risiko, argumentsonthalwe stormskade, veroorsaak is maar wat aan die opsetlike optrede van die versekerde of sy verteenwoordiger te wyte is, is bv die geval waar die versekerde elektroniese goedere (opsetlik en ter besparing van koste) in ongesëelde kratte in die buitelug laat en die goedere dienoreenkomstig deur 'n storm beskadig word. In hierdie situasie word die goedere inderdaad deur 'n ingeslote gevaar beskadig, maar aangesien die skade aan die opsetlike optrede van die versekerde te danke is, kan die versekeraar nie vir die skade aanspreeklik gestel word nie.

¹¹³ Van Niekerk & Schulze *International Trade* op cit noot 111 op 186.

¹¹⁴ Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 208.

'n groter gevaar af te weer¹¹⁵ of om 'n mens se lewe te red.¹¹⁶ Die voorbehoud waarvan in voetnota 97 hierbo melding gemaak word, vind ook neerslag in die Suid-Afrikaanse reg. Volgens Reinecke¹¹⁷ vind openbare beleid ook in hierdie geval toepassing en kan gevolglik veroorsaak dat die versekeraar aanspreeklik is ten spyte van die feit dat die verlies deur die versekerde se onregmatige opsetlike optrede veroorsaak was, soos in die geval van derdeparty eise of waar begunstigdes ter sprake is.

Min Suid-Afrikaanse bronne maak melding van 'n daad van baratterie. Hare¹¹⁸ verklaar baratterie as 'in house piracy'. Dit vind plaas as die skeepsbemanning willens en wetens met die bedoeling om die skeepseienaar te benadeel, 'n wanoptrede ten opsigte van die skip en die goedere pleeg. 'n Suid-Afrikaanse hof sal, soos in die Engelse reg, hierdie tipe optrede wel as 'n uitsondering op die algemene uitsluitingsreël sal beskou. Dienooreenkomstig kan die reël dus geformuleer word dat die versekeraar – met toepassing van die openbare beleid-maatstaf – nie in die bogemelde omstandighede aanspreeklik sal wees nie, behalwe as die opsetlike optrede 'n daad van baratterie deur die kaptein en/of bemanning daarstel.

3.2.2 Slytasie¹¹⁹

Alhoewel slytasie, lekkasie, brekasie, inherente gebreke, latente gebreke en defektiewe verpakking as vanselfsprekende uitsluitings op die versekeraar se aanspreeklikheid gesien word, is die onderskeid tussen elk van hierdie begrippe baie belangrik. Die rede hiervoor is omdat 'n polis byvoorbeeld uitdruklik versekering kan verskaf teen verlies op grond van inherente gebreke of lekkasie en brekasie ('leakage and breakage') maar nie albei die gebeurlikhede of slytasie dek nie. Dan moet 'n gemotiveerde onderskeid gemaak kan word.¹²⁰

Slytasie, ook alombekend as 'wear and tear', word beskryf as een van die mees kontroversiële kwessies in die seeversekeringsreg. Hierdie kwessie is so omstrede, nie as gevolg van die algemene beginsels daaromtrent nie, maar vanweë die feit dat dit dikwels uiters moeilik is om vas te stel of die tersaaklike skade deur slytasie of deur 'n gevaar van die see veroorsaak is.¹²¹

¹¹⁵ *Nell v Incorporated General Insurance Ltd* 1976 (3) SA 776 (W) op 780-1.

¹¹⁶ *Davis Insurance* op cit noot 3 op 187; *Reinecke Insurance Law* op cit noot 2 op 207.

¹¹⁷ *Reinecke Insurance Law* op cit noot 2 op 208.

¹¹⁸ *Hare Shipping Law* op cit noot 26 op 933 ev. Op 934 wys Hare daarop dat, omdat sameswering tussen die skeepseienaar en die skeepskaptein en/of bemanning so maklik kan plaasvind en dit moeilik is vir die versekeraar om die sameswering te bewys, word baratterie tans in die ICC en International Hull Clauses onderworpe gemaak aan die Inchmaree klousule. Dit bring mee dat die versekerde behoorlike sorg ('due diligence') moet uitoefen. Versekerders kan nou makliker die verband tussen baratterie-optrede van die bemanning en die gebrek aan behoorlike sorg aan die kant van die versekerde bewys.

¹¹⁹ In die Engelse seeversekeringsreg kan 'n versekerde uitdruklik versekering tov slytasie, lekkasie, inherente gebreke, defektiewe verpakking, ens, verkry. Sien bv *Grime Shipping Law* op cit noot 100 op 402.

¹²⁰ Sien bv *The Wave Dancer: Nel v Toron Screen Corporation (Pty) Ltd & Another* 1996 (4) SA 1167 (A).

¹²¹ *Gilman Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 939; Merkin *Colinvaux's Law of Insurance* op cit noot 68 op 681.

Engelsregtelik is 'n versekeraar nie aanspreeklik vir enige skade wat gely word as gevolg van 'ordinary wear and tear' nie.¹²² Dit is so omrede sodanige gebeurtenis nie met die toevalligheidsreël strook nie.¹²³

'[The underwriter] is only liable when the damage sustained is the result of some casualty, or "something which could not be foreseen as one of the necessary incidents of the adventure. The purpose of the policy is to secure an indemnity against accidents which may happen, not against events which must happen"',¹²⁴

Slytasie word omskryf as die normale en natuurlike verwerking van 'n objek. Dit hou verband met die uitloop van die verwagte lewensduur van sodanige objek.¹²⁵ Volgens Templeman¹²⁶ is dit te verwagte dat 'n vaartuig en die goedere aan boord van nature blootgestel sal word aan 'n geleidelike proses van verwerking of slytasie. Die versekeraar is slegs aanspreeklik vir skade wat voortvloei uit 'n onsekere gebeurtenis waarteen verseker is. Slytasie kan nie as sodanige gebeurtenis geklassifiseer word nie.¹²⁷

Wanneer 'n versekerde gevolglik die versekeraar wil aanspreek vir gelede skade as gevolg van die een of ander gebeurtenis waarteen verseker is, sal 'n onderskeid eerstens getref moet word tussen die skade wat werklik deur die gebeurtenis veroorsaak is en die skade wat die gevolg van slytasie is. Volgens Arnould¹²⁸ is hierdie skynbare eenvoudige onderskeid egter nie so eenvoudig as wat dit voorkom nie. Dit is weliswaar een van die moeilikste reëls wat in die seeversekeringsreg van toepassing is. In sommige gevalle is die onderskeid maklik, maar soms is dit uiters moeilik. Die volgende is 'n voorbeeld wat met hierdie uitsluiting verband hou:

'If a cable be chafed by the rocks, or the fluke of an anchor broken off, in a place of usual anchorage, and under no extraordinary circumstances of wind and weather, this is ordinary wear and tear; if, on the other hand, the same thing were to occur in a place of unusual anchorage, or even in the usual anchorage ground under a gale of extraordinary violence, it is damage by perils of the sea for which the underwriter is liable.'¹²⁹

Hierdie voorbeeld illustreer die noodsaaklikheid om alle relevante omstandighede in ag te neem wanneer daar vasgestel word of die betrokke skade die gevolg van slytasie is en of dit aan 'n gebeurtenis toegeskryf kan word waarteen die versekerde verseker is. Nog 'n voorbeeld om te illustreer hoe moeilik dit is om te besluit of die verlies op die eienaar of die versekeraar moet val, is in die geval van die breek van 'n tou of die skeur van 'n seil. Gebeur so-iets, is dit nie noodwendig 'n bewys van die buitengewone werking

¹²² Sien art 55(2)(c) van die MIA.

¹²³ Die toevalligheidsreël hou verband met die opvatting dat 'n objek verseker word teen 'n onsekere gevaar. Sien par 2.1 hierbo. By seeversekering word die gewone aksies van die wind en golwe bv nie as 'n toevallige of onsekere gevaar beskou nie. Daarom is dit nie 'n 'gevaar van die see' nie. Dit is in 'n groot mate 'n sekerheid en nie 'n toeval of onsekerheid nie (Rose *Marine Insurance* op cit noot 2 op 349; Gilman Arnould's *Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 979 ev).

¹²⁴ Gilman Arnould's *Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 939.

¹²⁵ Hecker & Goode op cit noot 56 op 645.

¹²⁶ Lambeth Templeman on *Marine Insurance* op cit noot 77 op 134.

¹²⁷ Merkin Colinvaux's *Law of Insurance* op cit noot 68 op 681.

¹²⁸ Gilman Arnould's *Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 939.

¹²⁹ D MacLachlan Arnould on the *Law of Marine Insurance* 4 uitg (1872) op 657-8. Tov die werking van die see kan bv gevra word wanneer die stormwind 'of extraordinary violence' en wanneer die stormwind 'of ordinary violence' is.

van die gevare van die see nie. Hierdie kan ook gebeur as gevolg van agteruitgang weens ouderdom en gebruik in selfs die mees gunstige weersomstandighede. Watter omstandighede moet teenwoordig wees om dit nou buite die gewone loop van sake te neem of die gevolg te wees van die ongewone werking van die gevaar waarteen verseker is?

Die posisie in die Suid-Afrikaanse versekeringsreg is bykans identies aan die posisie in die Engelse versekeringsreg. Soos in die Engelse versekeringsreg is die versekeraar eweneens nie aanspreeklik vir skade wat die gevolg is van slytasie nie.¹³⁰ Ook in hierdie omstandighede word aanvaar dat die element van onsekerheid en toevalligheid ontbreek. Slytasie is 'n sekerheid wat van meet af aan intree en 'n lewende proses wat deurentyd, met normale gebruik, tot die natuurlike verweer van die item sal lei.

'n Interessante ontwikkeling kom in die Suid-Afrikaanse reg voor en is waarskynlik gegrond op die bewoording van art 55 van die MIA. Hedendaags word daar in plaas van slytasie per se meer en meer verwys na die begrip 'gewone slytasie'.¹³¹ Deur gebruik te maak van en klem te plaas op die woord 'gewone' word daar egter geïmpliseer dat daar ook 'ongewone slytasie' bestaan en dat slegs gewone slytasie onder hierdie uitsluitingsgrond tuisgebring kan word.¹³² Die mening is dat hierdie begrip nie in die versekeringsreg-terminologie hoort nie, aangesien 'gewone' en 'ongewone' slytasie in werklikheid niks anders is as 'n sekere gebeurlikheid waarteen normaalweg nie verseker is nie. As die basis van die uitsluiting is dat 'n versekeraar slegs aanspreeklik is vir die skade wat voortvloei uit 'n onsekere, toevallige gebeurtenis waarteen verseker is, is die klassifikasie van gewone en ongewone slytasie nie regverdigbaar en ook nie nodig nie.

Die insluiting van hierdie begrip impliseer egter dat daar *iets* tussen 'n gevaar aan die een kant en slytasie aan die ander kant bestaan, alhoewel die praktyk dit nie so erken nie. Hierdie begrip is sonder twyfel oorbodig en sal slegs verdere verwarring tot hierdie reeds kontroversiële aspek van die versekeringsreg meebring. Die kruks van die saak is eenvoudig dat, op die oorwig van waarskynlikhede, bewys moet word welke gebeurlikheid die effektiewe oorsaak van die skade is. Indien geen risiko waarteen verseker is, verwesenlik het nie en die skade of verlies daardeur effektief aan slytasie toegeskryf kan word, sal die versekeraar nie aanspreeklikheid opdoen nie.

Die verwarring is selfs te sien in die saak van *The Wave Dancer: Nel v Toron Screen Corporation (Pty) Ltd & Another*¹³³ waar die hof om die beurt verwys na 'wear and tear' en dan weer na 'ordinary wear and tear'. In dié saak het die hof beslis dat skade wat deur slytasie veroorsaak is, onvermydelik in die gewone loop van sake of gewone gang van gebeure is. Dit word deur die blote gebruik van die goedere teweeggebring. Dan gaan die hof verder en

¹³⁰ *The Wave Dancer* supra noot 120; Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 198.

¹³¹ Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 198.

¹³² Van Niekerk & Schulze *International Trade* op cit noot 111 op 187.

¹³³ Supra noot 120 op 1179.

verklaar dat wanneer die skade deur die gebruik¹³⁴ van die goedere veroorsaak is, sal dit wel as gewone slytasie beskou word.¹³⁵

Die implikasie deur die gebruik van die woorde 'gewone slytasie' is dat skade wat deur die 'ongewone slytasie' veroorsaak is, wel kragtens 'n 'alle risiko'-polis verhaalbaar is. Die submissie is dat hierdie onderskeid weer eens nie korrek is nie.¹³⁶ Dit kan verwarring veroorsaak en daar moet eerder vasgestel word of die skade die onvermydelike gevolg van die *gewone loop van gebeure* en gevolglik slytasie is.

Daar moet vervolgens 'n behoorlike ondersoek na die effektiewe oorsaak van die tersaaklike skade geloods word. Indien ontdek word dat die skade veroorsaak is deur een van die gevare waarteen verseker is, sal die versekeraar wel aanspreeklik gestel kan word vir die skade. Indien egter ontdek word dat die skade, afgesien van die omvang daarvan, toegeskryf kan word aan die *natuurlike verwerking*¹³⁷ van die langdurige gebruik van 'n objek, sal die versekeraar nie aanspreeklik gehou kan word vir die skade nie.

Soos hierbo uiteengesit, is slytasie 'n verwagte, onvermydelike of sekere gevolg van natuurlike verwerking. Dienooreenkomstig word dit as 'n uitsluiting op die aanspreeklikheid van 'n versekeraar geag. Die ongewone gebruik van 'n objek of die ongewone blootstelling daarvan aan sekere omstandighede kan om dié rede inderdaad die aangeleentheid uit die kader van slytasie haal. As gevolg van die buitengewone omstandighede of gebruik, kan die skade in sulke omstandighede deur 'n ander gebeurtenis of gevaar veroorsaak wees, byvoorbeeld deur die opsetlike optrede van die versekerde. Dít is dan die oorsaak van die skade en nie die slytasie nie. As dit so is, is die versekeraar ook nie aanspreeklik nie. As die buitengewone gebruik as gevare van die see kwalifiseer, kan die versekeraar wel aanspreeklik wees. Die skade of verlies is dan weliswaar die effek van die ongewone en gewelddadige werking van die gevaar waarteen die versekerde verseker is.

Ten slotte moet kennis geneem word daarvan dat die woorde 'all risk' soms in polisse gebruik word om na die omvang of bedrag van die verlies te verwys. Dan word nie daarmee bedoel dat alle ongelukke of risiko's gedek word nie maar bloot dat die verlies betaalbaar sal wees in volle omvang – wat ook al die werklike bedrag is.

3.2.3 Lekkasie en Brekasie¹³⁸

Engelsregtelik val skade wat die gevolg van lekkasie of brekasie is eweneens buite die omvang van die versekerde se aanspreeklikheid. Die

¹³⁴ Die gewone gebruik van goedere dui op die omstandighede waar goedere gebruik word vir die doel waarvoor dit vervaardig is. So bv sal die gewone gebruik van 'n vissersboot juis wees om in normale omstandighede vis te vang. Net so sal die gewone gebruik van 'n vissersboot nie wees om as 'n sleepboot in 'n hawe aangewend te word nie.

¹³⁵ The Wave Dancer supra noot 120 op 182.

¹³⁶ Slytasie is slytasie en as dit wat gebeur het 'ongewoon' is, dan is dit 'n ander risiko wat die skade veroorsaak het.

¹³⁷ Wat verband hou met die uitloop van die verwagte lewensduur van die objek.

¹³⁸ 'Leakage and breakage' waar lg in die geval van seeversekering ook skipbreuk insluit.

versekeraar kan nooit aanspreeklik wees vir daardie gewone en onvermydelike hoeveelheid lekkasie en brekasie waaraan bros produkte, erdeware, glas, wyn, spiritualieë, olie, malasse en ander vloeistowwe noodwendig aan blootgestel is in die gewone loop van sake of selfs tydens die mees voorspoedige reis nie. Dit is so behalwe as die ooreenkoms tussen die partye die teendeel bepaal.¹³⁹ So byvoorbeeld bepaal art 55(2)(c) van die MIA dat 'n versekeraar nie aanspreeklik sal wees vir skade wat deur 'ordinary leakage and breakage' veroorsaak is nie.¹⁴⁰ Die Engelse versekeringsreg in die algemeen en art 55 van die MIA in die besonder, vereis dat 'n duidelike onderskeid getref moet word tussen lekkasie of brekasie wat die gevolg is van 'n gebeurtenis of gevaar waarteen verseker is,¹⁴¹ gewone lekkasie en brekasie en ook lekkasie en brekasie wat die gevolg is van swak onderhoud aan 'n vaartuig.¹⁴² Dit is slegs in laasgenoemde geval waar die versekeraar nie aanspreeklik gestel sal word nie. In eersgenoemde geval sal die versekeraar ongetwyfeld aanspreeklik gestel kan word.¹⁴³ Hierdie onderskeid is logies en behoort nagevolg te word.

Die eerste probleem volgens Arnould¹⁴⁴ is dat daar in die Engelse versekeringsreg nie 'n vasgestelde reël bestaan wat aangewend kan word om te bepaal welke vorm van lekkasie of brekasie in 'n gegewe geval teenwoordig is nie – wat is gewoon en wat is ongewoon nie.¹⁴⁵ Om dié rede is dit nie altyd eenvoudig om vas te stel tot welke mate 'n versekeraar aanspreeklik gestel kan word nie. Die algemene opvatting is bloot dat 'n versekeraar aanspreeklik sal wees vir sodanige skade wat die gevolg is van lekkasie, brekasie wat nie as 'ordinary leakage and breakage' beskou kan word nie. Buitengewone lekkasie en brekasie is derhalwe gedek. Lekkasie en brekasie wat van so aard is dat dit vanselfsprekend of normaalweg verwag kan word, kan as gewoon geklassifiseer word. Indien hierdie normale verwagting dus oorskry word, sal die lekkasie, brekasie of skipbreuk nie meer as gewoon beskou word nie.¹⁴⁶

Arnould wys daarop dat in Europa en die Verenigde State van Amerika 'n persentasie gewoonlik voorgeskryf word om vas te stel of lekkasie die normale lekkasie oorskry. Hierdie persentasie kan van item tot item en ook van vaart tot vaart verskil. Enige skade wat die gevolg is van lekkasie wat hierdie persentasie oorskry, val binne die omvang van die versekeraar se

¹³⁹ Grime *Shipping Law* op cit noot 100 op 402; Gilman Arnould's *Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 941.

¹⁴⁰ Vir die bespreking verder is slegs lekkasie en brekasie mbt die versekering van goedere of seevrugversekering relevant.

¹⁴¹ Water wat 'n vaartuig instroom deur 'n gat wat veroorsaak is deur die botsing van die vaartuig teen 'n ysberg kan as voorbeeld dien van 'n lekkasie wat veroorsaak is deur 'n gebeurtenis waarteen verseker is, nl gevare van die see.

¹⁴² Hierdie tipe lekkasie staan as gewone lekkasie 'not proximately caused by maritime perils' bekend.

¹⁴³ Lambeth *Templeman on Marine Insurance* op cit noot 77 op 161.

¹⁴⁴ Gilman Arnould's *Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 941.

¹⁴⁵ Merkin *Colinvaux's Law of Insurance* op cit noot 68 op 681-3 bespreek nie lekkasie en brekasie nie. Dit kan die indruk skep dat hy lekkasie en brekasie as slytasie of as inherente gebrek sien.

¹⁴⁶ Bennett *Marine Insurance* op cit noot 2 op 231.

aanspreeklikheid. Dit is so mits die oorsaak van sodanige lekkasie of skipbreuk werklik 'n gebeurtenis is waarteen verseker was.¹⁴⁷

Kragtens die Suid-Afrikaanse versekeringsreg word lekkasie en brekasie in die algemeen en in dieselfde asem as slytasie bespreek.¹⁴⁸ In ooreenstemming met die Engelsregtelike posisie en die posisie rondom slytasie is die versekeraar ook nie aanspreeklik vir skade wat die gevolg van lekkasie of brekasie is nie.

Volgens Van Niekerk en Schulze¹⁴⁹ is die beginsels ten aansien van slytasie, wat in die Wave Dancer-saak neergelê is, mutatis mutandis op situasies van lekkasie en brekasie van toepassing. Met ander woorde, die Engelsregtelike posisie word nagevolg in die sin dat daar 'n onderskeid getref moet word tussen 'gewone' lekkasie of brekasie aan die een kant (dit is daardie gewone en onvermydelike aantal of persentasie van lekkasie of brekasie waaraan handelsware of artikels noodwendig aan onderhewig is), teenoor lekkasie of brekasie wat deur 'n versekerde gevaar veroorsaak is aan die ander kant – dit is ongewone lekkasie of brekasie. Die versekeraar is nie aanspreeklik vir skade wat deur eersgenoemde veroorsaak is nie, maar sal wel vir skade in laasgenoemde omstandighede aangespreek kan word.¹⁵⁰ Daar word aangevoer dat hierdie onderskeid tussen 'gewone' en 'ongewone' weer eens oorbodig is, aangesien die 'ongewone' lekkasie of brekasie inderwaarheid niks anders as 'n ander gevaar of gebeurtenis is nie, of effektief deur daardie ander gevaar (byvoorbeeld onseewaardigheid, botsing of brand) veroorsaak is.

3.2.4 Inherente Gebreke, Verborgte Gebreke en Defektiewe Verpakking

3.2.4.1 Inherente Gebreke

In die Engelse versekeringsreg word skade wat die gevolg van inherente gebreke is, nie by die omvang van die versekeraar se aanspreeklikheid ingesluit nie.¹⁵¹ Artikel 55(2)(c) van die MIA bepaal dat die versekeraar nie aanspreeklik sal wees vir enige skade wat deur 'n inherente gebrek of die aard van die risikovoerwerp veroorsaak is nie. Waarom is dit nodig om tussen slytasie en inherente gebrek te onderskei? Arnould verduidelik:

'[W]hen the assured's claim is under the latent defect cover, where the defect may amount to inherent vice affords no defence to the underwriters on hull and machinery, but loss due to wear and tear remains outside the cover. . . . A similar distinction may be made in the context of cargo policies between damage resulting from inherent vice, which is not due to any external causes, and damage to the cargo from outside brought about by the ordinary wear and tear of the voyage, or by the ordinary degree of leakage and breakage to be expected on the voyage.'¹⁵²

¹⁴⁷ Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 941.

¹⁴⁸ Sien in hierdie verband Davis *Insurance* op cit noot 3 op 394; Reinecke *Insurance Law* op cit noot 2 op 187 ev; Hare *Shipping Law* op cit noot 26 op 892; Van Niekerk & Schulze *International Trade* op cit noot 111 op 187; Dillon & Van Niekerk *Maritime Law* op cit noot 62 op 154-5.

¹⁴⁹ Van Niekerk & Schulze *International Trade* op cit noot 111 op 187.

¹⁵⁰ *Ibid.*

¹⁵¹ Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 940, 1071.

¹⁵² *Idem* op 940-1.

Volgens Colinaux¹⁵³ is die inherente gebrek van die risikovoerwerp 'its natural behaviour, being what it is, in the circumstances under which it is'. Tetley omskryf 'n inherente gebrek in goedere as 'n interne gebrek wat deel vorm van die natuurlike of normale kwaliteit van 'n sekere item.¹⁵⁴ Die skade wat in hierdie situasies gelyk kan word, word toegeskryf aan die natuurlike aard¹⁵⁵ van die goedere en nie aan die verwesenliking van enige toevallige eksterne gebeurtenis nie.¹⁵⁶ Hierbo is reeds daarop gewys dat die doel van 'n versekeringspolis is om skadeloosstelling te bewerkstellig teen gebeurtenisse wat moontlik *kan* plaasvind en nie teen gebeurtenisse wat *moet* plaasvind nie.¹⁵⁷ Indien die skade egter wel deur 'n versekerde, eksterne gebeurtenis veroorsaak is, sal die versekeraar nie aanspreeklikheid kan ontduik nie.¹⁵⁸ Arnould se omskrywing, gegrond op 'n appèlhofuitspraak,¹⁵⁹ verskil ietwat van die bogenoemde twee skrywers en blyk die aanvaarde standpunt te wees. Volgens hierdie omskrywing is skade weens 'n inherente gebrek die verlies wat effektief veroorsaak is deur die

'natural behaviour of the subject matter insured, being what it is, in the circumstances in which it was expected to be carried. . . . [T]he inability of the goods to withstand the ordinary incidents of the voyage.'

Net so sal die versekeraar nie aanspreeklik wees in die geval van versekering teen brand waar die skade deur spontane ontbranding veroorsaak is nie. Spontane ontbranding is wanneer die risikovoerwerp brand omdat dit 'n vonk afgee het of 'n ander chemiese verandering ondergaan het as gevolg van die feit dat dit klam of nat aan boord die skip gebring is of andersins beskadig is; 'a chemical reaction which takes place inside the goods themselves'.¹⁶⁰ Dientengevolge moet die versekeraar bewys dat die brand werklik as gevolg hiervan ontstaan het.¹⁶¹

Dat ook hier probleme met die bewyslas kan ontstaan, is duidelik. Neem as voorbeeld muf en gisting: As 'n produk muf of gis, is dit 'n inherente gebrek of is dit 'n gevaar van die see? In die Engelse reg is daar onder sekere skrywers steeds onsekerheid; sommige klassifiseer dit as gevare van die see

¹⁵³ Merkin *Colinaux's Law of Insurance* op cit noot 68 op 682.

¹⁵⁴ W Tetley *Marine Cargo Claims* 4 uitg (2008) op 1142.

¹⁵⁵ Voorbeelde hiervan is vrugtesap wat met die verloop van tyd kan gis; sout wat met verloop van tyd verslaan en smaak verloor; vleis wat met vertering van die reis verderf; diere wat agv natuurlike oorsake doodgaan en die spontane ontbranding van die objek. In al hierdie voorbeelde is dit duidelik dat geen eksterne omstandighede aanleiding gee tot die plaasvind van die nadelige gebeurtenisse nie, maar dat die interne kwaliteit van die items in gedrang van so 'n aard is dat dit van nature verwag kan word dat die betrokke skade wel gelyk gaan word.

¹⁵⁶ Bennett *Marine Insurance* op cit noot 2 op 232; Hecker & Goode op cit noot 56 op 638-9; Merkin *Colinaux's Law of Insurance* op cit noot 68 op 682; Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 943-4.

¹⁵⁷ Dit is vanselfsprekend dat skade gelyk sal word indien 'n item wel oor 'n inherente gebrek beskik. Dientengevolge bestaan daar geen moontlikheid van 'toevalligheid' nie. Die skade is 'n sekerheid (Hecker & Goode op cit noot 56 op 639).

¹⁵⁸ Ten einde vas te stel of die betrokke skade deur 'n inherente gebrek of deur die verwesenliking van 'n eksterne gebeurtenis veroorsaak is, moet die reëls rakende kousaliteit, soos dit hierbo in par 2.4 uiteengesit is, op die tersaaklike situasie toegepas word.

¹⁵⁹ Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 944.

¹⁶⁰ Idem op 1071.

¹⁶¹ Idem op 943.

en ander as inherente gebrek.¹⁶² Sou daar 'n gebrek in die romp van 'n skip en die masjinerie wees – sal dit as onseewaardigheid by die begin van die reis of as 'n inherente gebrek gesien word? Dit is tog belangrik, veral as wel teen inherente gebreke verseker is.¹⁶³

3.2.4.2 Onvermydelike Gevolg

Alhoewel dit in sommige gevalle kan oorvleuel, moet 'n inherente gebrek van *onvermydelike gevolg* onderskei word.¹⁶⁴ Eersgenoemde is skade wat intree as gevolg van die aard van die saak (inherente of innerlike dekomposisie of agteruitgang van die risiko-voorwerp), terwyl laasgenoemde skade is as gevolg van enige uitwendige gebeurtenis. So byvoorbeeld sal skade nie gedek wees nie as die voginhoud van sojaboontjies by die verskeping daarvan bo 15 persent was wat dit dan onvermydelik maak dat oorverhitting as gevolg van hierdie oormatige voginhoud gedurende die verloop van die seereis sou plaasvind.

3.2.4.3 Verborgte Gebrek

Hoewel Colinviaux nie so 'n onderskeid tref nie,¹⁶⁵ verklaar Arnould dat 'n inherente gebrek ook van 'n 'verborgte of latente gebrek' onderskei moet word.¹⁶⁶ 'n Verborgte gebrek word omskryf as 'n gebrek wat nie normaalweg verwag word teenwoordig te wees nie. Die toets vir 'n verborge gebrek is of die gebrek een is wat nie deur die inspeksie of ondersoek van 'n redelik versigtige, vaardige persoon blootgelê sou word nie.¹⁶⁷ Die eienaar kan bygevolg nie blameer word vir die feit dat hy die gebrek nie vroeër ontdek het nie.¹⁶⁸ Die effek van verborge gebreke by die versekering van goedere in die Engelse seeversekeringsreg en die bespreking daarvan in die bronne is uiters onbevredigend, deurmekaar en onvolledig. Die opvatting in die Engelse seeversekeringsreg is dat verborge gebreke desnieteenstaande onder die definisie en beskrywing van inherente gebreke tuishoort.¹⁶⁹

Ten opsigte van masjinerie en rompversekering van die skip (in teenstelling met die versekering van goedere), het hierdie standpunt gelei tot die baie belangrike Inchmaree klousule¹⁷⁰ wat die versekeraar onder andere

¹⁶² Hecker & Goode op cit noot 56 op 638-9. Sien ook die opmerkings in Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 944 ev.

¹⁶³ Die algemene reël is dat die versekeraar nie aanspreeklik is in die geval van onseewaardigheid by die begin van die reis nie.

¹⁶⁴ Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 941-3.

¹⁶⁵ Sien Merkin *Colinviaux's Law of Insurance* op cit noot 68 op 682 ev.

¹⁶⁶ Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 1031 ev, 1043 ev.

¹⁶⁷ Idem op 1045 ev.

¹⁶⁸ 'n Infestatie van 'n mikroskopiese larwe kan as 'n voorbeeld van 'n verborge gebrek beskou word. Hierdie infestatie is ongetwyfeld versteek en dui nie op 'n interne kwaliteit van die goedere of wat normaalweg van die tersaaklike goedere verwag sal word nie. Hierdie gebrek is mitsdien wel ekstern van aard, maar word nie deur 'n gebeurtenis veroorsaak waarteen verseker is nie.

¹⁶⁹ Bennett *Marine Insurance* op cit noot 2 op 232; Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 1037-8.

¹⁷⁰ As so 'n klousule in die polis opgeneem is, maak dit die geïmpliseerde waarborg van seewaardigheid in 'n reispolis oneffektief.

aanspreeklik stel vir verborge gebreke.¹⁷¹ Verborge gebreke moet ook van slytasie onderskei word en in die Engelse reg word gewaarsku dat die versekering van verborge gebreke deur middel van die Inchmaree klousule nie as versekering vir slytasie gesien moet word nie.¹⁷² Die blote feit dat daar 'n geleidelike proses van agteruitgang in 'n deel van 'n skip se romp of die masjinerie was voor die gebeurtenis plaasgevind het, sal agter nie die verlies buite die dekking neem nie. Maar juis hierdie feit dui aan dat dit in gevalle uiters moeilik kan raak om te onderskei wat is skade as gevolg van slytasie en wat is skade as gevolg van 'n verborge gebrek. Die onderskeid in die Engelse reg is dat gebreke deur 'n positiewe handeling van 'n mens geskep word en slytasie is die ongekorrigeerde gevolg van gewone handeldryf.

'If the relevant part of the vessel is one that requires renewal at intervals during the life of the vessel and it has merely worn out in service at the end of its normal working life, this is wear and tear. If the part fails prematurely as the result of external circumstances, rather than due to any defect internal to itself such as . . . where corrosion takes place and is not corrected, the loss may be attributed to wear and tear or, in appropriate circumstances to negligence or to the casualty which set in motion the process of deterioration. Although in one sense there is in such cases, at a certain point of time a defective condition of the vessel such occurrences are not within the latent defect cover. A "defect" for the purposes of the clause is a condition causing premature failure which is present in the relevant part of the hull or the machinery when it is constructed or installed in the vessel, or which comes into existence as a result of the way in which the relevant part was designed, constructed or installed.'¹⁷³

Die Inchmaree klousule dek nie 'n ontwerpersfout nie. As die masjinerie self foutloos is, die vakmanskap foutloos is en die konstruksie presies soos die ontwerper dit bedoel het, kan daar nie aanspreeklikheid vir die versekeraar wees nie. Daar moet 'n fout of defek inherent in die oorspronklike basiese materiaal wees. Ten opsigte van die dekking vir verborge gebreke is die gevolg van gewone slytasie en geleidelike agteruitgang of van foute in die ontwerp en die samevoeging van materiale nie gedek nie.¹⁷⁴

3.2.4.4 Defektiewe Verpakking

In die Engelse versekeringsreg is die beginsels aangaande inherente gebreke so uitgebrei dat die begrip nie slegs met die goedere self verband hou nie, maar dat die defektiewe verpakking van die goedere, indien toepaslik, weliswaar ook as 'n inherente gebrek beskou word.¹⁷⁵ Dit het baie

¹⁷¹ Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 1030-7. As die versekerde 'n Inchmaree klousule in sy polis laat opneem het, kan die versekeraar hom nie verweer dat die gebrek 'n inherente gebrek is nie. Die versekerde is egter net geregtig op die verhaal van die skade wat uit die verborge of latente gebrek voortgespruit het en nie op die vervanging van die betrokke objek wat die gebrek gehad het nie. Deur die Inchmaree klousule waarborg die versekeraar nie dat die masjinerie van die skip vry van verborge gebreke is nie of onderneem ook nie om as sulke gebreke tydens die versekeringsternyn ontdek word, dit reg te maak nie.

¹⁷² Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 1032. Hy noem 'n voorbeeld dat as 'n gebrek in ontwerp en swak sweiswerk die gevolg gehad het dat stres-frakture of krake onvermydelik in die skip ontwikkel het soos met verloop van tyd handel met die skip gedryf is en as gevolg daarvan eventueel 'n fraktuur of kraak ontwikkel het wat veroorsaak dat die skip sink, kan nie gesê word dat die oorsaak van die verlies slytasie was nie.

¹⁷³ Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 1043.

¹⁷⁴ Idem op 1044.

¹⁷⁵ Bennett *Marine Insurance* op cit noot 2 op 232; Gilman *Arnould's Law of Marine Insurance* op cit noot 69 op 947.

kontroversie uitgelok en daarom, in die Lloyds MAR polismvorm van 1983, is die probleem van defektiewe of onvoldoende verpakking of voorbereiding van die goedere en die vraag so hanteer dat eise daarvoor uitgesluit word, tensy die verlies toe te skryf is aan swak berging binne 'n vrachouer toe die houer gepak is deur ander persone as die versekerde, of gepak is gedurende die reis.¹⁷⁶

Wat al hierdie bogenoemde aspekte betref, volg die Suid-Afrikaanse versekeringsreg die Engelse reg na: Inherente gebreke, verborge gebreke en defektiewe verpakking van goedere word as uitsluitings op die aanspreeklikheid van 'n versekeraar hanteer.¹⁷⁷ Suid-Afrikaanse bronne verwys nie na 'onvermydelike gevolg' onderskeidend van inherente gebrek nie, maar die submissie is dat die posisie dieselfde is as in die Engelse reg. Dillon en Van Niekerk omskryf 'n inherente gebrek as daardie soort gebrek wat as gevolg van die interne ontwikkeling daarvan tot die vernietiging of beskadiging van 'n item lei.¹⁷⁸ Davis¹⁷⁹ beskou lekkasie en brekasie, spontane ontbranding en uitloopverlies as inherente gebreke. Die gevaar 'verborge gebreke' word in die saak van *The Wave Dancer*¹⁸⁰ bespreek. Die hof onderskei 'n verborge gebrek pertinent van slytasie. Die hof aanvaar dat dit 'n gebrek is wat nie deur die inspeksie of ondersoek van 'n redelike, versigtige en vaardige persoon blootgelê sou word nie.¹⁸¹ Die hof onderskei egter nie 'n verborge gebrek van 'n inherente gebrek of verklaar dat dit as 'n inherente gebrek beskou kan word nie.

In *Blackshaws (Pty) Ltd v Constantia Insurance Co Ltd*,¹⁸² wat een van die min gerapporteerde sake in Suid-Afrika is wat met seeversekering te make het, het die hof die situasie rondom inherente gebreke en defektiewe verpakking onder die loep geneem.¹⁸³ Die feite van hierdie gewysde is soos volg:

Die appellant (versekerde) het gedurende 1979 'n tweedehandse drukker in Noorweë aangekoop en het 'n skriftelike seeversekeringskontrak met die respondent (versekeraar) in Johannesburg aangegaan om die betrokke masjien te verseker teen: 'All risks of loss of or damage to the subject matter insured excluding Loss Damage or Expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject matter insured.'

¹⁷⁶ *Grime Shipping Law* op cit noot 100 op 402.

¹⁷⁷ *Davis Insurance* op cit noot 3 op 401.

¹⁷⁸ *Dillon & Van Niekerk Maritime Law* op cit noot 62 op 149.

¹⁷⁹ *Davis Insurance* op cit noot 3 op 175 vn 11. Tov spontane ontbranding sien *Hare Shipping Law* op cit noot 26 op 928. Dié skrywer beskou dit ook as 'n inherente gebrek.

¹⁸⁰ *The Wave Dancer* supra noot 120 op 1179.

¹⁸¹ Interessant is dat die meerderheid van die hof nie oortuig is dat die Suid-Afrikaanse versekeringsreg in ooreenstemming met die Engelse reg is, naamlik dat skade aan die struktuur onderskei moet word van 'n gebrek in die struktuur en dat die versekerde nie uit hoofde van 'n latente gebrek-klausule sal kan eis as die aanvanklike skade wat die verlies veroorsaak het, plaasgevind het voor die aanvang of begin van die risiko nie. In die lig van die feit dat die aangeleentheid nie ten volle voor die hof geargumenteer is nie, het die meerderheid egter aanvaar dat dit wel die posisie is en die saak onbeslis gelaat.

¹⁸² 1983 (1) SA 120 (A).

¹⁸³ Dit is opmerklik dat die Suid-Afrikaanse hof ook in hierdie gewysde die begrippe 'inherente gebrek' en 'defektiewe verpakking' as eensoortig hanteer het.

Die betrokke masjien is vervolgens in 'n vraghouer verpak vir die vervoer daarvan vanaf Noorweë na Suid-Afrika. Na die aankoms van die masjien in Kaapstad en met die daaropvolgende opslaan daarvan het dit duidelik geword dat die betrokke masjien uitgebreid beskadig is. Hierdie skade kon toegeskryf word aan die feit dat die masjien en die betrokke onderdeel daarvan op 'n defektiewe wyse verpak is. Dit het gevolglik tydens die vaart van Noorweë na Suid-Afrika in die vraghouer uitermate baie rondbeweeg en vandaar die skade.

Derhalwe het die versekerde die versekeraar uit hoofde van die versekeringskontrak aangespreek vir die betrokke skade wat na bewering tydens die vaart ingetree het. Die versekeraar het aanspreeklikheid ontken op grond daarvan dat die skade nie deur 'n gebeurlikheid veroorsaak is waarteen verseker is nie. In die alternatief het die versekeraar beweer dat die skade veroorsaak is deur 'n inherente gebrek wat as defektiewe verpakking gemanifesteer het en dat hierdie gebeurlikheid daarom binne een van die uitsluitings op aanspreeklikheid val. Die hof a quo het die respondent gelyk gegee en beslis dat die respondent nie vir die gelede skade aanspreeklik is nie.

Op appèl was die regsvraag, soos in die hof a quo, of die defektiewe verpakking van 'n item of goedere per se 'n inherente gebrek daarstel.

Volgens die hof moet die begrip 'inherente gebrek' ondersoek word aan die hand van die konteks van die uitsluitingsgronde in die betrokke polis. Die hof het bepaal dat die betrokke polis 'n *plaaslike* polis was. Sodoende moet enige geskil wat verband hou met so 'n polis aan die hand van die plaaslike reg behartig word. Die hof het erkenning verleen aan die feit dat die Suid-Afrikaanse regspraak nie hierdie betrokke probleem aanspreek nie. Dienooreenkomstig het die hof die posisie bevestig dat, alhoewel die Engelse reg nie bindend op 'n Suid-Afrikaanse hof is nie, dit ongetwyfeld oorredend van aard is. In ooreenstemming hiermee het die hof gevolglik op Engelse gesag gesteun om die betrokke geskil aan te spreek.

Die hof het beslis dat die uitleg en interpretasie van 'n versekeringspolis niks anders is as om 'n skriftelike kontrak uit te lê nie. In ooreenstemming hiermee moet die bedoeling van die partye dus vasgestel word deur die bepalinge van 'n kontrak as 'n geheel te benader. Verder is beslis dat die terme van die kontrak in hul gewone betekenis verstaan moet word behalwe as dit duidelik is dat die partye 'n ander betekenis daaraan wil koppel. Die hof het egter ook te kenne gegee dat gevestigde praktyk eweneens 'n ander betekenis aan 'n begrip kan verleen as wat die *gewone* betekenis daarvan inhou.

Na 'n behoorlike ontleding van die standpunte van verskeie skrywers en Engelse regspraak het die hof helaas beslis dat die begrip 'inherente gebrek' 'n begrip is wat met inagneming van die polis as 'n geheel uitgelê moet word. Die hof het verder bevind dat die begrip 'defektiewe verpakking' inderwaarheid tuisgebring kan word onder die begrip 'inherente gebreke'. Hierdie standpunt word daarop gegrond dat die verpakking van die goedere noodwendig veroorsaak dat die goedere vatbaar is vir skade wat andersins nie sou verwesenlik nie. Die defektiewe verpakking van die item is vandaar as 'n

inherente gebrek beskou en tuisgebring onder een van die uitsluitings op aanspreeklikheid in terme van die polis. Die appèl is dienoreenkomstig van die hand gewys. Dit beteken dat die regsposisie ten opsigte van inherente gebreke in Suid-Afrikaanse reg met hierdie uitspraak dieselfde is as dié in die Engelse reg, waar 'n inherente gebrek gesien word as die natuurlike gedrag van die risiko-voorwerp in die omstandighede waarin dit veronderstel is om vervoer te word – die onbevoegdheid van die goedere om die normale insidente van die reis te weerstaan.

Daar word aangevoer dat die defektiewe verpakking van 'n item nie as 'n inherente gebrek tot daardie item beskou moet word nie. Daarmee word nie gesê dat die versekeraar aanspreeklik gestel behoort te word nie. Die verpakking van 'n item, alhoewel akcessoor tot daardie item, is nie 'n natuurlike eienskap van die item self nie, maar dit dien eerder 'n eksterne funksie in die beskerming daarvan. Dit is so dat die goedere weens die inherente aard daarvan 'n sekere verpakking vereis. Die goedere self en die verpakking daarvan is baie nou verbonde en kan inderdaad identiese gevolge meebring, maar die mening word gehuldig dat die kombinasie van hierdie begrippe in 'n enkele of eensoortige regsterm, regstegnies nie korrek is nie. Deur hierdie begrippe saam te voeg of gelyk te stel word daar nie gevolg aan die gevestigde definisies en omskrywings van die gebeurlikhede gegee nie en die onvermydelike gevolg is uiteindelik dat interpretasie- en dus ook aanspreeklikheidsgeskille sonder twyfel die lig sal sien.¹⁸⁴ 'n Ander argument is ook moontlik: Wanneer skade of verlies intree weens die defektiewe verpakking van 'n risikovoerwerp wat duidelik uit die aard daarvan 'n sekere verpakking vereis, gedagtig aan die reis voorhande, was iemand nalatig. Dít is die werklike oorsaak van die verlies of skade. Dít is wat ondersoek en bewys moet word.¹⁸⁵

4 Gevolgtrekking

Die effektiewe versekering van skeepsvrug of goedere vereis dat alle risiko's wat moontlik tydens 'n vaart kan materialiseer, in die tersaaklike versekeringskontrak verdiskonteer word. So is die 'alle risiko'-polis dan ontwikkel in 'n poging om gehoor aan hierdie behoefte te gee. Dit staan egter vas dat die 'alle risiko'-polis nie noodwendig dekking teen alle moontlike omstandighede bied nie en daar bestaan in werklikheid sekere gebeurlikhede

¹⁸⁴ So bv kan dit gebeur dat die skeepsbemanning in 'n gegewe geval verantwoordelik sal wees vir die skuif en verpakking van die goedere op die skip tydens ongure weerstoestande. Indien die goedere daarna tydens die vaart beskadig sou word agv die nalatige verpakking van die goedere, sou die versekeraar aanspreeklikheid kan ontduik ondanks dat dit 'n gevaar van die see is of daar 'n bepaling in die kontrak dat die nalatige optrede van die bemanning 'n ingeslote risiko is. In hierdie situasie sal die effektiewe oorsaak van die skade 'defektiewe verpakking' wees, maar die versekeraar sal nie aangespreek kan word vir die tersaaklike skade nie. Dit is onbillik.

¹⁸⁵ Om dieselfde resultaat te bewerkstellig, mag dit moontlik wees om te redeneer dat die versekerde 'n verhoogde sorgsaamheidsplig opgelê word met betrekking tot die verpakking van die risikovoerwerp waarin hy 'n belang het. As hy hierdie plig nie na behore nakom nie, sal die versekeraar nie aanspreeklik wees nie omdat dit op dolus eventualis neerkom.

waaronder 'n versekeraar nie aanspreeklik gestel kan word vir die gelede skade nie. Die risikovereiste staan sonder twyfel sentraal tot enige aspek wat met die seeversekeringspraktyk verband hou. Die versekeringspraktyk word in sy totaliteit onlosmaaklik verbind aan onsekerheid, toevalligheid en die moontlikheid van nadeel wat met die materialisering van 'n risiko verband hou.

Die Suid-Afrikaanse seeversekeringspraktyk het ten opsigte van die 'alle risiko'-polis op 'n ooreenstemmende wyse as die Engelse seeversekeringspraktyke ontwikkel om sekere duidelik herkenbare uitsonderings in dié verband daar te stel. Uit die bestudering van die bronne in die Suid-Afrikaanse versekeringsreg staan dit duidelik vas dat die versekeraar, behalwe in die gevalle van baratterie, nie vir die opsetlike handeling van 'n versekerde aanspreeklik sal wees nie, ongeag of die handeling manifesteer in die vorm van *dolus directus*, *dolus indirectus* of *dolus eventualis*. Die versekeraar sal weliswaar aanspreeklik wees waar die versekerde, sy verteenwoordiger, sy werknemers of derde partye nalatig die risiko laat materialiseer het en die gevaar wat ingetree het 'n versekerde gevaar is. Met betrekking tot nalatige optrede is daar 'n beweging tans in die Suid-Afrikaanse versekeringsreg na 'n verfyning van die reël in die volgende sin: Sou die nalatigheid van die versekerde op onregmatige optrede neerkom sodat dit 'n delik of 'n misdryf daarstel, sulke optrede nie sonder meer gedek sal wees nie. Die grondslag van hierdie argument is die toepassing van die openbare beleid-maatstaf en dit is 'n feit dat openbare beleid mag wissel afhangende van tyd, plek, feite en omstandighede. In die Engelse versekeringsreg is daar 'n neiging in die rigting van die teenkant en wel in die geval van opsetlike optrede deur die versekerde. Volgens Colinvaux behoort 'n versekerde nie outomaties van die voordeel van sy polis beroof te word waar die onwettigheid, hoewel die oorsaak van die verlies, onbeduidend is nie. Hy noem die voorbeeld van 'n versekerde wat willens en wetens sy motor onwettig parkeer en dan nie vir die diefstal daarvan kan eis nie. Hierdie verfyning van die algemene reël verdien instemming.

Gebeurlikhede soos die inherente gebreke van die goedere, die defektiewe verpakking daarvan, slytasie, ensovoorts, is verder ook voorbeelde van gebeurlikhede wat normaalweg as uitgeslote omstandighede geag word. Met behulp van die effektiewe oorsaak-toets ('proximate cause') word uiteindelik vasgestel of een van hierdie uitsonderings die oorsaak van die gelede skade was. Indien wel, sal die versekeraar dienooreenkomstig geen aanspreeklikheid vir sodanige skade opdoen nie. Hierdie opvatting word bevestig deur die feit dat die 'alle risiko'-polis juis 'n 'alle risiko'-polis is en nie 'n 'alle gevaar'-polis nie.

Die ooreenstemmende ontwikkeling van die relevante begrippe en beginsels in die Suid-Afrikaanse en Engelse reg bring sonder twyfel regsekerheid in vele opsigte mee. Die Suid-Afrikaanse howe is in hierdie verband inderdaad gewillig om Engelsregtelike beginsel, onveranderd, op Suid-Afrikaanse situasies toe te pas. Alhoewel hierdie verskynsel in die

algemeen voordelig is, bestaan daar wel situasies waar die Suid-Afrikaanse reg van die Engelse reg verskil.

In die eerste plek is dit duidelik dat Suid-Afrika geen wetgewende bepalings soos die MIA in plek het om die seeversekeringspraktyk te reguleer nie. Tweedens het sekere begrippe in die Engelse reg reeds verder ontwikkel as wat dit tans in Suid-Afrika ontwikkel het. Hierin gedagte is byvoorbeeld die meer diepgaande ondersoek wat kragtens die Engelse reg ten aansien van slytasie, inherente gebreke, verborge gebreke en kousaliteit geloods is. 'n Verdere voorbeeld hiervan is die spesifieke wyse hoe die Engelse reg met 'n daad van baratterie omgaan, terwyl die Suid-Afrikaanse seeversekeringspraktyk tot op hede baie min gesag op hierdie onderwerp bied.

Nietemin wil dit ook voorkom dat die Suid-Afrikaanse reg in sommige gevalle blindelings die Engelse reg en die potensiële problematiese interpretasies wat daarmee gepaard gaan, navolg. Die wyse waarop daar tans met inherente gebreke en defektiewe verpakking omgegaan word, dien as voorbeeld hiervan. Eerstens is die bespreking van verborge gebreke in die geval van die versekering van goedere (soos vir in- en uitvoerdoeleindes) in die Engelse seeversekeringsreg onvolledig. Daarteenoor is die bespreking van verborge of latente gebreke by masjinerie en romp versekering baie meer volledig en uitgebreid. Daar speel die Inchmaree klousule 'n deurslaggewende rol. Tweedens word defektiewe verpakking en inherente gebreke in die Engelse reg as eensoortig hanteer. Hierdie interpretasie kan sonder twyfel die onderwerp van verskeie toekomstige geskille in dié verband wees, veral in die geval van polisse waar een gebeurtenis ingesluit en die ander uitgesluit is.

Die standpunt word ingeneem dat die defektiewe verpakking van 'n item nie as 'n inherente gebrek tot daardie item beskou moet word nie. Daarmee word nie gesê dat die versekeraar aanspreeklik gestel behoort te word nie, maar die kombinasie van hierdie begrippe in 'n enkele of eensoortige regsterm, is regstegnies nie korrek nie. Die verpakking van 'n item is nie 'n natuurlike eienskap van die item self nie, maar dit dien eerder 'n eksterne funksie in die beskerming daarvan en daarom eerder akseessoor tot daardie item. Daar kan ook geredeneer word dat wanneer skade of verlies intree weens defektiewe verpakking, iemand nie sy werk gedoen het nie. Dít is die werklike oorsaak van die verlies of skade. Dít is wat ondersoek en bewys moet word.

Dit blyk voorts dat die Suid-Afrikaanse houe eweneens hul Engelse eweknie navolg deur 'n oorbodige onderskeid te tref tussen 'gewone' en 'ongewone' slytasie, asook tussen 'gewone' en 'ongewone' lekkasie. Soos uit die voorgemelde duidelik is, is hierdie onderskeid nie slegs oorbodig nie, maar verteenwoordig dit 'n potensiële bron van konflik wat sonder twyfel aanleiding tot toekomstige aanspreeklikheidsgeskille sal gee. 'Ongewone' lekkasie, brekasie of skipbreuk is inderwaarheid niks anders as 'n ander gevaar of gebeurtenis nie, of dit is weliswaar deur daardie ander gevaar veroorsaak.

Die gevolgtrekking kan uiteindelik gemaak word dat, alhoewel die 'alle risiko'-polis sekerlik die wydste *standaarddekking* in die huidige seeverseker-

ingspraktyk bied, die verantwoordelikheid steeds op die versekerde rus om die 'alle risiko'-polis ooreenkomstig sy unieke behoeftes uit te brei. Dit is van wesenlike belang dat die potensiële versekerde tevrede is dat die risiko's behoorlik omskryf word, daar duidelikheid oor die tersaaklike uitsluitingsgronde is en indien wenslik, dat 'n *tradisionele uitsluiting* kontraktueel as 'n ingeslote risiko beding word.
