

**Die onregmatige neem van goedere gedurende
seevervoer -'n interpretasie van begrippe**

Skripsie ter gedeeltelike voldoening aan die vereistes vir
die Graad Magister Legum

Deur: C Brown

Studieleier Prof. AL Stander

INHOUDSOPGAWE

Hoofstuk 1	1
1 Inleiding	1
Hoofstuk 2	4
2 Die betekenis van "theft"	4
2.1 Inleiding	4
2.2 Die Lloyd's-klausules	4
2.3 Verskillende vorme van diefstal	7
2.3.1 Die begrip "takings at sea"	8
2.3.1.1 Bespreking van die Nishina-saak.....	8
2.3.1.2 Die Shell-saak	10
2.3.2 Die begrip "theft"	12
2.3.2.1 Nishina-saak.....	12
2.3.3 Gewelddadige diefstal	13
2.3.4 Gevolgtrekking.....	14
2.4 Diefstal in die hawe.....	15
2.5 Samevatting.....	16
2.6 Diefstal in die Suid-Afrikaanse reg.....	17
2.6.1 Die elemente van diefstal	17
2.6.1.1 Toeëiening	17
2.6.1.2 Goedere wat volgens die Suid-Afrikaanse reg gesteel kan word	18
2.6.1.3 Onregmatigheid	19
2.6.1.4 Die bedoeling van die nemer	19
2.6.1.5 Die bedoeling met betrekking tot die goedere	20
2.6.1.6 Die bedoeling ten opsigte van die handeling	20
2.6.1.7 Die bedoeling om die goedere te benut.....	21
2.6.1.8 Die bedoeling om die eenaar permanent sy goedere te ontnem	21

2.6.1.9	Die toerekenbaarheid van toeëiening	21
2.7	Gevolgtrekking ten opsigte van diefstal	22
Hoofstuk 3	24
3	Die betekenis van "piracy"	24
3.1	Seerowery en die ICC.....	24
3.2	Die betekenis van seerowery aan die hand van buitelandse uitsprake.....	25
3.3	Die betekenis van seerowery in die Suid-Afrikaanse reg.....	27
3.4	Gevolgtrekking.....	28
Hoofstuk 4	30
4	Die betekenis van "pilverage"	30
4.1	Inleiding	30
4.2	Die inhoud en definisies van geringe diefstal.....	30
4.3	Gevolgtrekking.....	31
Hoofstuk 5	34
5	Gevolgtrekking en aanbevelings.....	34
5.1	Die betekenis van "theft"	34
5.1.1	Neming ter see	35
5.1.2	Gewelddadige diefstal	35
5.1.3	Diefstal in die hawe	36
5.1.4	Samevattend	36
5.2	Die betekenis van "pilverage"	37
5.3	Die betekenis van "piracy"	38
5.4	Slot	38
Bibliografie	40
6	Boeke	40
7	Register van Hofsake	42
8	Internetbronne	44
9	Proefskrifte.....	45
10	Tydskrifte	45

HOOFSTUK 1

1 *Inleiding*

Teen die einde van die 17de eeu het Londen 'n internasionale ekonomiese krag geword. In dié tyd het die behoefte ontstaan om alle versekeringsaktiwiteite te sentraliseer. Dit het gelei tot die ontstaan van die grootste versekeringsbedryf van die hedendaagse tyd, naamlik Lloyd's Insurance Company.¹ Die firma se versekeringspolis word tans wêreldwyd gebruik. Weens die grootte van die instansie het hulle 'n arbitrasiestelsel in werking gestel wat versekeringsaangeleenthede hanteer. Die oplossings word tans wêreldwyd as antwoorde op vrae gebruik.² Inderdaad kan daar geargumenteer word dat die Lloyd's-versekeringsfirma 'n internasionale praktyk daargestel het.³ Dit is dus nie vreemd dat antwoorde vir die Suid-Afrikaanse versekeringsregvrae en -probleme aangaande die gebruik van die Lloyd's-polis juis by dié eeuoue instansie gesoek word nie.

'n Seeversekeringspolis verleen dekking teen risiko's wat gedurende die seereis voorkom.⁴ Die definisie van *seeversekering* hou in dat skade wat gedurende die reis gely word, van die versekeraar verhaal kan word. Die gemenerereg vir 'n Lloyd's-polis is dus die Engelse reg. In Suid-Afrika bestaan daar nog nie 'n seeversekeringswet of 'n seeversekeringspraktyk soos die Lloyd's-praktyk nie. Daar word dus swaar op die Lloyd's-praktyk gesteun. Dit kan egter tot probleme lei, omdat die Suid-Afrikaanse gemenerereg die Romeins-Hollandse reg is.

1 Hierna word na die firma verwys as Lloyd's.

2 Hudson en Allen *Institute Clause Handbook* 78.

3 Hudson en Allen *Institute Clause Handbook* 78.

4 Van Huizen PHJG *Het Transportversekeringsbedrijf Juridische en Regsvergelijkende Beskouingen* 1.

Dat seevervoer sedert die demokratiese verkiesing in 1994 met Suid-Afrika se volwaardige terugkeer as 'n party in internasionale handel uiters relevant geword het, kan nie betwyfel word nie. Die uitvoer van goedere word veral aangemoedig en is noodsaaklik vir die land se ekonomiese welstand. Suid-Afrika beskik oor die potensiaal om verskeie produkte uit te voer, byvoorbeeld vrugte, graan, vleis, metale en minerale.

'n Demper op die uitvoer van produkte is egter die land se hoë misdaadsyfer. Diefstal en opsetlike beskadiging van goedere is aan die orde van die dag. Die vraag wat alle handelaars wat aan internasionale handel wil deelneem, hulle moet afvra, is hoe hulle hul behoorlik teen sodanige skade en verlies kan beskerm. Die eenvoudige antwoord is deur 'n toepaslike seeversekeringspolis uit te neem. Lloyd's verskaf sulke soort polisse.

Soms is klousules wat in die Engelse seeversekeringspolis voorgekom het, soos in die ou SG-polis van Lloyd's, verbatim oorgeneem en kom dit in die Suid-Afrikaanse reg voor.

Vervolgens is die vraag wat die presiese betekenis en inhoud is van die begrippe "theft", "pilferage" en "piracy" wat in die Lloyd's-polisse voorkom. Watter elemente moet in die Suid-Afrikaanse versekeringsreg teenwoordig wees om te bepaal byvoorbeeld of diefstal of seerowery plaasgevind het waar goedere van 'n Engelse skip in 'n Suid-Afrikaanse hawe vermis word, of andersom. Nog 'n voorbeeld is die volgende. Indien die goedere in bogenoemde geval nie verdwyn het nie maar wel opsetlik beskadig is, wat is die gevolge dan? Die voorbeeld kan nog verder gevoer word en 'n situasie kan ontleed word waar die bemanning by die verdwyning van die goedere betrokke is. Omrede internasionale handel vir Suid-Afrika nog in die beginfase is, moet daar ook gekyk word hoe die Suid-Afrikaanse versekeringsreg ontwikkel kan word om aan die begrippe "malicious damage" "theft", "pilferage" en "piracy", wat in die Lloyd's-polisse voorkom, 'n bepaalde en ondubbelsinnige betekenis te gee.

Derhalwe is die vraag wat in hierdie ondersoek beantwoord sal word, die volgende: Wanneer sal skade wat tydens die uitvoer van goedere intree, van die versekeraar geëis kan word as skade as gevolg van "theft",⁵ "pilverage"⁶ en "piracy"⁷ soos in die Lloyd's-polisse omskryf.

Die betekenis van *diefstal* sal ek in Hoofstuk 2 ontleed word. In Hoofstuk 3 sal die betekenis van *seerowery* aan die orde kom. Die betekenis van *geringe diefstal* word in Hoofstuk 4 bespreek. en in Hoofstuk 5 word tot 'n slotsom gekom.

5 Die begrip word vertaal as *diefstal* in die res van die geskrif.

6 Die begrip word vertaal as *geringe diefstal* in die res van die geskrif.

7 Die begrip word vertaal as *seerowery* in die res van die geskrif.

HOOFTSUK 2

2 Die betekenis van "theft"

2.1 Inleiding

Die volgende voorbeeld illustreer die belang daarvan om die begrip *diefstal* te ontleed. A is die koper en invoerder van goedere. Die goedere word vanaf Japan ingevoer, en A neem 'n Lloyd's-polis in Suid-Afrika uit om die goedere teen alle risiko's te verseker. Met die aankoms van die goedere in die Durban-hawe word gevind dat die goedere van die skip af verdwyn het. Die vraag is of A as gevolg van diefstal 'n eis op grond van die polis kan instel? Hoe gaan bepaal word watter elemente teenwoordig moet wees om diefstal daar te stel? Vervolgens sal die begrip *diefstal*, soos dit in die Lloyd's-praktyk ontwikkel het, ondersoek moet word. 'n Vergelyking tussen die Suid-Afrikaanse reg en die reg gevestig deur die Lloyd's-praktyk moet getref word. Ten slotte sal aanbevelings gemaak word.

2.2 Die Lloyd's-klausules

Die Institute Cargo Clauses is reeds in 1912 bekendgestel. In 1983 is die klousules die laaste keer hersien. Met die laaste hersiening het die struktuur van die klousules heeltemal verander.⁸ In hierdie hoofstuk word die Institute Cargo Clauses uiteengesit soos dit tans in gebruik is.

Ten opsigte van goederversekering vir die doeleindes van die invoer- en uitvoerreg is daar tans ses nuwe vorme ten opsigte van die Institute Cargo Clauses soos deur Lloyd's goedgekeur,⁹ naamlik:

- Lloyd's Marine Policy(MAR).
- Institute Cargo Clause (A).
- Institute Cargo Clause (B).

⁸ George 1986 *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 439.

⁹ Daar is heelwat ander vorme, maar hierdie is word hoofsaaklik gebruik.

- Institute Cargo Clause (C).¹⁰
- Institute War Clause (Cargo).
- Institute Strike Clause (Cargo).

Hierdie Institute Cargo Clauses word baie wyd deur handeldrywende nasies oorgeneem, waaronder ook Suid-Afrika.¹¹

Die Institute Cargo Clauses¹² beskryf verskillende risiko's, elkeen in sy afsonderlike klousule uiteengesit. Dit word dan by die standaardpolis (Marine Policy of MAR) geïnkorporeer deur middel van aanhegting.¹³ Die ICC (A) bepaal dat die versekering alle risiko's ten opsigte van verlies of skade aan die versekerde goedere dek. Dit staan algemeen as die allerisikopolis bekend. Hierdie klousule is onderworpe aan sekere uitsonderings wat in subklousules 4 tot 7 voorkom.¹⁴ Die (B)- en (C)-klousules dek slegs spesifieke risiko's onderhewig aan sekere uitsluitings wat ook in subklousules 4 tot 7 voorkom.¹⁵ Nie een van bogenoemde klousules sluit diefstal pertinent uit nie. **'n Mens kan dus aanneem dat indien die versekerde ingevolge een van die klousules verseker, hy ook teen diefstal verseker sal wees.**

Tog, met die herskryf van die Lloyd's Institute Clauses in 1982, word 'n nuwe klousule geskep. Dit is klousule 272 CI 272-1/12/82. Hiervolgens moet 'n bykomende premie betaal word indien die versekerde verseker wil wees teen onder andere "theft or pilverage".

10 Hierna ICC (A), ICC (B), ICC (C).

11 <http://www.mbeni.co.za/export/sa/marineinsurance.st> 20 Sept. Smit *Oorlogsrisko's by die versekering van uitvoergoedere* 28.

12 Hierna ICC.

13 George 1986 *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 441; Smit *Oorlogsrisko's by die versekering van uitvoergoedere* 29.

14 George 1986 *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 441; Smit *Oorlogsrisko's by die versekering van uitvoergoedere* 29. Sien Bylae 1.

15 George 1986 *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*; Smit *Oorlogsrisko's by die versekering van uitvoergoedere* 29: "Die ICC(B) is meer beperkend as die (A) klousule, aangesien hierdie klousule slegs 'n beperkende lys risiko's wat in die vorige SG-polis was, dek. Die bewoording van hierdie klousules is egter minder ingewikkeld. Die ICC(C) stem in baie opsigte ooreen met ICC(B) maar bevat 'n korter lys risiko's." Vir doeleindes van hierdie navorsing gaan daar nie indringende na al die verskillende risiko's gekyk word nie.

"In consideration of an additional premium, it is hereby agreed that the insurance covers the loss of or damage to the subject-matter insured by **theft** or pilverage, or by non non-delivery of an entire package..."¹⁶

Diefstal word egter nie in ICC (A), ICC(B) en ICC (C) uitdruklik as risiko uitgesluit nie. Myns insiens skep Klousule 272 verwarring. Gestel 'n versekerde is slegs volgens die ICC (B) verseker en hy het nie Klousule 272¹⁷ op sy polis van toepassing gemaak nie. In dié geval bestaan myns insiens twee moontlike interpretasies. In die eerste plek kan geredeneer word dat hy nie 'n ekstra premie volgens Klousule 272 betaal het nie. Gevolglik is hy nie teen diefstal nie verseker. Aan die ander kant is daar niks in die bewoording van ICC (B) wat na klousule 272 verwys nie en kon die versekerde aangeneem het dat hy wel teen diefstal verseker is bloot op grond van die bewoording van ICC(B). Na my mening is dit onwaarskynlik dat die versekerde Klousule 272 moet inkorporeer as hy ingevolge die Institute Cargo Clauses verseker is. Die skrywers wat diefstal bespreek, verwys egter net na die posisie ingevolge klousule 272.¹⁸ As dit korrek is, dat diefstal net ingevolge Klousule 272 verseker is, kan ICC(A) nie as 'n allerisikopolis beskou word nie. Daar is egter genoeg gesag te dien effekte.

In hierdie opsig kan na die saak van "The Antwerpen"¹⁹ verwys word. Dertien houers met Chivas Regal Whisky is deur die Chivas Brothers Co verskeep. Die goedere is gesteel voor dit deur die terminaalbeampte ontvang is. Vervolgens is die vraag of diefstal deur enige klousule in die polis uitgesluit word.²⁰ Diefstal word egter op generlei wyse in die versekeringskontrak uitgesluit nie en ook nie in die ICC-klousules²¹ nie. Dus bied die polis dekking teen diefstal. In die beslissing is daar nie na Klousule 272 verwys nie.

16 Lloyd's Institute Cargo Clause 271.

17 Teen betaling van 'n addisionele premie.

18 Jackson *Enforcement of Marine Claims* 33 Hudson en Allen *Marine Claims Handbook* 45.

19 *Australia Supreme Court of New South Wales Court of Appeal*, 1994 L1 Rep 1 213.

20 In dié geval was daar sprake van 'n Standaardpolis naamlik die SG-polis. Die ICC-klousules is gebaseer op die destydse SG-polisse.

Dit word verder ook duidelik gemaak dat met die hedendaagse behoeftes daar geen eng definisie aan enige begrip in die ICC gegee kan word nie. Elke geval moet volgens meriete beoordeel word, en in hierdie geval is daar 'n wye betekenis aan diefstal gegee.²²

Derhalwe is dit my mening dat indien die versekerde ingevolge die ICC(A), ICC(B) of ICC(C) verseker is, Klousule 272 nie in ag geneem hoef te word nie. Veronderstel dat die versekeraar egter nie gebruik maak van hierdie standaardklousules om sy goedere te dek nie, kan hy Klousule 272 addisioneel ten opsigte van 'n ander polis uitneem. In die handelswêreld word die ICC-klousules gewoonlik uitgeneem om goedere wat uitgevoer word te verseker. Myns insiens is Klousule 272 dan nie nodig nie.

Onlangs het die *UNCTAD Model Clauses on Marine Hull and Cargo Insurance* die risiko van "violent theft by persons outside the vessels or piracy" ingesluit. In die dokument kom diefstal as sodanig nie as 'n uitsluitingsgrond voor nie. Hiervolgens kan aangeneem word dat diefstal wel gedek is. Dieselfde behoort myns insiens vir die ICC (A), (B) en (C) te geld. Aangesien diefstal as 'n risiko dus in bogenoemde dokument sowel as die ICC-klousules figureer, is dit belangrik om vas te stel hoe die begrip diefstal geïnterpreteer word.

2.3 Verskillende vorme van diefstal

Diefstal kan op verskillende wyses en op verskillende plekke plaasvind. Dit is wat die Lloyd's-versekeringspraktyk betref, onmoontlik om diefstal in die algemeen te bespreek. Verder word in die Engelse reg aangeneem dat die eenvoudige vorm van diefstal iets is wat deur die Meester²³ van die skip voorkom moet word.²⁴ In die Engelse *Marine Insurance Act, 1906* is bepaal dat diefstal "does not cover clandestine theft or any theft committed by any

21 Hier word verwys na die ICC(A)-klousule.

22 Verder in die saak word die *Bill of lading* en die *Himalay Clause* breedvoeriger uiteengesit. Dit is egter die nuutste gesag waar daar van diefstal sprake is.

23 Hudson en Allen *The Institute Clause Handbook* 93.

one of the ships company, whether crew or passengers.²⁵ Soos reeds genoem, erken die UNCTAD²⁶ *Model Clauses on Marine Hull and Cargo Insurance* slegs die risiko van "violent theft by persons outside the vessels or piracy". Dit is dus duidelik dat die verskeie vorme wat in die Lloyd's-versekeringspraktyk erken word, afsonderlik bespreek moet word. Dit is verder ook duidelik dat diefstal 'n wye omskrywing geniet.²⁷

2.3.1 Die begrip "takings at sea"²⁸

Die neem van goedere tydens seevervoer is inderwaarheid diefstal.²⁹ Om die begrip diefstal in die seeversekeringsreg te verstaan moet daar dan ook gekyk word na die betekenis van neming ter see.

2.3.1.1 Bespreking van die *Nishina*-saak³⁰

In dié saak het 'n Japannese maatskappy bone verskeep. Die bone word verskeep deur die *Mandarin Star* vanaf die Bangkok na Kobe. Die goedere is verseker deur Lloyd's-onderskrywers wat in Japan sake doen. Die Lloyd's SG-polis is hier van toepassing. Die skip word vir agt maande gehuur. Die bevragters³¹ is egter sestig dae agter met die betaling van die huur van die skip. Die skeepseienaars verbied vervolgens dat die goedere by Kobe afgelaai word alvorens die huur betaal is, toe die skip in die hawe vasmeer. Die *Mandarin Star* vaar na Hong Kong waar die goedere in die opdrag van die skeepseienaars deur die Meester verkoop word teen dubbel die verskuldigde huurbedrag.

24 Hudson en Allen *The Institute Clause Handbook* 93.

25 Dié vorm van diefstal val onder "piracy" en sal dus later in die skrywe bespreek word.

26 Hudson en Allen *The Institute Clause Handbook* 93.

27 Hudson en Allen *The Institute Clause Handbook* 96. Dit gaan oor metodes om die goedere in die hande te kry. Daar geld volgens die skrywers nie definitiewe vereistes nie. Hudson en Allen *Marine Claims Handbook* 104.

28 Vervolgens sal na die begrip as neming ter see verwys word.

29 Hudson en Allen *The Institute Clause Handbook* 93.

30 *Nishina Trading Co v Chiyoda Fire & Marine Ins Co* (The Mandarin Star) 1963 L1 Rep 293.

31 Skeepshuurders.

Die Japannese maatskappy koop hulle goedere teen 'n bedrag van R25 000 terug. Die maatskappy reël ook dat die goedere vanaf Hong Kong na Kobe vervoer word en dra die koste daarvan.

Die Japannese maatskappy stel 'n eis in en beweer dat hier sprake is van neming ter see.

Aanvanklik het die Meester van die skip besit van die versekerde se goedere gehad in sy hoedanigheid as die versekerde se vervoerder. Vervolgens word beweer dat die posisie verander het toe die Meester nie meer as vervoerder van die versekerde opgetree het nie maar namens die skeepseienaars beheer oor die goedere geneem het en dit daarna verkoop het. Die bewering is dat hy **die aard van sy besit verander** het toe hy as agent van die skeepseienaars met betrekking tot goedere begin optree het, met die bedoeling om die goedere namens hulle te besit. Verder word aangevoer dat die karakter van die Meester se besit verander het toe hy vanaf Hong Kong na Kobe gevaar het. Tot op daardie oomblik het hy beheer oor die goedere uitgeoefen namens die versekerde. Die argument gaan dus hier oor die Meester se ingesteldheid wat verander het. In die saak *Shell International Petroleum Co Ltd v Gibbs*³² word die beslissing omvergewerp. Dit het inderdaad volgens die hof neming ter see daargestel. Lord Denning beskryf neming ter see as volg:

"There is very little authority indeed, even after 400 years, on takings at sea. It includes capture and seizure. But I do not think it is confined to those two. Takings at sea are capable of a wider connotation. In our English language, the ship owners converted the goods to their own use. That was in my opinion, 'taking'; and it was a taking at sea".³³

³² *Shell International Petroleum Co. Ltd v Caryl Anthony Vaughan Gibbs (The Salem)* 1983 LI Rep 342.

³³ *Nishina Trading Co v Chiyoda Fire & Marine Ins Co (The Mandarin Star)* 1963 L1 Rep 297.

2.3.1.2 Die *Shell*-saak³⁴

Gretig om ru-olie in die hande te kry het die South African Strategic Fuel Fund verkopers opgespoor. Die 1.5 miljoen vate wat so gekoop kon word, het die behoefte geskep om 'n olietenkskip te koop. Op 26 November 1979 het die South African Strategic Fuel Fund 'n kredietbrief geopen. Die skip *The Salem* word op 3 Desember van dieselfde jaar gekoop. Die skip vertrek om 200 000 ton ru-olie van Kuwait by die maatskappy Pointoil af te haal vir die vervoer na Italië. Pointoil neem 'n vorm van "open cover" ingevolge die SG-vorm met die *ICC-klausules* van die Lloyd's-polisse uit. Daarby word die Institute *Strikes, Riots en Civil Commotions* ingesluit. Die *Salem* vaar Kuwait binne, en die Meester van die skip teken die ladingsbrief vir 195 000 ton olie en vaar na Italië nadat die olie gelaai is. Op 27 Desember 1979 vaar die *Salem* Durban-hawe binne. Daar word 180 392 ton olie uitgetap. 15 840 Ton olie bly in die slag, want die pomptoerusting het defektief geraak. Op 2 Januarie 1980 vaar die *Salem* met die orige vrag weg. Die skip word vol water gepomp sodat dit moet voorkom asof dit 'n swaar vrag dra. Op 15 Januarie betaal die South African Strategic Fuel Fund volgens die kredietbriewe. Dit is natuurlik vir 200 000 ton olie. Op 16 Januarie sink die *Salem*. Die olielek wat as gevolg van skade aan die skip ontstaan, is egter so klein dat dit duidelik blyk dat daar veel minder as 200 000 ton olie in die skip gelaai was.

Die oliemaatskappye Pointoil en Shell South-Africa ly 'n verlies weens die bedrog. Die skuldiges word nie in die hofverslae genoem nie, want die saak gaan slegs oor die vraag of die onderskrywers die verlies van die vrag kragtens die polis moet betaal. Die eerste keer word die saak in die handelshof aangehoor, en die regter volg die uitspraak in die *Nishina*-saak.³⁵

34 *Shell International Petroleum Co. Ltd v Caryl Anthony Vaughan Gibbs (The Salem)* 1983 LI Rep 342.

35 *Nishina Trading Co v Chiyoda Fire & Marine Ins.Co (The Madarin Star)* 1963 L1 Rep 293.

In die appèlhof beslis Lord Denning dat daar 'n verandering in die posisie van die eienaars moet wees. Dit is teenstrydig met sy uitspraak in die *Nishina*-saak waar daar bevind is dat die blote verandering in die bedoeling van besit voldoende is om neming ter see te weeg te bring. In die *Shell*-saak bly die goedere deurentyd die eiendom van die eienaars. Dus was daar geen neming ter see nie.

Regter May volg 'n ander benadering. Hy beslis dat die neming nie plaasgevind het terwyl die skip op die oop see gevaar het nie maar tydens die besoek aan die Durbanse hawe. Dus is hier in elk geval geen sprake van neming ter see nie. Tog ondersteun hy die *Nishina*-saak se omskrywing van neming ter see.

Volgens regter Kerr kan goedere slegs geneem kan word indien dit deur 'n derde persoon geneem word. Die eienaars kan nie die goedere self neem nie. Die *Nishina*-saak was bloot 'n geval van "misappropriate or wrongful appreciation by the shipowner". Ook volgens hom was daar geen neming ter see nie. Die Appèlhof beslis uiteindelik dat daar nie neming ter see was nie.

Op grond van regter Kerr se standpunt kom die Appèlhof tot die gevolgtrekking dat die *Nishina*-saak³⁶ verkeerd beslis is. Die appèlregters verklaar dat die inhoud van die standaardklousules gedurende die bestaan daarvan baie en gedurig verander het, maar dat die grondslag dieselfde gebly het. Dit is dat die dief **in besit**³⁷ van die goedere moet wees. Neming ter see kan slegs deur persone van buite die skip geskied.

36 *Nishina Trading Co v Chiyoda Fire & Marine Ins.Co* (The Madarin Star) 1963 L1 Rep 293.

37 Myns insiens bedoel die regter dat eers as 'n persoon in besit van goedere is, hy met die goedere kan handel asof hy die eienaar van die goedere is.

Indien die *Shell*-saak reg beslis is, is dit onduidelik waarom daar onderskeid getref word tussen "takings at sea" en "theft".³⁸ Vervolgens aan die orde is die begrip "theft" in die Engelse seeversekeringspraktyk.

2.3.2 Die begrip "theft"

Diefstal word nie in die ICC genoem nie. In die SG-polisse word diefstal wel genoem. Baie Suid-Afrikaanse versekeraars het klousules van die SG-polisse in hulle versekeringskontrakte opgeneem. Baie polisse bevat vandag nog die bepalings van die SG-polisse. In die *Nishina*-saak is diefstal soos dit voorgekom het in die SG-polisse bespreek. Dit is belangrik om kortliks na die saak te verwys omrede die hedendaagse ICC-klousules die SG-polis se begrip van diefstal oorgeneem het.

2.3.2.1 *Nishina*-saak³⁹

In dié saak is beslis dat die omskrywing van diefstal in die seeversekeringsreg en die omskrywing van die diefstal in die strafreg verskil. In die seeversekeringsreg word daar nie na diefstal verwys in die "strict sense of criminal law" nie. In die seeversekeringsreg word diefstal vertolk **soos wat die sakeman diefstal sal interpreteer**. Daar word dus 'n alledaagse betekenis en inhoud aan diefstal geheg. Verder moet die begrip aan die hand van die polis geïnterpreteer word.

Hoewel die streng vereistes van die strafreg nie toegepas moet word nie, bevind die hof dat 'n mens wel die strafreg moet bestudeer om vas te stel wat die **basiese interpretasie** van die diefstal is. In dié saak word bevind dat oneerlikheid 'n element van diefstal is. Indien daar geen oneerlike handeling plaasgevind het nie, is daar nie sprake van diefstal nie. Verder bevind die hof dat diefstal in die seeversekeringsreg 'n siviele

³⁸ Die Suid-Afrikaanse skrywers Gordon en Getz p 396 haal slegs neming ter see in die konteks van 'n oorlogsisiko aan. Myns insiens kan die bron nie eers in ag geneem word nie, want die skrywers verwys na sake van 1811 as gesaghebbend.

³⁹ *Nishina Trading Co v Chiyoda Fire & Marine Ins.Co* (The Madarin Star) 1963 L1 Rep 293.

aangeleentheid is en nie 'n strafregtelike aangeleentheid nie. Die bewyslas is dus ook nie dieselfde nie. Die hof moet in versekeringskonteks op 'n oorwig van waarskynlikheid oortuig wees dat daar wel diefstal van goedere plaasgevind het. Om diefstal te bevind moet die betrokke omstandighede in ag geneem word.

Hierdie beginsel moet vervolgens deurentyd in die bespreking van die begrip diefstal in ag geneem word.

2.3.3 Gewelddadige diefstal

In sommige van die Lloyd's-klousules kan versekering uitgeneem word teen "violent theft by persons outside the vessel...".⁴⁰

In *Fabric de Produits Chimiques v Large*⁴¹ is die beginsel neergelê dat geweld nie impliseer dat dit gerig moet wees teen 'n persoon nie.⁴² Indien die geweld op die goedere gerig was, het diefstal volgens die Engelse seeversekeringsreg plaasgevind. Regter Bailhache het die beginsel gedemonstreer aan die hand van die volgende voorbeeld: Indien die diene 'n koevoet gebruik om die krat waarin die goedere was te breek, kan aangevoer word dat diefstal plaasgevind het. Indien goedere verdwyn het maar daar geen teken van geweld is nie, kan daar nie sprake van diefstal wees nie. 'n Verdere vereiste vir diefstal is dat iemand buite die vaartuig⁴³ die goedere moes gesteel het. Wanneer die passasiers van 'n skip en die bemanning betrokke is by die verdwyning van goedere, is diefstal gepaardgaande met geweld per definisie dus nie ter sprake nie. Die voorwaarde dat "theft" gewelddadig moet wees en dat persone buite die

40 *The Anthens Maritime Enterprise Corp. v Hellenic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd* (Andreas Lemos), 1982 L Rep 483. Dié klousule sal in die ouer polisvorme voorkom omrede die klousule 'n direkte aanhaling uit die *Marine Insurance Act, 1906* is.

41 1921 B&A 161.

42 Die beginsel word ook in die *The Anthens Maritime Enterprise Corp v Hellic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd* (Andreas Lemos) 1982 L1 Rep 483, aangehaal.

43 (1923) 28 Com Cas 248.

skip daarvoor verantwoordelik moet wees, is 'n definisie wat deur die gemenerereg voorgeskryf word.⁴⁴

Myns insiens is diefstal gepaardgaande met geweld en seerowery twee begrippe wat baie na aan mekaar lê, indien daar enige verskil is. In die geval waar goedere met geweld gesteel word, kan 'n mens doodgewoon praat van diefstal. 'n Voorbeeld is as 'n krat **oopgebreek** word sodat die dief van die goedere kan neem. Ek stel voor dat sulke gevalle slegs as diefstal bekend staan en nie soseer as diefstal gepaardgaande met geweld nie. Alles sal natuurlik afhang van welke tipe geweld ter sprake is, of **waarteen** die geweld gerig is. As dit teen goedere is, is dit myns insiens bloot diefstal. Gedurende my navorsing het ek die afleiding gemaak dat seerowery nie meer as slegs 'n oorlogsrisiko geklassifiseer kan word nie.⁴⁵ Om hierdie rede dink ek nie dit is nodig dat daar in die seeversekeringsreg tans onderskeid getref moet word tussen diefstal en diefstal met geweld nie, tensy die geweld teen die passasiers en bemanning gerig is. Dan is seerowery ter sprake. Myns insiens moet daar slegs onderskeid getref word tussen diefstal en seerowery. Diefstal gepaardgaande met geweld word egter bespreek, omdat die begrip nog in hedendaagse polisse voorkom.

2.3.4 Gevolgtrekking

Diefstal gepaardgaande met geweld en seerowery is twee begrippe wat myns insiens grotendeels ooreenstem. Diefstal gepaardgaande met geweld is dus 'n verouderde term wat van toepassing was toe seerowery⁴⁶ slegs op oorlogsrisiko's gedui het. Myns insiens is dit nie meer nodig om die term in die moderne seeversekeringsreg te handhaaf nie. Die rede hiervoor is dat seerowery nou 'n wyer betekenis het. Diefstal kan met of sonder geweld plaasvind. Wanneer geweld gebruik word en dit teen die goedere self gerig

44 Brown *Marine Insurance Volume2 Cargo Practice* 106.

45 Seerowery word in die opvolgende hoofstuk bespreek.

46 Die begrip word hieronder bespreek.

is, is gewone diefstal ter sprake. Wanneer dit teen mense of teen die skip gerig is, is daar sprake van seerowery.

2.4 Diefstal in die hawe

Nie alle karweiers lewer dieselfde diens nie. 'n Karweier wat sy sout werd is, maak nie net slegs seker dat die goedere op die skip gelaai word nie, maar verseker ook dat goedere in die hawe veilig is. Dit is belangrik dat voorsorg teen diefstal getref word. Die gebruik van *tarpaulins* word in die Engelse seevervoerpraktik erken as 'n metode om diefstal te verhoed.⁴⁷

Dit is wenslik dat goedere wat gedurende die berging gesteel kan word, toegesluit word. 'n Persoon word gewoonlik aangestel om te verseker dat geen ongerymdhede plaasvind gedurende die laai van goedere nie. In Indië is dit 'n praktik dat waardevolle goedere met behulp van 'n net gelaai word.

Diefstal wat gedurende die berging van goedere by 'n hawe plaasvind, val binne die kader van seeversekering.⁴⁸ Die vraag wanneer die karweier aanspreeklik sal wees vir die skade, val buite die bestek van hierdie navorsing. Al wat van belang is, is om te weet dat 'n mens teen diefstal by 'n hawe kan verseker. Dit is egter duidelik dat die Amerikaanse stelsel diefstal in die hawe beskou as 'n strafregterlike vraag en nie spesifiek 'n seeversekeringsvraag nie.⁴⁹ Dit is my afleiding dat die regstelsel wat die polis beheers ("proper law"), die vraag bepaal of diefstal gedurende die berging van goedere by 'n hawe deur die seeversekering gedek word al dan nie. In die Lloyd's-praktik moet voorsorg getref word om teen diefstal te verseker. Daarom is dit volgens my belangrik om te verseker teen diefstal in die hawe.

⁴⁷ Brown *Marine Insurance Volume2 Cargo Practice* 106.

⁴⁸ Brown *Marine Insurance Volume2 Cargo Practice* 106; Hudson en Allen *Marine claim handbook* 33.

⁴⁹ Hudson en Allen *Marine Claim Handbook* 33.

2.5 Samevatting

Dit is baie duidelik dat diefstal nie soos in die strafreg geïnterpreteer moet word nie maar volgens die siening van die gewone sakeman.⁵⁰ Dit is nie 'n strafregtelike aangeleentheid nie, en diefstal moet volgens 'n alledaagse kommersiële betekenis verstaan word, in die sin dat daar onderskei word tussen die verskillende metodes om goedere in die hande te kry. In die Lloyd's-praktyk het diefstal 'n wye betekenis ontwikkel. Die ICC sit nie duidelik uiteen watter elemente teenwoordig moet wees voor daar aanspraak gemaak kan word dat die risiko van diefstal plaasgevind het nie. *Die leen van goedere kom egter nie neer op diefstal nie.*⁵¹ Die afleiding wat ek maak ten opsigte van die Lloyd's-versekeringspraktyk, is dat diefstal op die volgende neerkom:

- Dit is die neem van goedere;
- deur 'n persoon wat nie die eienaar van die goedere is nie, uitsluitend die Meester van die skip of die bemanning van die skip;⁵²
- die persoon wat die goedere neem, is bewus daarvan dat hy nie die toestemming van die eienaar het nie;
- die persoon neem die goedere met die oogmerk om dit permanent vir homself toe te eien;⁵³
- verskillende vorme van diefstal kom voor wat afsonderlik versekerbaar is.

My eie mening is dat neming ter see wel diefstal is. 'n Gerieflike onderskeid daarin sou kon wees dat neming ter see verwys na goedere wat deur die Meester of bemanning van die skip geneem word en/of deur passasiers. Dan maak dit sin om tussen diefstal en "takings at sea" te onderskei. Die *Nishina*-saak onderskryf dié stelling. 'n Mens kan dus aflei dat dit wat in die

50 *Nishina Trading Co v Chiyoda Fire & Marine Ins.Co* (The Madarin Star) 1963 L1 Rep 293.

51 *Shell International Petroleum Co. Ltd v Caryl Anthony Vaughan Gibbs* (The Salem) 1983 LI Rep 342.

52 *Nishina Trading Co v Chiyoda Fire & Marine Ins.Co* (The Madarin Star) 1963 L1 Rep 293.

53 *Shell International Petroleum Co. Ltd v Caryl Anthony Vaughan Gibbs* (The Salem) 1983 LI Rep 342.

Shell-saak plaasgevind het, wel ook neming ter see was. Diefstal gepaardgaande met geweld is na my mening 'n verouderde onderskeid en is nie meer van toepassing in die hedendaagse seeversekeringsreg nie. Diefstal is diefstal. Wanneer die geweld egter teen 'n **persoon** of die **skip** gerig is, is daar sprake van seerowery.⁵⁴

2.6 Diefstal in die Suid-Afrikaanse reg

Die definisie van diefstal in die Suid-Afrikaanse reg is die volgende:

"A person commits theft if he unlawfully and intentionally appropriates movable, corporeal property which belongs to and is in the possession of another, or belongs to another but is in the perpetrator's own possession; or belongs to the perpetrator but is in another's possession and such other person has a right to possess it which legally prevails against the perpetrator's own right of possession; provided that the intention to appropriate the property includes the intention permanently to deprive the person entitled to the possession of the property, of such property."⁵⁵

Die doel van die bespreking wat volg, is nie om 'n tegniese ontleding van die elemente van diefstal in die Suid-Afrikaanse straf reg te gee nie. Die doel is bloot om te bepaal of daar enige drastiese afwyking is waarvan kennis geneem moet word.

2.6.1 Die elemente van diefstal

2.6.1.1 Toeëiening⁵⁶

Die daad van toeëiening bevat twee elemente. Die eerste element van die handeling gaan daaroor dat die regmatige eienaar van die goedere ontnem word. Die tweede deel van die handeling behels dat die nemer die goedere hanteer asof hy die regmatige eienaar van die goedere is. Die

54 Seerowery sal in die volgende hoofstuk bespreek word.

55 Snyman *Criminal Law* 466.

56 Snyman 1975 *THRHR* 38-39.

nemer plaas homself dus in 'n posisie waarin hy nie sou gewees het nie as hy die goed nie onregmatig geneem het nie.

Die daad bestaan daaruit dat 'n sekere persoon voordeel ontnem word en 'n ander persoon wederregtelik die voordeel vir homself toeëien. Aan die een kant word die regmatige eienaar ontnem van sy goedere. Aan die ander kant verkry die nemer die goedere. Indien een van die elemente ontbreek, word daar nie voldoen aan die vereistes van diefstal nie. Die blote aanname dat die nemer beheer oor die goedere het, is nie genoeg om aan die vereistes van diefstal te voldoen nie.⁵⁷ Snyman gebruik die voorbeeld dat indien iemand die goedere van 'n trein afgooi en die bedoeling het om dit later te gaan haal, die nemer hoogstens vir poging tot diefstal aangekla kan word.

In die *Shell*-saak⁵⁸ sê die regter dat die leen van goedere nie op diefstal neerkom nie. Myns insiens huldig die regter hierdie siening omdat daar nie toeëiening plaasgevind het nie. Besit as eienaar word ook in hierdie saak as vereiste gestel. Dus kan die afleiding gemaak word dat toeëiening wel ook 'n vereiste in die Lloyd's-praktyk is. **In hierdie opsig is die toepassing van diefstal in die Engelse seeversekeringsreg en die Suid-Afrikaanse reg dieselfde.**

2.6.1.2 Goedere wat volgens die Suid-Afrikaanse reg gesteel kan word

In die Suid-Afrikaanse reg moet goedere aan sekere vereistes voldoen alvorens die goedere geskik is om gesteel te kan word. Daar bestaan sekere uitsonderings, maar nie een van die uitsonderings geld ten opsigte van seeversekering nie. Derhalwe sal daar net na die basiese reëls gekyk word.

Die eerste voorwaarde is dat die goedere roerende goedere moet wees. Hierdie voorwaarde sal geen probleme in seeversekering veroorsaak nie.

⁵⁷ *S v Maserow* 1942 AD 164.

⁵⁸ *Shell International Petroleum Co. Ltd v Caryl Anthony Vaughan Gibbs (The Salem)* 1983 LI Rep 342.

Goedere wat uitgevoer word, is vanselfsprekend roerend. Verder moet die goedere liggaamlik wees.⁵⁹ Uitvoergoedere wat per skip vervoer word en die fokus van hierdie navorsing is, is uit die aard van die saak liggaamlik. Dit is logies dat skepe nie idees of byvoorbeeld elektrisiteit⁶⁰ vervoer nie. Verder moet die goedere geskik wees vir handel. Goedere sal geskik wees vir handel as die goedere verkoop, geruil of privaat besit kan word.⁶¹ Soos reeds genoem, heg die Lloyd's-praktyk 'n wye betekenis aan die begrip diefstal. Hoewel daar in die bestudering van die Lloyd's-praktyk geen gesag gevind kan word vir vereistes waaraan die goedere moet voldoen nie, moet in gedagte gehou word dat dit hier oor die vervoer van goedere per skip gaan. Verder is dit vanselfsprekend dat as die persone hulle goedere kontraktueel teen *diefstal* verseker, die goedere wat in die kontrak gespesifiseer word, wel vatbaar is vir diefstal. **In hierdie opsig is daar weer eens geen verskil tussen die Lloyd's-praktyk en Suid-Afrikaanse reg nie.**

2.6.1.3 Onregmatigheid

Indien die eienaar toestemming verleen tot die neem van goedere, dan is daar nie sprake van onregmatigheid nie.⁶² Dwang en wanvoorstelling sal toestemming uitsluit.⁶³ **In dié opsig stem die Engelse seeversekeringspraktyk en Suid-Afrikaansereg ooreen.**

2.6.1.4 Die bedoeling van die nemer

Die nemer moet die bedoeling hê om die goedere te steel.⁶⁴ Diefstal kan nie nalatig gepleeg word nie.⁶⁵ Die bedoelingselement behels die volgende:

59 Hier geld sekere uitsonderings, maar nie een van die uitsonderings is van toepassing op seeversekering nie.

60 *S v Mintoor* 1996 1 SACR 514.

61 Snyman *Criminal Law* 466.

62 *S v MacLeay* 1921 NPD 162.

63 *S v Maserow* 1971 1 SA 246 (RA).

64 *S v Heyns* 1978 SA 151 (NC).

65 *S v Heyns* 1978 SA 151 (NC).

2.6.1.5 Die bedoeling met betrekking tot die goedere

Die nemer moet weet watter goedere hy neem, dat dit roerende goedere is, dat dit kommersiële waarde het en dat dit aan iemand anders behoort. Indien die nemer van mening is dat hy *res nullius* of *res derelictia* neem, kan die nemer nie van diefstal aangekla word nie.⁶⁶ So 'n geval sal nie in seeversekering ter sprake kom nie. Dit is tog logies dat die goedere wat op die skip vervoer word, aan iemand behoort. Indien die nemer egter die goedere neem onder die indruk dat dit sy eie goedere is, kan hy nie van diefstal aangekla word nie.⁶⁷

Die nemer moet ook daarvan bewus wees dat die eienaar nie sal toestem dat hy die goedere vat nie.⁶⁸ Die nemer kan nie aangekla word van diefstal nie as hy dink dat hy 'n regmatige aanspraak op die goedere het nie.

2.6.1.6 Die bedoeling ten opsigte van die handeling

Die blote feit dat die nemer die goedere hanteer of beheer daarvoor uitoefen, bring nie diefstal te weeg nie.⁶⁹ Die nemer moet dus 'n verdere bedoeling met die neem van die goedere hê, naamlik om die goedere permanent vir hom toe te eien. Die bedoeling van die handeling gaan oor die nemer se wilsbesluit en nie sy kennis aangaande die goedere nie.⁷⁰ Daar is verskeie teorieë wat oor dié onderwerp handel, maar vir die doeleindes van hierdie skripsie is dit voldoende om te aanvaar dat dit 'n wilsbesluit moet wees.

66 *S v Griffin* 1962 4 SA 495 (E).

67 *S v Ndabela* 1956 2 SA 4 (N).

68 *S v Harper* 1981 2 SA 236 (A).

69 Snyman *Criminal Law* 466.

70 Supr Par 4. Daar is verskeie teorieë wat handel oor die onderwerp, maar vir die doeleindes van die skripsie is dit voldoende om bewus te wees dat dit 'n wilsbesluit was.

2.6.1.7 Die bedoeling om die goedere te benut

Die Suid-Afrikaanse reg volg tans 'n wye benadering ten opsigte van diefstal. As die nemer die goedere onder die arm mense wil verdeel, dan het hy steeds die goedere gesteel.⁷¹

2.6.1.8 Die bedoeling om die eenaar permanent sy goedere te ontnem

Om die eenaar permanent sy goedere te ontnem, is in die Suid-Afrikaanse reg steeds 'n vereiste.⁷² Dit is egter waar dat diefstal en saakbeskadiging in baie gevalle ten opsigte van dié vereiste oorvleuel.⁷³ Dié vereiste moet egter saam met die ander vereistes geïdentifiseer word.

2.6.1.9 Die toerekenbaarheid van toeëiening

Dié vereiste verwys na die psigiese toestand van die persoon tydens die diefstal.⁷⁴ Die vereiste is van toepassing op al die voorgaande vereistes. Die nemer moet in staat wees om die omvang en die gevolge van sy handeling te besef. In die toets of die nemer werklik die goedere gesteel het, moet daar vasgestel word of hy werklik die verstandelike vermoë het om die gevolge van sy daad te besef.

Die elemente ten opsigte van bedoeling soos hierbo uiteengesit, voldoen aan die streng strafregtelike vereistes. In die Lloyd's-seeversekeringsreg word daar nie aan die streng vereistes van die Engelse strafreg voldoen nie. Dit is duidelik dat indien daar in die Suid-Afrikaanse reg verwys word na diefstal in die konteks van seeversekering, dan behoort die strafregtelike vereistes nie so streng nagekom te word nie.

71 Snyman *Criminal Law* 466.

72 *S v Kinsella* 1961 3 SA 696 (T).

73 *S v Sibiyi* 1955 4 SA 247 (A).

74 Snyman *Criminal Law* 466.

2.7 *Gevolgtrekking ten opsigte van diefstal*

In die Suid-Afrikaanse seeversekeringsreg is daar geen gesag vir die interpretasie van die begrip diefstal nie. Verder is daar in die beskikbare bronne⁷⁵ geen verwysing hoe om die onsekerheid rakende die interpretasieprobleem aangaande diefstal te hanteer nie. Daar is duidelike gesag in die Engelse reg aangaande die interpretasie van diefstal volgens die Lloyd's-praktyk. Derhalwe is gekonsentreer op die Engelse **versekeringsbedryf** waar die strafregterlike invalshoek sekondêr is. Wat wel duidelik is, is dat Suid-Afrika se versekeringspraktyk nog nie so ver ontwikkel het dat diefstal 'n eie betekenis in dié veld gekry het nie. Vervolgens is na die Suid-Afrikaanse strafregtelike beginsels verwys. Diefstal gedurende seevaart word nie deur Snyman as 'n vorm van diefstal erken nie.⁷⁶ Moontlik beskou hy diefstal gedurende 'n seevaart eenvoudig as diefstal van goedere. Die Suid-Afrikaanse reg maak dus nie voorsiening vir die verskillende vorme van diefstal soos wat in die Lloyd's-praktyk gevind word nie. Laasgenoemde het ontwikkel op grond van unieke omstandighede rakende handel en seevervoer. Derhalwe behoort, wanneer die Lloyd's-begrippe gebruik word, nie afgewyk te word van die gevestigde betekenis van diefstal in die Engelse seeversekeringsreg nie. Dit is so, tensy daar 'n drastiese verskil tussen die Suid-Afrikaanse betekenis van diefstal en die Engelse betekenis daarvan is.

In die Suid-Afrikaanse versekeringsbedryf moet die begrip *diefstal* myns insiens ook wyd geïnterpreteer word. Ontwikkeling in die Suid-Afrikaanse reg moet plaasvind sodat versekering teen diefstal in die in- en uitvoer van goedere voldoende beskerming verleen. Die beskerming moet gebaseer wees op daardie gebeurtenisse wat hoërisikogebeurtenisse in die in- en uitvoer van goedere is.

75 Gordon en Getz 481; Van Niekerk *Maritime Insurance* 128; Hare *Shipping Law* 466.

76 Snyman *Criminal Law* p 471.

Diefstal in die Suid-Afrikaanse seeversekeringsreg behoort met verwysing na die volgende omskryf te word:

Diefstal wat gedurende 'n seevaart plaasvind, is:

- die wederregtelike toeëiening van goedere;
 - wanneer die goedere by die hawe geberg is;
 - wanneer die goedere in die proses van die laai op die skip is;
 - gedurende die seevaart;
 - wanneer die goedere afgelaai word.
-
- Die persone wat dit neem, kan die volgende persone insluit:
 - die skip se bemanning,
 - die hawepersoneel,
 - passasiers van die skip, of
 - enige derde persoon.
 - Om die eienaar permanent goedere te ontnem gedurende die neem van goedere, moet die eienaar skade ly wat in geld waardeerbaar is.

HOOFTUK 3

3 Die betekenis van "piracy"

Al klink seerowery soos iets wat tot die verlede behoort, is dit ongelukkig nie die geval nie. Dit is 'n hedendaagse verskynsel en glad nie vreemd aan seevervoer soos dit vandag daar uitsien nie. Dit is verstaanbaar dat dit met die moderne wapens tot oneerlike mense se beskikking nog makliker plaasvind as in die verlede.⁷⁷

3.1 Seerowery en die ICC

Baie jare lank is seerowery deur die SG-polisse gedek as 'n oorlogsrisko.⁷⁸ In die *Andreas Lemos-gewysdek*⁷⁹ is daar bevind dat "piracy" onder "war risks" val. Hoewel die skip in dié geval deur rowers met messe aangeval is, het die hof die volgende bevind:

"The distinction between piracy and thievery was of particular importance before the 1983 amendment to the Institute Clauses. Since the Spanish Civil War of 1937 piracy was excluded by the FC&S warranty, but was then added back with additional premium on war risk cover. The court has to distinguish between the two."

Die SG-polisse is vervang deur die ICC-klausules. Die betekenis van seerowery word ook in dié klausules omskryf. Die toepassing van seerowery in die ICC-klausules kan soos volg vereenvoudig word.

Die ICC (A) is allerisikoversekering.⁸⁰ Derhalwe is seerowery gedek. Die ICC(A) bevat sekere uitsonderings wat in klausules 4 tot 7 vervat is. Seerowery is egter nie een van die uitsonderings soos in die geval van ICC

⁷⁷ Die begrip seerowery kan tans vele situasies impliseer. 'n Mens hoor van "pirate books and pirate videos" ensovoorts. Die begrip moet egter binne die konteks van seeversekering geïnterpreteer word.

⁷⁸ Miller *Marine War Risk* 205.

⁷⁹ *The Anthens Maritime Enterprise Corp. V Hellenic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd* (Andreas Lemos), 1982 L1 Rep 483.

⁸⁰ Miller *Marine War Risk* par 354.

(B) en ICC (C)-klousule 4.7 nie. Verder verskil ICC (A) klousule 6.2 van ICC (B) klousule 6.2 en ICC(C)-klousule 6.2. ICC (A) klousule 6.2 lui soos volg:"capture, seizure, arrest, restraint or detainment (**piracy excepted**), and the consequences thereof or any attempt thereat". Dit is 'n uitsluitingsklousule, en seerowery word deur die oorlogsuitsluiting uitgesluit. Hieruit lei ek af dat seerowery ingevolge ICC(A) nie meer beskou word as 'n oorlogsrisko nie.

In die ICC(B) en ICC(C) word daar egter nie op hierdie wyse voorsiening gemaak vir seerowery nie. Die ICC (B) en ICC(C) het elk 'n uitsluitingsklousule 4.7 wat handel oor "deliberate damage or deliberate destruction of the subject matter or any part thereof by the wrongful act of any person or persons". Dit is my mening dat die risiko van seerowery met hierdie bepaling van dekking in die ICC(B) en ICC(C) uitgesluit word.

Laastens is klousule 6.2 van ICC(B) en ICC (C) ook op seerowery van toepassing, naamlik die woorde dat die onderskrywers nie aanspreeklik is in 'n geval van "capture, seizure, arrest, restraint, or detainment and the consequences thereof or any attempt thereat".

3.2 Die betekenis van seerowery aan die hand van buitelandse uitsprake

In die *Republic of Bolivia v Indemnity Mutual Marine Insurance Co*⁸¹ word seerowery soos volg gedefinieer:

"a man who is plundering for his own ends and not a man who is simply operating against the property of a particular State for a public end, the end of establishing a government, although that act may be illegal, although act may be criminal... I think you have to attach to 'piracy' a popular or business meaning."

81 [1901] 11 Asp MC 218.

In die *Privy Council*- gewysde⁸² is die volgende oor die begrip seerowery gesê:

"Actual robbery is not an essential element in the crime of piracy *jure gentium*.⁸³ A frustrated attempt to commit a piratical robbery is equally piracy *jure gentium*."

Dit wil voorkom of *seerowery* vir versekeringsdoeleindes nie as 'n eng begrip beskou moet word nie.⁸⁴ Verder bepaal die skrywer Miller dat daar 'n onderskeid getref moet word tussen die strafregtelike betekenis van seerowery en die kommersiële betekenis van seerowery.⁸⁵

Met die risiko van herhaling word beklemtoon dat seerowery en gewelddadige diefstal⁸⁶ twee begrippe is wat nou verwant is. Gedurende seerowery val die diewe die skip in sy geheel aan om die skip en/of die goedere te bekom. Verder word die gewelddadige handeling ook teen mense gerig. Gewelddadige diefstal aan die ander kant sal dan plaasvind as die geweld gerig is om slegs die goedere te bekom en mense nie in die proses beseer of daarby betrek word nie. Maar dit behoort myns insiens, soos in hoofstuk 2 geargumenteer, bloot as diefstal getipeer te word. Verder is daar in die verlede tussen gewelddadige diefstal en seerowery onderskei, omdat seerowery beskou was as 'n oorlogsrisiko. Die posisie het egter, soos reeds bespreek, ingevolge ICC(A) verander. *Seerowery* neem dus 'n nuwe dimensie in die seeversekeringsbedryf aan.⁸⁷ Dit kry 'n unieke betekenis wanneer **passasiers** die skip plunder of probeer plunder en skade aanrig.⁸⁸ Die skrywer is van mening dat dit nie as gewelddadige

82 *Re Piracy Jure Gentium* 1934 49 L1 411.

83 Die term verwys na die strafregtelike betekenis.

84 Van Huizen PHJG *Het Transportversekeringsbedrijf Juridische en Regsvergelijkende Beskouingen*

85 Miller *Marine War Risk* par 35.4.

86 Soos die begrip in die Lloyd's-praktyk gebruik word.

87 Hudson en Allen *Institute Clause Handbook* p 94.

88 Van Huizen PHJG *Het Transportversekeringsbedrijf Juridische en Regsvergelijkende Beskouingen*.

diefstal beskryf kan word nie, want die persoon bevind hom nie buite die skip nie. Die verskille tussen seerowery en gewelddadige diefstal is na my mening verwarrend. Myns insiens moet daar slegs tussen diefstal en seerowery onderskei word. Ek is van mening dat gewelddadige diefstal, waar die geweld gerig is teen persone en/of die skip (sien ook paragraaf 2.5 hierbo), 'n vorm van seerowery is.

Gedurende die Verenigde Nasies se konferensie in Genève in 1989 is sekere versekeringsrisiko's behandel.⁸⁹ In die UNCTAD word bepaal dat alle risiko's wat tot fisiese verlies ly, gedek word. Daar is egter bepaalde uitsluitings ten opsigte van hierdie bepaling.⁹⁰ Hierdie uitsluiting is in bepaling 4.1.4 vervat. Dit wil dus voorkom of seerowery in die toekoms in al die ICC (A) as 'n seerisiko beskou gaan word en nie as 'n oorlogsrisiko nie.

3.3 Die betekenis van seerowery in die Suid-Afrikaanse reg

Volgens Davis⁹¹ beteken seerowery passasiers of bemanning of opstandiges wat die **skip** gewelddadig aanval.

"Pirates include passengers or crew who mutiny and rioters who attack the ship from the shore. The term covers persons who plunder for their private gain, not revolutionaries acting for public political ends."

Die begrip dui slegs op persone wat vir hulle eie doeleindes die **skip** aanval. Die skrywers is van mening dat geen politieke konnotasie aan die begrip seerowery geheg moet word nie. Die skrywers ondersteun die *Republic of Bolivia v Indemnity Mutual Marine Insurance Co*⁹² se definisie van seerowery. Hare⁹³ ondersteun die vorige skrywer deur ook nie politieke oogmerke by seerowery in te sluit nie. Die skrywer

89 UNCTAD Model Clauses on Marine Hull and Cargo Insurance.

90 UNCTAD Model Clauses on Marine Hull and Cargo Insurance Artikel A. 1.

91 Davis *Gordon & Getz* 395.

92 [1909] 11 Asp MC 218.

93 Hare *Shipping law* 744.

wys tewens daarop dat in die meeste gevalle skepe deur seerowers vir hulle eie gewin geplunder word. Hy gaan verder deur te noem dat seerowery deur die bemanning, kaptein of passasiers van die skip gepleeg kan word.⁹⁴ Volgens Hare⁹⁵ is die onderskeid tussen *diefstal* en *seerowery* die volgende:

"The distinction appears to be in the clandestine nature of thievery, contrasted with the brazen actions of pirates who operate with little stealth."

Nie een van bogenoemde skrywers meld uitdruklik wat die betekenis van seerowery in die Suid-Afrikaanse reg soos gegrond op die Romeins-Hollandse reg is nie. Dit is 'n tipiese geval waar die Engelsregtelike interpretasie tot hulp van Suid-Afrika kan kom. Derhalwe word aangevoer dat wat versekeringsreg betref, daar geen wesenlike verskil tussen die Suid-Afrikaanse betekenis van seerowery en die Engelsregtelike betekenis van seerowery is nie.

3.4 Gevolgtrekking

Die gevolgtrekking word gemaak dat seerowery wel nog in die hedendaagse reg figureer. Die begrip "pirates" verwys duidelik na diewe. 'n Mens sal dus aanneem dat "pirates" as diewe beskou kan word.

Die begrippe *diefstal* en *seerowery* stem ooreen daarin dat in albei gevalle goedere geneem of toegeëien word. Die verskil lê egter in die **manier** waarop dit gedoen word.

'n Aspek wat ek pertinent wil beklemtoon en byvoeg, is dat die dreigement van geweld, ernstig geuiter, ook as gewelddadig sal kwalifiseer.

Die Suid-Afrikaanse versekeringsbedryf moet egter die begrip definieer om onsekerheid uit te skakel. Dit kan soos volg verduidelik word. Seerowery is

⁹⁴ Hare *Shipping Law* 745.

⁹⁵ Hare *Shipping Law* 745.

nie gerig op gewone alledaagse diefstal van goedere nie. Seerowers tree onverskrokke, onverskillig op in die neem van goedere. Die optrede is gerig teen die skip as geheel, en geen respek word getoon vir goedere of mense nie. Dit is gewelddadige diefstal. Dit is dus 'n rooftog wat gedurende seevaart plaasvind. Seerowery is dus gevolglik die doelbewuste onregmatige neem van goedere op 'n gewelddadige manier deur die passasiers van 'n skip (bemanning uitgesluit) of persone van buite die skip. Die geweld is gerig teen die goedere op die skip, teen die skip en ook teen die persone op die skip. Die doel van die optrede is om die skip te plunder vir eie gewin. Politieke oorwegings speel nie 'n rol nie.

HOOFSTUK 4

4 Die betekenis van "pilverage"

4.1 Inleiding

"In consideration of an additional premium, it is hereby agreed that the insurance covers the loss of or damage to the subject-matter insured by theft or pilverage, or by non-delivery of an entire package...."⁹⁶

In die Suid-Afrikaanse reg kom die begrip *geringe diefstal* nie voor nie.⁹⁷ Daar word geen onderskeid getref tussen *geringe* en *aansienlike diefstal* nie. Diefstal is diefstal. In die seeversekeringsreg het *geringe diefstal* egter 'n eie gestalte aangeneem. In die Engelse reg is daar verskeie definisies wat die begrip verduidelik, maar nie een hiervan kom in die Suid-Afrikaanse reg voor nie. Geen bronne oor die Suid-Afrikaanse reg kon gevind word om die begrip van geringe diefstal te verduidelik nie. Derhalwe moet gebruik gemaak word van buitelandse publikasies om die betekenis duidelik te maak.

4.2 Die inhoud en definisies van geringe diefstal

Volgens *CBMU Marine Insurance Glossary*⁹⁸ beteken geringe diefstal: "Theft of contents in whole or in part, of a shipping package." Volgens *Glossary Terms*⁹⁹ beteken *geringe diefstal*:

"As used in marine insurance the term denotes petty thievery - the taking of small parts of shipment – as opposed to the theft of the whole shipment or large unit. Many ordinary marine insurance policies do not cover against pilverage, and when this coverage is desired it must be added in the policy."

96 Institute Cargo Clause B.

97 Sien byvoorbeeld Snyman *Criminal Law* 473.

98 <http://www.webcom.htp> 20 Sept.

99 <http://www.cdlaw.htm> 20 Sept

*Insweb*¹⁰⁰ beskryf geringe diefstal as "petty theft, particular of articles in less than package lots. This is associated with Inland Marine Insurance." Die koerant *The Independent*¹⁰¹ het 'n artikel geplaas waarin ses mense aangekla is vir geringe diefstal. Die klagstaat het daarop gewys dat hulle elektrisiteit gesteel het om hulle eie kos te verkoel tydens die vaart op 'n Oaklandse skip. Nog 'n verwysing na geringe diefstal is in die *Crains York Business*¹⁰² gepubliseer. In hierdie geval het drie mans op die lughawe John F Kennedy vier houers vol seep wat deel was van 'n groot krat seep, gesteel. Die mans is 'n boete as straf opgelê, en die daad is op hulle kriminelerekord aangeteken.

Die Ierse beslissing *Scanlon v Ormond*¹⁰³ is van die mees resente gesag oor geringe diefstal en vervoerreg wat gevind kon word. Die verweerder het jare lank vragte stene na die hawe vervoer. Hy was egter ook 'n boer naby die dorpie Coolbawn en het sekere verbeterings aan sy huis aangebring. Hy is mettertyd betrap dat hy elke keer min of meer veertig stene gesteel het. Omdat hy tonne stene vervoer het, is die paar stene wat hy telkens gesteel het nie as 'n "significant theft" geag nie. Die boer is aangekla op grond van "pilverage". Hy is skuldig bevind. Die hof het egter bevind dat tronkstraf 'n te swaar straf is en het die boer 'n boete opgelê. Op sy kriminele rekord is aangedui dat hy slegs op grond van "petty theft" aangekla en skuldig bevind is.

4.3 Gevolgtrekking

In die Suid-Afrikaanse reg onderskei die skrywers slegs tussen *diefstal* en *roof*.¹⁰⁴ Diefstal word nie verdeel in ernstige oortredings en minder ernstige oortredings nie. Hoewel ons howe die skade wat gely is, in berekening

100 <http://www.insweb.com>. 20 Sept.

101 *The Independent New York* 01/06/1999.

102 *Crains York Business* 8/8/94 Vol 10 Issue 32 page 1/9.

103 *Scanlon v Ormonde* [2000] IEHC 188.

104 Snyman *Criminal Law* 476.

bring¹⁰⁵ (ook nie by kleinere diefstal nie), word die misdaad van geringe diefstal as sodanig nie erken nie. Dit is egter so dat Suid-Afrikaanse entrepreneurs goedere uitvoer en dat die Lloyd's-polisse wêreldwyd gebruik word. In die Lloyd's-polisse word daar voorsiening gemaak vir "*pilverage*". Dit blyk duidelik uit die hierbo gegewe uiteensetting dat indien daar slegs 'n item of 'n paar items van die vrag gesteel sou word, dit in die kategorie van geringe diefstal of te wel "*pilverage*" sal val. Indien die hele krat byvoorbeeld gesteel raak, het 'n mens met neming ter see of diefstal te doen.

Gestel 'n uitvoerder is verseker teen geringe diefstal en 'n Suid-Afrikaanse hof geniet jurisdiksie, sal die hof met in ag neming van geringe diefstal as 'n risiko dit erken en toepas volgens die partye se bedoeling. Die betekenis sal in ooreenstemming wees met die interpretasie wat die Lloyd's-versekeringsmaatskappy aan geringe diefstal gee.

Ons howe het myns insiens drie opsies. In die eerste geval kan hulle die term geringe diefstal as 'n versekeringsterm hanteer. Die definisie wat hulle dan aan die begrip geringe diefstal heg, behoort na my mening soos volg daar uit te sien:

- Dit is die wederregtelike neem van goedere:
 - wanneer die goedere in die hawe geberg is,
 - gedurende die oplaai van die goedere,
 - gedurende die seevaart,
 - gedurende die aflaai van die goedere by die bestemming.
- Die persone wat dit neem, kan die volgende mense insluit:
 - die skip se bemanning,
 - die hawepersoneel,
 - passasiers van die skip, of
 - enige derde persoon.

105Snyman *Criminal Law* 473.

- Die goedere wat geneem is, is slegs 'n geringe deel van vrag.
- Die steel van die goedere het skade vir die eienaar tot gevolg.

Die hof moet dus 'n oordeel aangaande die risiko vel. Die hof moet hom laat lei deur vorige beslissings en voorbeelde. Die tweede opsie is om die strafreg uit te brei om die begrip deel te maak van die Suid-Afrikaanse reg. Die laaste opsie is om geringe diefstal bloot te sien as wat dit inderdaad is, naamlik diefstal. Dit is egter waar dat geringe diefstal deel vorm van die Lloyd's-versekeringspraktyk. Daarom is dit belangrik dat ons die term interpreteer om verwarring en onsekerheid te vermy.

Die Suid-Afrikaanse versekeringsbedryf moet egter die begrip definieer om onsekerheid uit te skakel. Dit kan soos volg verduidelik word. Seerowery is nie gerig op gewone alledaagse diefstal van goedere nie. Seerowers tree onverskrokke, onverskillig op in die neem van goedere. Die optrede is gerig teen die skip as geheel, en geen respek word getoon vir goedere of mense nie. Dit is gewelddadige diefstal. Dit is dus 'n rooftog wat gedurende seevaart plaasvind. Seerowery is dus die doelbewuste onregmatige neem van goedere op 'n gewelddadige manier deur die passasiers van 'n skip (bemanning uitgesluit) **of** persone van buite die skip. Die geweld is gerig teen die goedere op die skip, teen die skip en ook teen die persone op die skip. Die doel van die optrede is om die skip te plunder vir eie gewin. Politieke oorwegings speel nie 'n rol nie.

HOOFSTUK 5

5 Gevolgtrekking en aanbevelings

Die kwessie wat in die onderhewige navorsing aandag geniet, is die inhoud en betekenis van die Engelsregtelike seeversekeringsbegrippe "theft", "pilverage", "takings at sea", "violent theft" en "piracy". Die motivering hiervoor is die volgende: Die Suid-Afrikaanse versekeringsreg het nie 'n eie unieke seeversekeringstelsel ontwikkel nie. Dit is belangrik dat die seeversekeringsbedryf leemtes vul. Die rede hiervoor is nie net van regsbelang nie, maar dit is ook belangrik vir die bevordering van ekonomiese bedrywighede. Uit hierdie oogpunt word aanbevelings gemaak oor hoe die begrippe in die Suid-Afrikaanse seeversekeringsreg toegepas behoort te word. In Suid-Afrika, soos in baie dele van die wêreld, word die Lloyd's-polisse gebruik of begrippe daarvan word vir woord aangehaal. Dit is egter ook so dat die Suid-Afrikaanse reg geskoei is op die Romeins-Hollandse reg. Die gemenerereg wat dus van toepassing is by die interpretasie van die Suid-Afrikaanse versekeringsreg, is die Romeins-Hollandse reg. Die Lloyd's-versekeringspraktyk is egter geskoei op die Engelse reg as gemenerereg. Daarom is dit belangrik om die Engelse reg te bestudeer. Die gebruik van Lloyd's-polisse, of klousules en terme daarvan in plaaslike polisse, veroorsaak dat die Engelse gemenerereg toepassing vind of, per slot van sake, baie sterk oorredende krag het.

5.1 Die betekenis van "theft"

In die Lloyd's-praktyk word onderskei tussen neming ter see, gewelddadige diefstal en diefstal in die hawe.¹⁰⁶

106 Daarom is dit belangrik dat ons daarvan kennis neem.

5.1.1 *Neming ter see*

Daar is sprake van neming ter see indien goedere wederregtelik gedurende seevaart geneem word. Dit is duidelik dat die dief in **besit** van die goedere moet wees. Die Engelse gemenereg-beginsel bepaal dat diefstal en neming ter see slegs deur persone van **buite** die skip kan geskied. Indien die *Shell*-saak¹⁰⁷ reg beslis is, is dit onduidelik waarom daar onderskeid getref word tussen "takings at sea" en "theft". My eie mening is dat neming ter see inderdaad bloot **diefstal** is. Die enigste regverdiging vir die bestaan van 'n afsonderlike vorm van diefstal in die vorm van neming ter see sou kon wees dat neming ter see verwys na goedere wat deur die **Meester of bemanning** van die skip geneem word en/of deur passasiers. Dan maak dit sin om tussen diefstal en neming ter see te onderskei. Die *Nishina*-saak onderskryf so 'n stelling.

5.1.2 *Gewelddadige diefstal*

In sommige van die Lloyd's-klousules kan versekering uitgeneem word teen "violent theft by persons outside the vessel...".¹⁰⁸ Hier gaan dit oor geweld wat gerig word teen goedere. Diefstal gepaardgaande met geweld en seerowery is twee verskynsels wat myns insiens grotendeels ooreenstem. Diefstal gepaardgaande met geweld is dus 'n verouderde term wat van toepassing was toe seerowery slegs op oorlogsrisko's gedui het. Dit is my mening dat dit nie meer nodig is om die begrip "violent theft" in die moderne seeversekeringsreg te handhaaf nie. Die rede hiervoor is dat seerowery tans 'n wyer betekenis het selfs al is oorlogsrisko nie ter sprake nie. Diefstal sonder of met geweld wat teen goedere gerig is, bly diefstal. Ek is van mening dat daar nie 'n logiese rede bestaan om tussen diefstal met geweld en gewone diefstal te onderskei nie.

107 *Shell International Petroleum Co. Ltd v Caryl Anthony Vaughan Gibbs (The Salem)* 1983 LI Rep 342.

108 *The Anthens Maritime Enterprise Corp. v Hellenic Mutual War Rissk Association (Bermuda) Ltd (Andreas Lemos)*, 1982 Rep 483. Die klousule sal in die ouer polisvorme voorkom omrede die klousule 'n direkte aanhaling uit die *Marine Insurance Act*, 1906 is.

5.1.3 *Diefstal in die hawe*

Diefstal wat gedurende die berging van goedere by 'n hawe plaasvind, val binne die kader van seeversekering. Die vraag wanneer die karweier aanspreeklik sal wees vir die skade, val buite die bestek van hierdie navorsing. Al wat van belang is, is om te weet dat 'n mens teen diefstal by 'n hawe kan verseker.

5.1.4 *Samevattend*

Dit word beklemtoon dat diefstal nie soos in die strafreg geïnterpreteer moet word nie maar volgens die siening van die gewone sakeman. Ek stem saam dat dit ook die posisie in die Suid-Afrikaanse seeversekeringsreg moet wees. Dit is nie 'n strafregtelike aangeleentheid nie, en diefstal moet volgens 'n alledaagse kommersiële betekenis verstaan word. Daar behoort nie onderskei te word tussen die verskillende metodes om goedere in die hande te kry nie. In die Lloyd's-praktyk is diefstal 'n wye betekenis gegee. Die ICC sit nie duidelik uiteen watter elemente teenwoordig moet wees voor daar aanspraak gemaak kan word dat die risiko van diefstal plaasgevind het nie. Die leen van goedere kom egter nie op diefstal neer nie:

In die Suid-Afrikaanse versekeringsbedryf moet die begrip *diefstal* volgens my ook wyd geïnterpreteer word. Ontwikkeling in die Suid-Afrikaanse reg moet plaasvind sodat versekering teen diefstal tydens die in- en uitvoer van goedere effektiewe beskerming verleen. Die beskerming moet gebaseer wees op daardie voorvalle wat hoërisikogebeurtenisse in die in- en uitvoer van goedere is.

Diefstal in die Suid-Afrikaanse seeversekeringsreg behoort met verwysing na die volgende omskryf te word:

Dit is die wederregtelike toeëiening van goedere met die doel om die eienaar permanent van die goedere te ontnem, wanneer die goedere by die hawe geberg is, wanneer die goedere in die proses van laai op die skip is, gedurende die seevaart, en wanneer die goedere afgelaai word.

Hierdeur ly die eienaar skade wat in geld waardeerbaar is. Die persone wat diefstal kan pleeg, kan die volgende mense insluit: die skip se bemanning, die hawepersoneel, passasiers van die skip of enige derde persoon. Om die eienaar permanent goedere te ontnem gedurende die neem van goedere, moet die eienaar skade ly wat in geld waardeerbaar is.

5.2 Die betekenis van "pilverage"

My voorstel is dat daar voldoende rede is om tussen "theft" en "pilverage" in die Suid-Afrikaanse seeversekeringsreg te onderskei. Dit gaan tot voordeel van die Suid-Afrikaanse versekeringsmark wees. Die rede hiervoor is dat *geringe diefstal* en *diefstal* verskil ten opsigte van die **totale waarde** van goedere wat onregmatig geneem is. Die premie sal definitief kleiner wees indien 'n invoerder of uitvoerder byvoorbeeld slegs teen geringe diefstal van goedere verseker. Die versekerde kan dus sy eie oordeel gebruik om vas te stel wat 'n eenheid van sy goedere werd is. Indien hy van mening is dat die waarde dit regverdig om sy goedere teen die steel van klein hoeveelhede te verseker, dan is dit sy keuse. Anders gestel, gee dit die kliënt die keuse of hy 'n wyer dekking teen 'n hoër premie wil hê, of nie. Aangesien dat "pilverage" nie in die Suid-Afrikaanse reg erken word nie, kan dit tot verwarring lei.

Derhalwe word voorgestel dat die begrip "geringe diefstal" in die Suid-Afrikaanse versekeringsreg geïnkorporeer word. Die rede hiervoor is dat dit aan die versekerde die keuse bied om teen 'n hoër premie teen "petty theft" te verseker.

Dit blyk dus duidelik uit bogenoemde dat indien daar slegs 'n item of 'n paar items van die vrag gesteel sou word, dit onder "pilverage" sal ressorteer. Indien die hele krat byvoorbeeld gesteel sal word, het 'n mens te doen met diefstal.

Die definisie wat volgens my aan die begrip toe geskryf word, is as volg:

Dit is die wederregtelike neem, van goedere wanneer die goedere in die hawe geberg is of gedurende seevaart.

Die persone wat dit neem, kan die volgende mense insluit: die skip se bemanning, die hawepersoneel, passasiers van die skip, of enige derde persoon. Die waarde van die goedere wat geneem is, is wesenlik baie kleiner as die vrag waarvan die goedere deel vorm. Die goedere wat geneem is, is slegs 'n paar eenhede van vrag. Die steel van die goedere het skade tot gevolg vir die eienaar, maar die skade is minimaal. Aan die hand van die waarde van 'n eenheid het die houe die diskresie om dit as diefstal of as "pilverage" te beskou.

5.3 Die betekenis van "piracy"

Die begrip seerowery moet nie te eng omskryf word nie. Seerowery is volgens my die gewelddadige neem van goedere (wat 'n dreigement van ernstige geweld ook insluit) deur persone van buite die skip en sluit die bemanning van die skip uit. Die Suid-Afrikaanse versekeringsbedryf moet egter die begrip definieer om onsekerheid uit te skakel. Dit kan soos volg verduidelik word. Seerowery is nie gerig op gewone alledaagse diefstal van goedere nie. Seerowers tree onverskrokke, onverskillig op in die neem van goedere. Die optrede is gerig teen die skip as geheel, en geen respek word getoon vir goedere of mense aan boord nie. Dit is gewelddadige diefstal. Dit is dus 'n rooftog wat gedurende seevaart plaasvind. Seerowery is dus die doelbewuste onregmatige neem van die skip en die goedere daarop op 'n gewelddadige manier deur die passasiers van 'n skip (bemanning uitgesluit) of persone van buite die skip. Die geweld is gemik op die goedere op die skip, op die skip self en ook op die persone aan boord. Die doel van sulke optrede is om die skip te plunder vir eie gewin. Politieke oorwegings speel nie 'n rol nie.

5.4 Slot

Met hierdie navorsing is gepoog om 'n bydrae te maak tot die interpretasie van terminologie wat uit die Engelse seeversekeringsreg ontleen is en in die

Suid-Afrikaanse seeversekeringsreg van toepassing gemaak word. By wyse van 'n aantal voorstelle is gepoog om die navorsing relevant vir die praktyk te maak.

BIBLIOGRAFIE

6 Boeke

D

Davis Gordon & Getz

Davis DM Gordon & Getz on The South African Law of Insurance 4e uitg
(Juta & CO Ltd/Rustica Press Wes Kaap 1997)

H

Hare Shipping Law

Hare J Shipping Law 2e uitg (Juta Juta & CO Ltd/Rustica Press Wes
Kaap 1999)

Hudson en Allen Marine Claims Handbook

Hudson NG en Allen JC Marine Claims Handbook 2e uitg (Lloyd's of
London Press Ltd London 1984)

Hudson en Allen Institute Clause Handbook

Hudson NG en Allen JC The Institute Clause Handbook 1e uitg (Lloyd's
of London Press Ltd London 1986).

J

Jackson Enforcement of Marine Claims

Jackson DC Enforcement of Maritime Claims 1e uitg (Lloyd's of London
Press Ltd London 1985)

S

Snyman CR *Criminal Law*

Snyman CR *Criminal Law* 4e uitg (Butterworths Durban 2002)

V

Van Niekerk *Maritime Insurance Law*

Van Niekerk JP *Maritime Insurance Law* 1e uitg (Juta & CO Ltd/Rustica Press Wes Kaap 1998)

7 Register van Hofsake

Australia Supreme Court of New South Wales Court of Appeal, 1994 L1 Rep 213

Nishina Trading Co v Chiyoda Fire & Marine Ins Co(The Mandarin Star) 1963 L1 Rep 297

Re Piracy Jure Gentium 1934 L1 Rep 411

S v Heyns 1978 SA 151 (NC)

S v Kinsella 1961 3 SA 696 (T)

S v MacLeay 1921 NPD 162

S v Maserow 1942 AD 164

S v Mintoor 1996 1 SACR 514

S v Ndhela 1956 2 SA 4 (N)

S v Sibiya 1955 4 SA 247 (A)

S v Griffin 1962 4 SA 495 (E)

S v Harper 1981 2 SA 236 (A)

Scanlon v Ormonde 2000 IEHC 188

Shell International Petroleum Co. Ltd v Caryl Anthony Vaughan Gibbs (The Salem) 1983 LI Rep 342

The Anthens Maritime Enterprise Corp v Hellic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd (Andreas Lemos) 1982 L1 Rep 483

8 Internetbronne

Anoniem sj Insurance Terms [Gevind op Internet]

<http://www.glomato.com> [Datum van gebruik 20 Julie 2002]

Anoniem sj Marine Insurance [Gevind Internet]

<http://www.insweb.com> [Datum van gebruik 20 Julie 2002]

Anoniem sj ongetiteld [Gevind op Internet]

<http://www.webcom.com/cbmu> [Datum van gebruik 15 September 2002]

Anoniem sj Insurance Law [Gevind op Internet]

<http://cdlaw.com/cases/apps> [Datum van gebruik 15 September 2002]

Anoniem sj Cargo Insurance [Gevind op Internet]

<http://www.perfectgoods.com/insurance/k-practice> [Datum van gebruik 15 September 2002]

Anoniem sj Marine Law [Gevind op Internet]

<http://www.lectlaw.com/def.html> [Datum van gebruik 15 September 2002]

Anoniem sj Institute Marine Cargo Clauses [gevind op Internet]

<http://www.jus.uio.no/im/marine.cargo.clauses.html> [Datum van gebruik 15 September 2002]

Anoniem ongetiteld [Gevind op Internet]

<http://www.costa-insurance.com/insterns.HTM> [Datum van gebruik 20 Julie 2002]

9 Proefskrifte

Smit Oorlogsrisko's by die versekering van uitvoergoedere

Smit MM Oorlogsrisko's by die versekering van uitvoergoedere (LLM-skripsie PU vir CHO 2002)

10 Tydskrifte

G

George Lloyds Maritime an Commercial Quaterly

George A "The new institute cargo clauses" Lloyds Maritime an Commercial Quaterly 439-467