

**“VERTRAGING” EN “AFWYKING” AS NIE-VERSEKERBARE
RISIKO’S BINNE SEEVRAAGVERSEKERING**

Skripsie voorgelê ter gedeeltelike nakoming van die vereistes vir die graad
Magister Legum in Invoer- en Uitvoerreg aan die Noordwes-Universiteit
(Potchefstroomkampus)

deur

JC Kruger

13008560

Studieleier: Professor L Stander

November 2008

Inhoudsopgawe

Lys van afkortings

1 Inleiding en probleemstelling	1
2 Die risikovereiste in die versekeringsreg	2
2.1 Inleiding	2
2.2 Risiko	2
3 Die verskillende polisse relevant vir seevragversekering	8
3.1 Inleiding	8
3.2 Tydpolis	8
3.3 Reispolis	9
3.4 Gemengde polis	12
3.5 "Open Cover"-polis	13
4 Die risiko van vertraging en afwyking	13
4.1 Algemeen	13
4.2 Regsposisie in die Engelse seeversekeringspraktyk	14
4.2.1 Algemeen	14
4.2.2 Afwyking	14

4.2.3	<i>Vertraging</i>	15
4.2.4	<i>Gevalle waar vertraging en afwyking verskoonbaar is</i>	15
4.2.4.1	<i>Uitdruklike magtiging deur die polisbepalings</i>	16
4.2.4.2	<i>Geïmpliseerde dekking deur die polis</i>	17
4.2.4.3	<i>Geïmpliseerde magtiging</i>	17
4.2.4.4	<i>Onvrywillige aksie</i>	18
4.2.4.5	<i>Voortsetting van die kontraktuele vaart</i>	19
5	Regsposisie in Suid-Afrika	20
5.1	<i>Inleiding</i>	20
5.2	<i>Konsepwet op Marineversekering vir Suid-Afrika</i>	21
5.3	<i>“Vertraging” en “afwyking” in die Suid-Afrikaanse seeversekeringsreg</i>	22
5.3.1	<i>Die regsposisie in die Kaapprovinsie en Oranje-Vrystaat</i>	22
5.3.2	<i>Die regsposisie in Transvaal en Natal</i>	23
5.4	<i>Fedsure GI v Carefree Investments saak</i>	26
5.4.1	<i>Feite</i>	26
5.4.2	<i>Regsvraag</i>	27
5.4.3	<i>Beslissing</i>	28

6 Konklusie	29
7 Bibliografie.....	34
7.1 Boeke.....	34
7.2 Hofsake	35
7.3 Tydskrifartikels.....	36
7.4 Wetgewing	37

Lys van afkortings

- MIA - Marine Insurance Act
- SALJ - South African Law Journal

1 Inleiding en probleemstelling

Wanneer seevaart gebruik word om goedere van een land na 'n ander te vervoer, word daar in die algemeen van die vinnigste en veiligste roete gebruik gemaak. Die risiko van verlies is egter nooit onafwendbaar nie. In die geval van seeversekering word die seevrag gewoonlik verseker solank die reis op 'n bepaalde roete plaasvind, soos tussen die versekerde en versekeraar ooreengekom.

'n Vertraging van die vaart of 'n afwyking van die roete word gewoonlik as uitsluitings geformuleer. Daar kan egter omstandighede tydens die vaart ontstaan wat 'n vertraging van die reis of 'n afwyking van die roete noodsaak. Vervolgens moet vasgestel word watter effek sekere omstandighede in die geval van seevragversekering het.

Dit is van belang omdat daar 'n definitiewe verskil bestaan in die hantering van die genoemde risiko's in die Suid-Afrikaanse gemenereg, aan die een kant, en die Engelse seeversekeringsreg aan die ander kant. Laasgenoemde regstelsel is die bron van die Lloyds-versekeringspraktyk wat die grootste seeversekeringspraktyk ter wêreld is.

Die betekenis van die begrippe "vertraging" en "afwyking", die wyse waarop daar in die verlede met hierdie begrippe omgegaan is en hoe hierdie begrippe tans in die internasionale versekeringsbedryf geïnterpreteer en hanteer word, is van kardinale belang vir seevragversekering en noop grondige navorsing. As vertrekpunt sal derhalwe baie kortliks na die risikovereiste in die versekeringsreg in paragraaf 2 verwys word. Die verskillende soorte polisse relevant vir seevragversekering sal in paragraaf 3 bespreek word. Die definisie van die begrippe "vertraging" en "afwyking" sal in paragraaf 4.1 geformuleer word. Die regsposisie ten aansien van die bogenoemde begrippe in die Engelse seeversekeringspraktyk sal in paragraaf 4.2 ontleed word, waarna die posisie in Suid-Afrika in paragraaf 5 ontleed sal word. 'n Konklusie volg in paragraaf 6.

2 Die risikovereiste in die versekeringsreg

2.1 Inleiding

Seevragversekering word as die oudste vorm van premieversekering beskou. Dit word ook as die basis beskou waaruit ander tipes versekering ontwikkel het.¹ Seevragversekering kan gedefinieer word as 'n kontrak waar een party teen 'n gestipuleerde som geld onderneem om die ander party te vrywaar van verlies wat moontlik tydens die seevaart veroorsaak kan word deur die see of 'n ander risiko op 'n skip ten tye van 'n spesifieke roete of 'n spesifieke periode.²

In die Suid-Afrikaanse versekeringsreg kan dit as 'n vervoerpolis geklassifiseer word. Die begrip "vervoerpolis" word soos volg in artikel 1 van die *Korttermynversekeringswet*³ gedefinieer:

... 'n kontrak ingevolge waarvan 'n persoon, in ruil vir 'n premie, onderneem om polisvoordele te verskaf indien 'n gebeurtenis in die kontrak as 'n risiko beoog met betrekking tot die besit, gebruik of eienaarskap van 'n vaartuig ... of die vervoer van ... of goedere deur ... water, of die berging, behandeling of hantering van goedere aldus vervoer of wat aldus vervoer staan te word, plaasvind; en ook 'n herversekeringspolis ten opsigte van so 'n polis.

2.2 Risiko

Dit gaan dus oor die versekering teen risiko's. Artikel 1 van die *Korttermynversekeringswet* definieer risiko bloot as "'n moontlikheid dat 'n besondere gebeurtenis gedurende die tydperk waartydens 'n korttermynpolis van krag is, mag plaasvind."

Denenberg stel dit kort en kragtig dat risiko die onsekerheid is dat verlies kan intree.⁴ Risiko word ook beskryf as die omstandigheid wat 'n potensiële bron

¹ Reinecke et al *Insurance Law* 378. Sien ook Davis *Insurance* 380; Hare *Shipping Law* 650.

² MacLachlan *Marine Insurance* 15. Sien ook Dover *Marine Insurance* 2; Lowry & Rawlings *Insurance* 364.

³ *Korttermynversekeringswet* 53 van 1998, hierna *Korttermynversekeringswet*.

⁴ Denenberg et al *Risk* 4. Engelse gesag het groot ooreedende krag in die Suid-Afrikaanse versekeringsreg. Sien die motivering in paragraaf 5 hieronder.

van ongewenste verandering is – die moontlikheid van ongewenste verandering.⁵ En 'n ongewenste verandering hou baie nou verband met die bestaan van 'n versekerbare belang. In die saak *Lynco Plant Hire & Sales BK Univem Versekeringsmakelaar BK*⁶ is beslis dat versekerbare belang as vereiste vir 'n geldige versekeringskontrak tans wel deel van die Suid-Afrikaanse versekeringsreg is. Dus het 'n persoon slegs 'n eis teen die versekeraar indien die persoon 'n versekerbare belang as onderwerp van die versekering het.⁷

In die saak *Littlejohn v Norwich Union Fire Insurance Society*⁸ lê die hof die basis neer van wat as 'n versekerbare belang geag word. Die hof beslis dat selfs al het die versekerde nie 'n *ius in re* of *ius ad rem* in 'n saak nie, sal die versekerde 'n versekerbare belang in die saak hê indien die versekerde kan bewys dat hy iets van beduidende ekonomiese waarde sal verloor in die geval waar die versekerde saak vernietig sou word. Ten spyte van vele standpunte en omskrywings van versekerbare belang, vereenselwig ek my met die volgende omskrywing van die begrip in *Refrigerated Trucking (Pty) Ltd v Zive NO (Aegis Insurance Co Ltd, Third Party)*⁹:

... as to whether the insured had had an insurable interest, that an insurable interest was an economic interest which related to the risk which a person ran in respect of a thing which, if damaged or destroyed, would cause him to suffer an economic loss, or in respect of an event which, if it happened, would likewise cause him to suffer an economic loss: it did not matter whether he personally had rights in respect of that article, or whether the event happened to him personally, or whether the rights were those of someone else to whom he stood in such a relationship that, despite the fact that he had no personal right in the article, or that the event did not affect him personally, he would nevertheless be worse off if the object were damaged or destroyed, or the event happens.

Ten einde skade of verlies te kan definieer, moet daar 'n onderskeid tussen finansiële skade/verlies en nie-finansiële skade/verlies getref word.¹⁰

⁵ Reinecke et al *Insurance Law* 187. Sien ook Davis *Insurance* 174; Hare *Shipping Law* 709.

⁶ *Lynco Plant Hire & Sales BK v Univem Versekeringsmakelaars BK* 2002 5 SA 85 (T) 88.

⁷ Reinecke et al *Insurance Law* 31. Davis *Insurance* 93-94; Hare *Shipping Law* 687.

⁸ *Littlejohn v Norwich Union Fire Insurance Society* 1905 (TH) 374.

⁹ *Refrigerated Trucking (Pty) Ltd v Zive No (Aegis Insurance Co Ltd, Third Party)* 1996 2 SA 361 (T) 372. Sien ook *Lynco Plant Hire & Sales BK v Univem Versekeringsmakelaars BK* 2002 5 SA 85 (T) 91 en *Pienaar v Guardian National Insurance Co Ltd* 2002 3 SA 640 (K) 646-647.

¹⁰ Reinecke et al *Insurance Law* 16.

Finansiële skade/verlies is die resultaat van die vermindering van 'n persoon se boedel as gevolg van 'n onbeplande of onsekere gebeurtenis.¹¹ Nie-finansiële skade/verlies aan die ander kant hou verband met 'n skending of verlies van 'n nie-finansiële reg of belang soos 'n sentimentele verlies. 'n Voorbeeld van sentimentele verlies is waar 'n persoon se foto-albums gesteel word. In Reinecke word nie-finansiële verlies gedefinieer as:

... a diminution, as a result of an uncertain event, in the quality or extent of highly personal interests of an individual in satisfying his legally recognised needs but which does not affect his patrimony.¹²

Alhoewel daar verskeie soorte verliese is wat 'n persoon kan ly, is dit duidelik dat slegs **finansiële verlies** in hierdie verband relevant is. Die risiko-element van versekering hou derhalwe baie nou verband met hierdie finansiële verlies-element waarby die versekerbare belang-element geïnkorporeer is. Alvorens enige iets verseker kan word, moet die moontlikheid van verlies (risiko) meetbaar wees. Sodoende kan vasgestel word wat die waarde van die versekerbare belang is sodra die moontlikheid van verlies (risiko) 'n werklikheid word.¹³

Ten aansien van so 'n "finansiële risiko" kom daar in die Engelse reg sekere klassifikasies ter sprake wat die verskillende risiko's van mekaar onderskei. Sodoende kan die omvang van finansiële risiko beoordeel word. Hierdie onderskeid word nie algemeen in die Suid-Afrikaanse bronne, oud en nuut, aangetref nie. 'n Ondersoek hierna is relevant vir 'n beter evaluering van die verskillende risiko's by seevragversekering en dus goeie motivering vir moontlike toepassing in die Suid-Afrikaanse versekeringsreg.

Van belang in hierdie verband is eerstens die klassifikasie of onderskeid tussen spekulatiewe risiko en suiwer risiko; en tweedens die skeiding tussen 'n fundamentele risiko en besondere risiko.¹⁴

¹¹ Reinecke et al *Insurance Law* 32-33.

¹² Reinecke et al *Insurance Law* 16.

¹³ Wherry & Newman *Insurance* 12-15.

¹⁴ Denenberg et al *Risk* 5-6.

Spekulatiewe risiko hou die belofte van wins of die kans van verlies in. Hierdie tipe risiko kom byvoorbeeld voor waar 'n sakeman 'n groot voorraad goedere aanhou. In so 'n geval sal daar 'n profyt wees indien die prys van die goedere verhoog, en 'n verlies indien die prys van die goedere verlaag. Suiwer risiko¹⁵ is gebaseer op die vooruitsig van slegs verlies of geen verlies. 'n Voorbeeld van suiwer risiko is die vernietiging van eiendom deur byvoorbeeld 'n brand. Daar is 'n verlies. Indien die eiendom nie vernietig word nie, is daar geen verlies nie,¹⁶ maar ook nie noodwendig 'n wins nie. Suiwer risiko is versekerbaar, maar spekulatiewe risiko nie.¹⁷

Fundamentele risiko kom voor in gevalle waar die verlies nie deur 'n individu veroorsaak is nie. Die meeste van die fundamentele risiko's ontstaan uit onder andere die ekonomie, politiek, werkloosheid, oorlog, aardbewings en windstorms. In die geval van 'n besondere risiko kom die verlies voor as gevolg van 'n menslike handeling. Voorbeelde hier is diefstal, inbraak of brandstigting.

Dus is dit baie duidelik dat, in teenstelling met die posisie by besondere risiko's, kommersiële versekering nie 'n doeltreffende oplossing ten aansien van fundamentele risiko's is nie. Denenberg meen dat, in die geval van fundamentele risiko's, sosiale versekering of sosiale voorsorgprogramme, wat deur 'n staat ingestel word, beter oplossings in hierdie verband bied.¹⁸

In die Suid-Afrikaanse versekeringsreg word daar nie in die bekende bronne op hierdie wyse tussen die verskillende risiko's onderskei nie. Dit is egter 'n feit dat die meeste van hierdie soorte verlies as 'n algemene reël ook nie verhaalbaar is nie.¹⁹ Daar word wel melding gemaak van die objek van die risiko. Die definisie van die objek wat in die versekeringskontrak verseker is,

¹⁵ Staan ook bekend as spesifieke risiko (Reinecke et al *Insurance Law* 216. Sien ook Davis *Insurance* 485).

¹⁶ Reinecke et al *Insurance Law* 216. Sien ook Davis *Insurance* 485; Denenberg et al *Risk* 6.

¹⁷ Wherry & Newman *Insurance* 14. Verlies van wins kan egter uitdruklik verseker word (sien Reinecke et al *Insurance Law* 217 en 221).

¹⁸ Denenberg et al *Risk* 6-8.

¹⁹ Van hierdie verliese kan eksplisiet en addisioneel verseker word. Gevolgskade is 'n voorbeeld van 'n verlies wat eksplisiet en addisioneel verseker kan word (Reinecke et al *Insurance Law* 217 en 221. Sien ook Davis *Insurance* 485-486).

is ook in die Suid-Afrikaanse versekeringsreg van wesenlike belang. Dit is so omrede die versekeraar slegs in die mate aanspreeklik gehou word in soverre die objek in die versekeringskontrak gedefinieer word. Anders gestel, die versekeringskontrak dek slegs verlies wat gely word as gevolg van skade of vernietiging van die objek van die risiko, soos dit in die versekeringskontrak omskryf en beskryf is tot die omvang van die versekerde se belang in die objek.

Onmiddellik moet daar egter daarop gewys word dat die omskrywing van die risiko ten aansien van 'n spesifieke objek nie 'n vereiste vir die bestaan van 'n versekeringskontrak is nie. Hierdie werkswyse word deur versekeraars gebruik om hul aanspreeklikheid sodoende te beperk.²⁰ Daar sal vervolgens kortliks na twee tipes risiko-objekte verwys word wat in 'n versekeringskontrak kan voorkom.

Die eerste tipe risiko-objek wat voorkom, vorm deel van óf eiendom²¹ óf persoonlike²² versekering.²³ In hierdie geval is die versekeraar aanspreeklik indien die objek beïnvloed word deur die gevaar waarteen verseker is.²⁴ 'n Voorbeeld van eiendomsversekering is wanneer die versekerde sy meubels, motor of huis verseker. Die versekeraar sal slegs aanspreeklik wees indien die spesifieke meubels, motor of huis beïnvloed word.²⁵ Dit is merendeels eiendomsversekering wat by seevragversekering te sprake is. In die geval van persoonlike of kapitaalversekering²⁶ is die risiko-objek 'n spesifieke persoon.²⁷

²⁰ Davis *Insurance* 175. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 32 en 78; Hare *Shipping Law* 709.

²¹ Staan ook as skadeversekering bekend.

²² Staan ook as sommeversekering bekend.

²³ Reinecke et al *Insurance Law* 78. Sien ook Davis *Insurance* 83.

²⁴ Op so 'n wyse dat die versekerde se versekerbare belang nadelig beïnvloed word.

²⁵ Reinecke et al *Insurance Law* 78. Sien ook Davis *Insurance* 83. Vanselfsprekend behels dit 'n nadelige verandering ten opsigte van die versekerde se versekerbare belang.

²⁶ In die geval van kapitaalversekering is die som waarvoor verseker is, betaalbaar indien 'n sekere gebeurtenis (wat slegs een keer kan plaasvind) voorkom. Dood of die bereiking van 'n sekere ouderdom is voorbeelde van gebeurtenisse wat slegs een keer kan plaasvind (Reinecke et al *Insurance Law* 231).

²⁷ Reinecke et al *Insurance Law* 78. Sien ook Davis *Insurance* 83-84.

Die tweede tipe risiko-objek wat voorkom en wat ook gereeld die onderwerp van seevragversekering is, vorm deel van aanspreeklikheidsversekering. In hierdie geval onderneem die versekeraar om die versekerde skadeloos te stel teen aanspreeklikheid wat laasgenoemde teenoor 'n derde party opdoen as gevolg van die gebruik van 'n risiko-objek. Hier as voorbeeld dien die bestuur van 'n spesifieke motor²⁸ of, nader aan seeversekering, die gebruik van 'n onseewaardige vaartuig.

Ook in die geval van seevragversekering word die mate waarin die versekeraar aanspreeklik gehou word, vasgestel deur die omvang van die versekeringspolis.²⁹ Ook hier is dit algemene praktyk om die risiko te beskryf met verwysing na 'n spesifieke objek wat op 'n direkte wyse blootgestel word aan die seerisiko's of seegevaar wat deur die kontrak gedek word.³⁰ Hierdie objek staan bekend as die risiko-objek. Reinecke verwys ook daarna as die onderwerp van die marineversekering.³¹ Dit is dan ook die onderwerp van hierdie navorsing.

As slotsom kan gestel word dat, alhoewel daar verskeie maniere is om met risiko om te gaan,³² die bekendste wyse is om die risiko aan iemand anders oor te dra. Hierdie oordrag word gedoen by wyse van 'n versekeringskontrak.³³ Derhalwe kan gesê word dat, in die geval van 'n versekeringskontrak,³⁴ die risiko, met inagneming van die premies wat aan die versekeraar betaal word, die las van die versekerde se potensiële verlies verteenwoordig.³⁵

²⁸ Reinecke et al *Insurance Law* 78. Sien ook Davis *Insurance* 482.

²⁹ Hare *Shipping Law* 709. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 398; Davis *Insurance* 386.

³⁰ Reinecke et al *Insurance Law* 387.

³¹ Reinecke et al *Insurance Law* 387. Sien ook Davis *Insurance* 384; Hare *Shipping Law* 683.

³² Reinecke et al *Insurance Law* 1-2; Wherry & Newman *Insurance* 15-16 vir 'n bespreking van die verskillende wyses waarop risiko's hanteer kan word.

³³ Reinecke et al *Insurance Law* 2-3. Sien ook Denenberg et al *Risk* 9-10.

³⁴ "A contract between an insurer (or assurer) and an insured (or assured), whereby the insurer undertakes in return for the payment of a price or premium to render to the insured a sum of money, or its equivalent, on the happening of a specified uncertain event in which the insured has some interest." (*Lake & Others, NNO v Reinsurance Corporation Ltd & Others* 1967 3 SA 124 (W) 128).

³⁵ Davis *Insurance* 174. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 73.

Die risiko word as een van die *essentialia* van versekering beskou. Dit vorm die basis van die versekeringskontrak.³⁶ In 'n sekere sin is 'n versekeringskontrak dus 'n kontrak wat op spekulasie gebaseer is.³⁷ Die onderskeid wat in die Engelse versekeringsreg getrek word (naamlik tussen spekulatiewe risiko en suiwer risiko, en tussen fundamentele risiko en besondere risiko), word nie algemeen en so uitdruklik in die Suid-Afrikaanse versekeringsreg gebruik nie. Tog is dit duidelik dat, alhoewel die basis in elke geval anders gemotiveer word, die risiko-element en die verlies-element by skadeversekering prakties op dieselfde wyse toepassing vind.

3 Die verskillende soorte polisse relevant vir seevrugversekering

3.1 Inleiding

'n Polis is die instrument wat gebruik word om 'n seeversekeringskontrak te beliggaam.³⁸ In die geval van seevrugversekering kan die omvang van die risiko by wyse van 'n tyd-, reis-, gemengde of "open cover"³⁹-polis bepaal word.⁴⁰ Elk van hierdie polisse sal vervolgens bespreek word. In hierdie deel van die navorsing sal daar uiteraard opvallend baie buitelandse gesag ondersoek en bespreek word. Die rede daarvoor is voor die hand liggend.⁴¹

3.2 Tydpolis

Ingevolge die tydpolis is die versekerde vir 'n vasgestelde periode verseker. In die algemeen is daar spesifieke datums en tye in so 'n polis aangedui ten einde te kan vasstel vanaf watter tydstop die polis in werking tree en op watter tydstop die polis geag beëindig te wees.

³⁶ *Sydmore Engineering Works (Pty) Ltd v Fidelity Guards (Pty) Ltd* 1972 1 SA 478 (W) 481. Sien ook Hare *Shipping Law* 709.

³⁷ Lowry & Rawlings *Insurance Law* 3-4.

³⁸ Hare *Shipping Law* 709. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 398; Davis *Insurance* 386; MacLachlan *Marine Insurance* 216.

³⁹ Staar ook bekend as 'n "floating policy" (Hare *Shipping Law* 711).

⁴⁰ Hare *Shipping Law* 711. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 398; Davis *Insurance* 386.

⁴¹ Sien ook paragraaf 5 hieronder.

Wat hierdie soort polis gewild maak, is die feit dat die versekerde vrag op enige roete kan vaar, tensy anders in die kontrak gestipuleer.⁴² In die saak *Marina Offshore Pte Ltd v China Insurance Co (Singapore) Pte Ltd*⁴³ wys die hof, met verwysing na gesag, daarop dat in die geval van 'n reispolis 'n geïmpliseerde waarborg bestaan dat die skip in 'n aanvaarbare seewaardige toestand is.

Dit is nie die geval by 'n tydpolis nie. Hierdie aspek is 'n verdere voordeel van die tydpolis bo byvoorbeeld die reispolis. Sou enigiets dus tydens die vaart gebeur wat 'n afwyking noodsaak, loop die versekerde nie onnodige risiko's dat die versekeraar moontlik nie aanspreeklik gaan wees nie.

'n Verdere interessante aspek by die tydpolis is dat, indien daar in die polis 'n klousule voorkom wat handelsbeperkings bevat, dit 'n goeie aanduiding is dat die polis 'n tydpolis is. Die hof meld dat die rede hiervoor is dat handelsbeperkings 'n kenmerk van 'n tydpolis is.

'n Voorbeeld van 'n tydpolis sal wees waar die versekerde se goedere vanaf 1 Januarie 2008 om 08:00 Suid-Afrikaanse tyd tot en met 1 Maart 2008 om 17:00 Suid-Afrikaanse tyd verseker is. Die tydpolis word dus geag om op 1 Maart 2008 om 17:00 Suid-Afrikaanse tyd beëindig te wees.

Die voordeel van 'n tydpolis is daarin geleë dat afwyking van die roete wel kan plaasvind. Die nadeel van die tydpolis is ooglopend dat as daar enigiets gebeur wat 'n vertraging veroorsaak, die versekerde geen dekking sal geniet vanaf die oomblik dat die tydpolis geag beëindig te wees nie.

3.3 Reispolis

In die geval van 'n reispolis is die vrag verseker vir 'n gedefinieerde roete. Die essensie van hierdie polis is dat dit die spesifieke roete waartydens verseker

⁴² Davis *Insurance* 386-387. Sien ook Hare *Shipping Law* 711-712; Reinecke et al *Insurance Law* 399; Lowry & Rawlings *Insurance Law* 366-369; Dover *Marine Insurance* 39-40.

⁴³ *Marina Offshore Pte Ltd v China Insurance Co (Singapore) Pte Ltd* 2007 1 Lloyd's Rep 73.

is, duidelik moet weergee.⁴⁴ Ten einde te kan vasstel vanaf watter tydstip hierdie polis geldig is en wanneer hierdie polis beëindig word, moet daar gekyk word of die versekering op die skip, op goedere of vrag uitgeneem is.⁴⁵

In die geval waar die reispolis op 'n skip uitgeneem is, word die skip verseker vanaf 'n spesifieke plek, en die risiko tree dus eers in wanneer die skip vanaf die spesifieke plek⁴⁶ op die spesifieke roete **begin vaar**. Die risiko word geag teenwoordig te wees tot en met die skip 24 uur lank in 'n veilige plek⁴⁷ geanker is. 'n Plek word as veilig geag indien die skip in 'n fisiese en politieke veilige omstandigheid geanker is, en die goedere vrylik afgelaai kan word.⁴⁸ Hoewel dus nie uitdruklik so genoem nie, is die submissie dat as die goedere/vrag weens 'n staking van dokwerkers nie vrylik afgelaai kan word nie, die skip nogtans in 'n veilige plek geanker is.

Waar die reispolis op goedere uitgeneem is, word die goedere verseker vanaf die oomblik dat die goedere op die skip gelaai is.⁴⁹ Myns insiens beteken dit as die goedere oor die reling van die skip gelaai is. Die goedere moet op 'n spesifieke plek⁵⁰ en spesifieke skip gelaai word.⁵¹ Die polis word beëindig op die oomblik dat die goedere vanaf die skip in die spesifieke hawe afgelaai en veilig op land gebring is.⁵²

⁴⁴ *Marina Offshore Pte Ltd v China Insurance Co (Singapore) Pte Ltd* 2007 1 Lloyd's Rep 72.

⁴⁵ *Davis Insurance* 387. Sien ook *Hare Shipping Law* 712-714; Reinecke et al *Insurance Law* 399-401; MacLachlan *Marine Insurance* 218-219.

⁴⁶ Nêrens kon opgespoor word dat hierdie spesifieke plek 'n spesifieke kaai moet wees nie. Die submissie is dus dat dit net 'n spesifieke hawe moet wees (waar daar m.a.w. 'n groot hawe met verskeie ankerplekke is).

⁴⁷ *Davis Insurance* 388.

⁴⁸ *Davis Insurance* 387-388. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 400-401; *Hare Shipping Law* 712.

⁴⁹ *Davis Insurance* 388. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 399-400; *Hare Shipping Law* 712.

⁵⁰ Weereens kon nêrens opgespoor word of dit in die geval van 'n groot hawe met baie ankerplekke, 'n spesifieke kaai of slegs 'n spesifieke hawe moet wees nie. Die submissie is dat dit 'n spesifieke hawe moet wees.

⁵¹ *Davis Insurance* 388. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 399-400; *Hare Shipping Law* 712.

⁵² *Davis Insurance* 388-389. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 400; *Hare Shipping Law* 712. Indien niks verder in die polis genoem is nie, is die submissie dat dit beteken "afgelaai op die hawe" en nie noodwendig in 'n pakhuis nie. My motivering hiervoor is die feit dat daar andersins 'n pakhuis-klausule opgeneem sou wees.

'n Versekeringskontrak kan onderhewig wees aan 'n *Institute Cargo Clause*. Een van die bekendste klousules in hierdie verband is die "warehouse to warehouse"- of "transit"-klousule.⁵³ Ingevolge hierdie klousule word die goedere gedek vanaf die genoemde pakhuis by die hawe van vertrek tot by die geadresseerde se pakhuis by die genoemde bestemming.⁵⁴ Die *Fedsure*-saak is 'n goeie voorbeeld van juis so 'n spesifieke polis wat ook in die Suid-Afrikaanse reg toepassing gevind het.⁵⁵

Die posisie ten aansien van 'n reispolis op goedere uitgeneem, soos hierbo bespreek, verskil van die posisie van 'n reispolis wat op 'n spesifieke vrag uitgeneem is. Ten aansien van die vraag wanneer die risiko intree in die geval van 'n reispolis wat op 'n spesifieke vrag uitgeneem is, blyk die regsposisie dieselfde te wees as in die geval waar die reispolis op 'n skip uitgeneem is.⁵⁶

Die risiko tree weliswaar in wanneer die skip vanaf die spesifieke plek op die spesifieke roete **begin vaar**. Daar is egter nie sekerheid oor wanneer die reispolis in hierdie geval geag word beëindig te wees nie. In die afwesigheid van 'n bepaling wat die teendeel bewys, blyk die posisie te wees dat die risiko geag teenwoordig te wees solank die vrag onder toesig van die skeepseienaar is.⁵⁷ Dit bring egter 'n mate van onsekerheid in die polis omrede daar nie sekerheid is oor wanneer die skeepseienaar se toesig ophou nie.

'n Voorbeeld van 'n reispolis is waar die goedere van die versekerde vanaf hawe A na hawe B verseker is. Indien die goedere vanaf hawe A na hawe C, en dan na hawe B vervoer sou word, is een van twee argumente moontlik. Eerstens sal geargumenteer kan word dat die versekerde nie ten opsigte van

⁵³ *Fedsure General Insurance Ltd v Carefree Investments (Pty) Ltd* 2001 4 SA 1309 (HHA) 1311. Sien ook *Bayview Motors Ltd v Mitsui Marine and Fire Insurance Co Ltd and Others* 2002 EWCA 1605 (Civ) 132.

⁵⁴ *Davis Insurance* 388-389. Sien ook *Hare Shipping Law* 712.

⁵⁵ *Fedsure General Insurance Ltd v Carefree Investments (Pty) Ltd* 2001 4 SA 1309 (HHA) (sien par. 5.4).

⁵⁶ *Davis Insurance* 389. Sien ook *Hare Shipping Law* 713.

⁵⁷ *Davis Insurance* 389. Sien ook *Hare Shipping Law* 713.

skade aan die goedere verseker is nie omrede daar nie op die spesifieke roete, soos voorgeskryf, gevaar is nie.

'n Ander argument kan wees dat die versekeraar nie aanspreeklik is vir skade aan die goedere gedurende die reis na en van Hawe C nie. Slegs skade tussen hawe A en hawe B is gedek. Alles sal natuurlik afhang van die presiese bewoording van die polis.

Die voordeel verbonde aan 'n reispolis is daarin geleë dat die versekerde steeds dekking geniet in die geval van 'n vertraging. Die nadeel van die reispolis is dat as daar enigiets gebeur wat 'n afwyking veroorsaak, sal die versekerde geen dekking geniet in die tydperk waarbinne die afwyking plaasvind nie.

3.4 Gemengde polis

'n Gemengde polis kom voor waar die vrag vir 'n gedefinieerde roete en vir 'n vasgestelde periode verseker is.⁵⁸ Hierdie polis is dus 'n kombinasie tussen die tyd- en reispolis.⁵⁹ 'n Voorbeeld van so 'n polis sal wees indien die versekerde se goedere vir die vaart vanaf hawe A na hawe B en vanaf 1 Januarie 2008 om 08:00 Suid-Afrikaanse tyd tot en met 1 Maart 2008 om 17:00 Suid-Afrikaanse tyd verseker is. Die voordeel van hierdie tipe polis is daarin geleë dat indien die vaart langer duur as waarvoor verseker is, is die goedere steeds vir die spesifieke roete verseker. Dus word die voordele van albei polisse ingesluit, maar net so word ook die nadele van albei polisse ingesluit.

⁵⁸ Davis *Insurance* 389-390. Sien ook Hare *Shipping Law* 723; Reinecke et al *Insurance Law* 398; *Marina Offshore Pty Ltd v China Insurance Co (Singapore) Pty Ltd* 2006 28 (SGCA) 72.

⁵⁹ Davis *Insurance* 389-390. Sien ook Hare *Shipping Law* 723; Reinecke et al *Insurance Law* 398; *Dover Marine Insurance* 40-41.

3.5 “Open Cover”-polis⁶⁰

In hierdie polis word die besonderhede van die individuele besendings wat van tyd tot tyd daardeur verseker word, nie neergelê nie. Die polis lê slegs die algemene voorwaardes van die versekering neer. By die uitneem van die polis is die besonderhede van die individuele besendings gewoonlik nog onbekend aan die versekerde. Desnieteenstaande word die individuele besending deur die polis gedek.

Daar rus egter 'n verpligting op die versekerde om die individuele besendings telkens eksplisiet aan die versekeraar te verklaar.⁶¹ Die oopdekkingspolis kan byvoorbeeld besendings na 'n spesifieke plek vir 18 maande teen R800 000 dek. Indien een van die besendings vervoer gaan word en 'n vrag van R100 000 word deur die versekerde verklaar, word die dekking weliswaar verminder na R700 000. Wanneer die polis heeltemal verklaar is, met ander woorde, indien die volle R800 000 se besendings verklaar is, word die polis beëindig.⁶²

4 Die risiko van vertraging en afwyking

4.1 Algemeen

Afwyking kan soos volg verduidelik word: Die versekerde is, in die geval van 'n reispolis, verseker vir die vaart vanaf hawe A na hawe B. Met ander woorde, die versekerde is teen risiko verseker wat slegs op hierdie spesifieke roete materialiseer. Indien die skip vanaf hawe A na hawe C en dan na hawe B vaar, is daar 'n **afwyking** (*deviation*) van die versekerde roete.⁶³ Streng

⁶⁰ Sal vertaal word met “Oopdekkingspolis”

⁶¹ *Glencore International AG v Ryan* 2000 602 (CC) 606. Sien ook Hare *Shipping Law* 711.

⁶² D'Archy, Murray & Cleave *Export Trade* 399-400.

⁶³ Hare *Shipping Law* 720. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 402; Davis *Insurance* 391; Rose *Marine Insurance* 233; MacLachlan *Marine Insurance* 416, en Livingstone 2001 *Tulane Maritime Law Journal* 324.

gesproke is die versekerde dus nie gedek nie, soos in die polis voorsien, wanneer die risiko intree tydens die afwyking nie.⁶⁴

Vertraging kan soos volg verduidelik word: Die betrokke goedere wat ingevolge 'n tydpolis verseker is, is gedurende hierdie spesifieke periode teen spesifieke risiko's verseker. Indien die versekerde goedere nie binne die voorgeskrewe periode by die hawe van bestemming aankom nie, word dit as 'n vertraging beskou.⁶⁵ Sou die risiko in daardie tyd materialiseer, is die versekeraar nie aanspreeklik nie.

Daar sal vervolgens vasgestel word hoe die begrippe "vertraging" en "afwyking" eerstens in die Engelse reg en daarna in die Suid-Afrikaanse reg geïnterpreteer word.

4.2 Regsposisie in die Engelse seeversekeringspraktyk

4.2.1 Algemeen

In die geval van Engelse seevragsversekering is die *Marine Insurance Act*⁶⁶ van toepassing.⁶⁷ Die beginsels wat in die MIA vervat is, het op 'n grootskaalse vlak verskeie internasionale jurisdiksies soos Australië, Skotland, Kanada en Amerika beïnvloed. Daar word algemeen aanvaar dat Engeland se goed ontwikkelde seeversekeringsreg aan die MIA te danke is.⁶⁸

4.2.2 Afwyking

In die geval van seevragsversekering word afwyking soos volg deur die MIA gedefinieer:

⁶⁴ *Nam Kwong Medicines & Health Products Co Ltd v China Insurance Co Ltd* 2002 CFI (HK) 598. Sien ook *Nima SARL v The Deves Insurance Public Co Ltd* 2002 EWCA (Civ) 349-350.

⁶⁵ Davis *Insurance* 163-164; Hare *Shipping Law* 720; Reinecke et al *Insurance Law* 404. Sien ook *Rose Marine Insurance* 234; en MacLachlan *Marine Insurance* 416.

⁶⁶ *Marine Insurance Act* van 1906 (hierna die MIA).

⁶⁷ Lowry & Rawlings *Insurance Law* 363.

⁶⁸ Ndlovu 2008 *OBITER* 78.

Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy.⁶⁹

In bogenoemde definisie word duidelik gestipuleer dat daar slegs 'n afwyking (*deviation*) plaasvind indien die afwyking **sonder** 'n regmatige verskoning plaasgevind het. Die vraag wat dus in elke geval in hierdie verband beantwoord moet word, is wanneer 'n afwyking regmatig sal wees. Dit word in paragraaf 4.2.4 bespreek.

4.2.3 Vertraging

Die posisie rakende vertraging in die geval van seevragversekering word deur die MIA soos volg uiteengesit:

In the case of a voyage policy, the adventure insured must be prosecuted throughout its course with reasonable dispatch, and, if without lawful excuse it is not so prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.⁷⁰

Ten einde gedek te wees tydens die tydperk wat die vertraging plaasvind, moet die vertraging as 'n **redelike** vertraging geag word. Die vraag wat dus in elke geval in hierdie verband beantwoord moet word, is wanneer 'n vertraging as 'n redelike vertraging geag sal word.

4.2.4 Gevalle waar vertraging en afwyking verskoonbaar is

In artikel 49(1) van die MIA word die gevalle uitdruklik gestipuleer waar vertraging en afwyking verskoonbaar is. Dit lees soos volg:

- 49(1) Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused -
- (a) Where authorised by any special term in the policy; or
 - (b) Where caused by circumstances beyond the control of the master and his employer; or

⁶⁹ Artikel 46(1) van die MIA. Sien ook *Rose Marine Insurance* 233 en *MacLachlan Marine Insurance* 416.

⁷⁰ Artikel 48 van die MIA. Sien ook *Rose Marine Insurance* 234 en *MacLachlan Marine Insurance* 416.

- (c) Where reasonably necessary in order to comply with an express or implied warranty; or
 - (d) Where reasonably necessary for the safety of the ship or subject-matter insured; or
 - (e) For the purpose of saving human life, or aiding a ship in distress where human life may be in danger; or
 - (f) Where reasonably necessary for the purpose of obtaining medical or surgical aid for any person on board the ship; or
 - (g) Where caused by the barratrous conduct of the master or crew, if barratry be one of the risks insured against.
- (2) When the cause excusing the deviation or delay ceases to operate, the craft must resume her course, and prosecute her voyage, with reasonable despatch.

Elk van hierdie gevalle sal vervolgens bespreek word. Geriefshalwe word dit gedoen volgens die kategorieë waaronder Rose⁷¹ artikel 49(1) van die MIA verdeel het.

4.2.4.1 Uitdruklike magtiging deur die polisbepalings

Artikel 49(1)(a) bepaal dat vertraging en/of afwyking deur die polis self gemagtig kan wees. Met ander woorde, 'n handeling wat andersins die versekeraar sou vrystel van aanspreeklikheid, kan *prima facie* kragtens die polis gemagtig wees.⁷² Rose verklaar dat dit in so 'n geval geag word dat die handeling (vertraging en/of afwyking) met toestemming plaasgevind het eerder as dat dit verskoon is.⁷³

Alhoewel die MIA nie uitdruklik daarvoor voorsiening maak nie, kan 'n afwyking by wyse van 'n spesiale ooreenkoms bekragtig word selfs nadat dit plaasgevind het. Volgens Rose is dit normale praktyk om 'n klousule in die polis in te sluit wat dit moontlik maak om die versekering uit te brei in 'n geval waar daar van die oorspronklike ooreenkoms afgewyk word.⁷⁴

⁷¹ Rose *Marine Insurance* 238-245.

⁷² Uiteraard sal so 'n polis baie duurder wees.

⁷³ Rose *Marine Insurance* 238.

⁷⁴ Rose *Marine Insurance* 238.

4.2.4.2 Geïmpliseerde dekking deur die polis

Sommige van die verskonings wat in die MIA gelys is, word gegrond op **omstandighede** wat die afwyking of vertraging verskoonbaar maak. Die aanwesigheid van sulke omstandighede impliseer dekking deur die polis.⁷⁵

Hierdie gevalle is eerstens waar die afwyking redelik noodsaaklik is om aan 'n uitdruklike of geïmpliseerde waarborg te voldoen.⁷⁶ In die tweede plek kan 'n vertraging en/of afwyking verskoon word waar dit redelik noodsaaklik is vir die veiligheid van die skip of die objek wat verseker is⁷⁷ en derdens waar dit redelik noodsaaklik is vir die doel om medisyne of chirurgiese bystand vir enige persoon op die skip te verkry.⁷⁸

Die waterskeiding in al hierdie gevalle is "redelike noodsaak". Die toets vir redelike noodsaak word nie in die MIA neergelê nie. Waarskynlik is die rede daarvoor omdat die Engelse reg in so 'n mate ontwikkel is dat dit nie nodig is nie. Ingevolge artikel 49(1)(g) van die MIA word afwyking of vertraging deur die moedswillige handeling van die meester of bemanning van die skip verskoon indien moedswilligheid een van die risiko's is waarteen versekering uitgeneem is.⁷⁹

4.2.4.3 Geïmpliseerde magtiging

Artikel 49(1)(e) van die MIA bepaal dat vertraging en afwyking verskoonbaar is in 'n geval waar dit nodig is om 'n mens se lewe te red of om bystand te verleen aan 'n skip wat in nood verkeer waar mense se lewens moontlik in gevaar kan wees. Hierdie posisie het vanuit die gemenerereg ontstaan waar dit

⁷⁵ *Rose Marine Insurance* 238.

⁷⁶ Artikel 49(1)(c) van die MIA. 'n Voorbeeld hiervan is seewaardigheid (*Rose Marine Insurance* 239).

⁷⁷ Artikel 49(1)(d) van die MIA. 'n Voorbeeld hiervan sal herstelwerk op die skip wees. (*Rose Marine Insurance* 239).

⁷⁸ Artikel 49(1)(f) van die MIA. Sien ook *Rose Marine Insurance* 239.

⁷⁹ *Rose Marine Insurance* 239. Rose verwys na hierdie optrede as "barratry" en verduidelik die woord in een sin: "... is a deviation by the captain for fraudulent purposes of his own".

algemeen aanvaar is (hoewel implisiet) dat vertraging of afwyking regverdigbaar is ten einde 'n persoon se lewe te red.⁸⁰

4.2.4.4 Onvrywillige aksie

Ingevolge artikel 49(1)(b) van die MIA sal vertraging en/of afwyking verskoonbaar wees indien dit veroorsaak word deur omstandighede **buite die beheer** van die meester van die skip en sy werknemers. 'n Versuim⁸¹ deur die versekerde of van persone vir wie hy aanspreeklikheid moet aanvaar om 'n plig ingevolge die polis na te kom, sal nie as 'n onvrywillige handeling kwalifiseer nie.

Tradisioneel word afwyking verskoon indien dit veroorsaak word deur 'n mag of 'n noodsaaklikheid. Op grond hiervan lei Rose vervolgens af dat 'n blote verskynsel van mag nie voldoende is nie, veral as dit weerstaan kon word. Volgens die skrywer is vertraging en afwyking onder andere verskoonbaar indien dit plaasgevind het om slegte weer te vermy of om te wag vir beter weer. Slegte weersomstandighede is definitief buite die beheer van die meester van die skip en sy werknemers.⁸²

Vir hierdie doeleindes is die *Rickards*-saak⁸³ relevant. Tydens die Tweede Wêreldoorlog het die Duitse regering 'n *Lloyds*-polis ingestel wat van toepassing was op elke Duitse skip wat op die see gevaar het. Dié polis het bepaal dat, indien oorlog tussen 'n sekere land en Duitsland dreig of indien daar oorlog uitbreek, die skip onmiddellik skuilplek in 'n neutrale hawe moet inneem. Indien dit moontlik is, moet die skip met sy vrag na Duitsland terugkeer. As 'n laaste uitweg moet die skip hom eerder laat sink as wat die skip gevange geneem word.⁸⁴

⁸⁰ *Rose Marine Insurance* 239-240.

⁸¹ Met ander woorde, onskuldig, nalatig en/of opsetlik.

⁸² *Rose Marine Insurance* 240-241. Artikel 49(1)(g) van die MIA maak voorsiening vir hierdie omstandigheid.

⁸³ *Rickards v Forestal Land, Timber & Rys Co Ltd* 1942 50 (AC).

⁸⁴ *Rickards v Forestal Land, Timber & Rys Co Ltd* 1942 50 (AC) 63.

In die *Rickards*-saak is die betrokke skepe teen oorlog- en seerisiko's in 'n reispolis gedek. Die betrokke skepe het van hul versekerde roete afgewyk as gevolg van die moontlike risiko om gevange geneem te word. Die betrokke skepe het koers verander en, soos voorgeskryf deur die Duitse regering, na 'n neutrale hawe gevaar.⁸⁵ Die hof het beslis dat weliswaar uit hoofde van die polis geëis kan word al was daar 'n afwyking van die kontraktuele roete. Die hof was van mening dat die afwyking verskoonbaar was op grond van artikel 49(1)(b) van die MIA. Die afwyking is veroorsaak deur omstandighede buite die beheer van die meester van die skip en sy werknemers.⁸⁶

Die hof was ook van mening dat die afwyking verskoonbaar is ingevolge artikel 49(1)(d) van die MIA. Die afwyking was redelik noodsaaklik vir die veiligheid van die skip of die objek wat verseker is.⁸⁷ Hierdie beslissing verdien instemming.

4.2.4.5 Voortsetting van die kontraktuele vaart

Wanneer die oorsaak wat die vertraging en/of afwyking teweeggebring het, nie meer teenwoordig is nie, moet die roete hervat en die vaart met redelike haas voortgesit word.⁸⁸ Gebaseer op hierdie verpligting, voer Rose aan dat, indien daar nie goeie rede bestaan het waarom die skip moes teruggaan na die plek van waar hy van sy kontraktuele roete afgewyk het nie, die skip eerder direk na die bestemde hawe moes vaar as om terug te gaan op die kontraktuele roete.⁸⁹

So 'n argument het inderdaad meriete. Rose verduidelik egter nie wat 'n goeie rede sal wees nie. Myns insiens behoort die besparing van tyd en koste 'n groot genoeg rol te speel. Daarbenewens geld ook gevaarlike en swak weersomstandighede.

⁸⁵ *Rickards v Forestal Land, Timber & Rys Co Ltd* 1942 50 (AC) 63.

⁸⁶ *Rickards v Forestal Land, Timber & Rys Co Ltd* 1942 50 (AC) 73.

⁸⁷ *Rickards v Forestal Land Timber & Rys Co Ltd* 1942 50 (AC) 99.

⁸⁸ Artikel 49(2) van die MIA.

⁸⁹ *Rose Marine Insurance* 245.

5 Regsposisie in Suid-Afrika

5.1 Inleiding

In die Suid-Afrikaanse hofsake word die *Placaaten* van Holland en die Romeins-Hollandse geskifte tot en met 1879 as die primêre bronne ten aansien van seevragversekering beskou. Verwysings na die Engelse en Amerikaanse regstelsels word as oordedende gesag beskou. In 1879 is die Engelse seevrag-, vuur- en lewensversekering gedeeltelik in Suid-Afrika ingevoer.⁹⁰

Die Kaapprovinsie asook die Oranje-Vrystaat was tot en met 1977 aan die Engelse reg onderhewig. Desnieteenstaande het Natal en die ander provinsies steeds die Romeins-Hollandse bronne van 1879 toegepas.⁹¹ In 1977 het Suid-Afrika eenvormigheid ten aansien van die versekeringsreg verkry en Romeins-Hollandse reg word as die basis van die versekeringsreg in Suid-Afrika bevestig.⁹²

Daar is sekere Engelsregtelike beginsels wat by die invoer van die Engelse reg in 1879 in Suid-Afrika welbekend was en inderdaad ook toegepas is. Van hierdie beginsels is ook in die MIA geïnkorporeer. Omrede sekere van die versekeringsregtelike beginsels op so 'n wyse deel van die Suid-Afrikaanse gemenerereg geword het in die tydperk dat die Engelse reg in sekere gedeeltes van Suid-Afrika van toepassing was, kan daar 'n kruisverwysing na die MIA ten aansien van hierdie beginsels gemaak word.⁹³

⁹⁰ Hare *Shipping Law* 654. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 380; Davis *Insurance* 380; Bamford 1965 *SALJ* 42.

⁹¹ Hare *Shipping Law* 654-655. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 380; Davis *Insurance* 380.

⁹² *Incorporated General Insurances Co Ltd v Shooter t/a Shooter's Fisheries* 1987 1 SA 842 (A) 859. Sien ook *Mutual and Federal Insurance Co Ltd v Oudtshoorn Municipality* 1985 1 SA 419 (A) 430-432. In hierdie saak het regter Joubert na die frase "utmost good faith" (ook as *uberrima fides* bekend) verwys. Volgens regter Joubert is hierdie frase afkomstig van die Engelse reg. Daar word geen melding van hierdie frase in die Romeins-Hollandse beginsels gemaak nie; Davis *Insurance* 381; Hare *Shipping Law* 654-655; Reinecke et al *Insurance Law* 380; Davis *Insurance* 381.

⁹³ Hare *Shipping Law* 657-658. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 380; Davis *Insurance* 381.

Soos in hoofstuk 2 hierbo genoem, word seevragversekering tans in Suid-Afrika deur die *Korttermynversekeringswet* gereël.⁹⁴ Die wet het egter sekere beperkings ten aansien van die seeversekeringsreg.⁹⁵ Die kritiek teen hierdie wet is daarin geleë dat dit eerder met die formaliteite en tegniese aspekte van versekering handel as met algemene beginsels van die seeversekeringsreg.⁹⁶ Dit is myns insiens korrek.

Nietemin, in 'n geval waar die plaaslike wetgewing, regsbeginsels en regspraak nie 'n oplossing ten aansien van 'n kwessie rondom seevragversekering bied nie, sal die Romeins-Hollandse reg as hoofbron dien. Indien die beginsels van die Suid-Afrikaanse versekeringsreg, inaggenome die Romeins-Hollandse gemenerreg en beginsels, geen of nie 'n bevredigende oplossing ten aansien van 'n kwessie rondom seevragversekering bied nie, kan daar weens die geskiedkundige verloop na die Anglo-Amerikaanse regstelsel verwys word vir doeleindes van vergelyking. Die wetgewing, regsbeginsels en hofuitsprake van die genoemde stelsels word nie in die geval van seevragversekering in Suid-Afrika as bindend beskou nie, maar dit het wel in sulke omstandighede oorredingsvermoë.⁹⁷

Die probleem is egter dat die seeversekeringsreg 'n komplekse veld in die reg is en dat die Romeins-Hollandse beginsels nie duidelike riglyne verskaf nie. Ndlovu noem ook die kritiek teen die toepassing van die Romeins-Hollandse beginsels naamlik dat hierdie beginsels die Suid-Afrikaanse seeversekering in 'n onontwikkelde stadium laat.⁹⁸ Ek stem volmondig met hierdie mening saam.

5.2 Konsepwet op Marineversekering vir Suid-Afrika

Dit is reeds genoem dat Engeland se goed ontwikkelde seeversekeringsreg aan die MIA te danke is. As gevolg hiervan is voorgestel dat Suid-Afrika 'n

⁹⁴ Hare *Shipping Law* 658. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 379; Davis *Insurance* 381.

⁹⁵ Ndlovu 2008 *OBITER* 82.

⁹⁶ Ndlovu 2008 *OBITER* 79.

⁹⁷ Reinecke et al *Insurance Law* 380. Sien ook Hare *Shipping Law* 658; Davis *Insurance* 382.

⁹⁸ Ndlovu 2008 *OBITER* 81.

seeversekeringswet moet ontwerp wat op die MIA gebaseer is.⁹⁹ In 1997 is 'n Konsepwet op Seeversekering¹⁰⁰ ontwerp as antwoord op die soeke na ontwikkeling in die seeversekeringsreg in Suid-Afrika. Hierdie konsepwet neem die vorm en struktuur van die MIA aan.¹⁰¹

Die probleem is egter dat daar tot dusver niks verder van die konsepwet gekom het nie. Ndlovu beweer dat die probleem moontlik daarin geleë is dat die Suid-Afrikaanse seeversekeringsindustrie baie gemaklik in die huidige posisie is.¹⁰² Of dit inderdaad meewerk tot regsekerheid, is nie altyd seker nie. Een aspek van onsekerheid is vervolgens aan die orde.

5.3 “Vertraging” en “afwyking” in die Suid-Afrikaanse seeversekeringsreg

Die posisie rakende “vertraging” en “afwyking” het verskil van die posisie in die Kaapprovinsie en Oranje-Vrystaat wat aan die Engelsregtelike stelsel onderhewig was,¹⁰³ en in Transvaal en Natal wat die Romeins-Hollandse beginsel gevolg het. Elk van hierdie posisies sal vervolgens bestudeer word.

5.3.1 Die regsposisie in die Kaapprovinsie en Oranje-Vrystaat

Gegrand op die Engelsregtelike beginsels is die reël dat daar 'n geïmpliseerde term is dat daar nie van die ooreengekome roete afgewyk sal word nie. Daarbenewens moet die vaart binne 'n redelike tyd plaasvind. Vertraging en/of afwyking sal regverdigbaar wees indien die vertraging en/of afwyking as redelik noodsaaklik geag word.¹⁰⁴

Daar sal dus vervolgens vasgestel word wanneer vertraging en/of afwyking van die roete, vrywillig en onvrywillig, as regverdigbaar geag word.¹⁰⁵

⁹⁹ Sien die bespreking daarvan in Ndlovu 2008 *OBITER* 78.

¹⁰⁰ *Draft Marine Insurance Act* 1997.

¹⁰¹ Ndlovu 2008 *OBITER* 77.

¹⁰² Ndlovu 2008 *OBITER* 78.

¹⁰³ *Mutual and Federal Insurance Co Ltd v Oudtshoorn Municipality* 1985 1 SA 419 (A) 431.

¹⁰⁴ *Davis Insurance* 391-392.

¹⁰⁵ *Davis Insurance* is die enigste Suid-Afrikaanse bron wat bepaal watter omstandighede as regverdigging vir vertraging en/of afwyking in die Kaapprovinsie en Oranje-Vrystaat gedien het.

Onvrywillige vertraging en/of afwyking van die roete word verskoon indien dit deur opstand of oproer van die bemanning op die skip of deur ongunstige weer veroorsaak is. Dit stem dus ooreen met artikel 49(1)(b) en (g) van die MIA. Onvrywillige vertraging en/of afwyking van die roete sal egter nie verskoonbaar wees indien die vertraging en/of afwyking van die roete aan die onkunde of nalatigheid van die meester van die skip toegeskryf kan word nie.¹⁰⁶

Vrywillige vertraging en/of afwyking van 'n roete sal verskoonbaar wees indien die vertraging en/of afwyking redelik en noodsaaklik is vir die veiligheid van die skip. Die situasies hier ter sprake is waar daar gepoog word om gevangening of roof te vermy. Ander situasies is waar 'n skip by 'n hawe ingaan as gevolg van slegte weersomstandighede, noodsaaklike herstelwerk of om bemanning te kry in 'n geval waar van die bemanning op die skip siek is. Vrywillige vertraging sal ook verskoonbaar wees ten einde 'n lewe te red of mediese hulp te verkry. Die vertraging en/of afwyking moet nie groter wees as wat redelik noodsaaklik is nie.¹⁰⁷ Hierdie beginsels stem ooreen met artikel 49(1)(d) tot (f) van die MIA. Vrywillige vertraging en/of afwyking van 'n roete ten einde eiendom te red sal egter nie as verskoonbaar geag word nie.

5.3.2 Die regsposisie in Transvaal en Natal

Gegronde op die Romeins-Hollandse gemene reg is die regsposisie in hierdie provinsies dat vertraging en afwyking regverdigbaar sal wees indien die vertraging en/of afwyking as redelik noodsaaklik geag word.¹⁰⁸ In hierdie opsig kom Transvaal en Natal dus met die Kaapprovinsie en Oranje-Vrystaat ooreen. Die beginsel "redelik noodsaaklik" geld ook in die Engelse reg.

Wat die ander verskoningsgronde betref moet ter aanvang gemeld word dat dit baie verwarrend is.

¹⁰⁶ Davis *Insurance* 392. Sien ook MacLachlan *Marine Insurance* 464.

¹⁰⁷ Davis *Insurance* 392. Sien ook MacLachlan *Marine Insurance* 465.

¹⁰⁸ Hare *Shipping Law* 720. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 403.

Op grond van Romeins-Hollandse regsbronne verskaf Reinecke die volgende lys as voorbeelde vir die regverdiging van vertraging en/of afwyking: Slegte weersomstandighede, noodsaaklike herstelwerk, om gevangeneming te vermy, om 'n verpligte stuurman op te laai of om aan die terme van die kontrak te voldoen. Verder wys Reinecke daarop dat vertraging en/of afwyking kragtens die versekeringskontrak uitdruklik gemagtig kan wees.¹⁰⁹

Hare¹¹⁰ lys, met verwysing na Romeins-Hollandse regsbronne, die volgende omstandighede wat as regverdiging sal dien in die geval van vertraging en/of afwyking: Slegte weersomstandighede, om die veiligheid van die bemanning en skip te verseker, waar 'n skip by 'n hawe ingaan vir noodsaaklike herstelwerk of om bemanning te vervang, en om 'n lewe te red. Reinecke se grond is dus enger, want hy verwys net na 'n stuurman.

Vertraging of afwyking om eiendom te red dien nie as 'n regverdiging nie. Dit is dieselfde as in die Kaapprovinsie en Oranje-Vrystaat. Volgens Hare moet daar altyd eers na die spesifieke polis gekyk word om vas te stel of die vertraging en/of afwyking nie deur die polis gedek is nie. Hieroor stem al die skrywers saam. Hare verwys na Davis¹¹¹ vir verdere omstandighede wat as regverdiging sal dien, maar Davis sit net die posisie in die Kaapprovinsie en Oranje-Vrystaat uiteen. Hare verwys nie na gevangeneming as 'n verskoningsgrond vir vertraging en/of afwyking nie.

Alles inaggenome, is die submissie dan dat die volgende alles as verskoningsgronde in Transvaal en Natal dien, naamlik slegte weersomstandighede, waar 'n skip by 'n hawe ingaan vir noodsaaklike herstelwerk, om die veiligheid van die bemanning en skip te verseker, gevangeneming te vermy, 'n verpligte stuurman op te laai, bemanning te vervang en 'n lewe te red. Vertraging/en of afwyking van die roete om aan die terme van die kontrak te voldoen dien ook as 'n regverdigingsgrond.

¹⁰⁹ Reinecke et al *Insurance Law* 403.

¹¹⁰ Hare *Shipping Law* 720.

¹¹¹ Davis *Insurance* 392.

Vertraging en/of afwyking kan ook kragtens die versekeringskontrak uitdruklik gemagtig wees.

Davis¹¹² verskaf nie 'n lys van omstandighede wat as regverdiging in die Transvaal en Natal gedien het nie. Slegs die verskil tussen die posisie in Transvaal en Natal, en die Kaapprovinsie en Oranje-Vrystaat word uitgewys. As gevolg hiervan wil dit voorkom of Davis van mening is dat die regverdigings wat onder die Kaapprovinsie en Oranje-Vrystaat gelys is,¹¹³ ook as regverdigings in Transvaal en Natal gedien het. Dit is egter nie die geval nie. Die verskil sal vervolgens bespreek word.

Ingevolge die Engelsregtelike beginsels is vertraging en/of afwyking van die roete nie verskoonbaar nie indien die vertraging en/of afwyking van die roete aan die onkunde of nalatigheid van die meester van die skip toegeskryf kan word.¹¹⁴ Die Romeins-Hollandse beginsels is egter meer ten gunste van die versekerde in hierdie verband.¹¹⁵

Gegrand op die Romeins-Hollandse beginsels is daar 'n onderskeid getref tussen die geval waar die versekerde die eienaar van die goedere is en waar die skeepseienaar die versekerde is.¹¹⁶ In die geval waar die versekerde die eienaar van die goedere is, sal die versekeraar nie vrygestel word van die aanspreeklikheid in 'n geval waar die vertraging en/of afwyking vrywillig deur die meester van die skip veroorsaak is nie. Die versekeraar sou slegs vrygestel word van aanspreeklikheid indien die vertraging en/of afwyking van die roete met die versekerde se toestemming plaasgevind het of indien die vertraging en/of afwyking veroorsaak is deur 'n opsetlike daad van die meester. Dit is nie verskoonbaar nie.¹¹⁷

Indien die skeepseienaar die versekerde is, hetsy die versekering op die skip of goedere van die skeepseienaar uitgeneem is al dan nie, sal die

¹¹² Davis *Insurance* 392.

¹¹³ Sien par. 5.3.1 hierbo.

¹¹⁴ Davis *Insurance* 392. Sien ook MacLachlan *Marine Insurance* 464.

¹¹⁵ Davis *Insurance* 392.

¹¹⁶ Reinecke et al *Insurance Law* 403.

¹¹⁷ Davis *Insurance* 392. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 404.

versekeraar aanspreeklik gehou word in die geval van vertraging en/of afwyking veroorsaak deur die nalatige optrede van die meester van die skip. Die versekeraar sal egter nie aanspreeklik wees indien die vertraging of afwyking veroorsaak is deur 'n opsetlike daad van die meester op grond van noodsaaklikheid wat nie verskoonbaar is nie.¹¹⁸ Die versekeraar sal egter steeds aanspreeklik wees indien opsetlike optrede van die meester een van die gevare is waarteen verseker is.¹¹⁹

Vervolgens sal die mees onlangse Suid-Afrikaanse regspraak oor hierdie onderwerp bespreek word om te bepaal hoe hierdie aangeleentheid tans hanteer word.

5.4 *Fedsure GI v Carefree Investments* saak¹²⁰

5.4.1 *Feite*

Die respondent was die versender van goedere wat deur die appellant verseker is. Die goedere is ingevolge 'n oopdekkingpolis verseker. Verskeie risiko's het dekking geniet. Onder andere is diefstal gedek vir die reis vanaf Suid-Korea na die respondent se pakhuis in Durban. Die versekering was onderhewig aan die *Institute Cargo Clause 8*.¹²¹ Dit staan ook bekend as die *transit clause*. Dit lees soos volg:¹²²

Duration

8.1 This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either

8.1.1 on delivery to the consignee or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,

8.1.2 on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the assured elect to use either

¹¹⁸ Davis *Insurance* 392. Sien ook Reinecke et al *Insurance Law* 404.

¹¹⁹ Reinecke et al *Insurance Law* 404.

¹²⁰ *Fedsure General Insurance Ltd v Carefree Investments (Pty) Ltd* 2001 4 SA 1309 (SCA).

¹²¹ *Fedsure General Insurance Ltd v Carefree Investments (Pty) Ltd* 2001 4 SA 1309 (SCA) 1311.

¹²² *Fedsure General Insurance Ltd v Carefree Investments (Pty) Ltd* 2001 4 SA 1309 (SCA) 1311-1312.

8.1.2.1 for storage other than in the ordinary course of transit or
8.1.2.2 for allocation or distribution,

or

8.1.3 on the expiry of 60 days after completion of discharge oversee of the goods hereby insured from oversea vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

8.2 ...

8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of clause 9 below) during delay beyond the control of the assured, and deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to ship owners or charters under the contract of afreightment.

Die bewyse voor die hof was dat die goedere op 8 Junie 1995 in die Durbanse hawe afgelaai is. Die respondent het die oorspronklike vragbrief en ander relevante dokumente tussen 10 en 19 Junie ontvang. Op 16 of 17 Junie is die goedere vanaf die houerterminaal na 'n veilige pakhuis vervoer tot tyd en wyl klaring verkry is. Die respondent het nie voldoende fondse gehad vir doeane en die noodsaaklike klaringbelasting nie. Die respondent het beweer dat hy as gevolg van die tekort aan fondse besluit het om te wag totdat sy kontantvloei verbeter. Dit het egter nie gebeur nie en op 14 Julie het die respondent stappe geneem om 'n lening te verkry om sodoende vir die klaring te betaal. Op 18 Julie het die klaringsagent gegaan om die goedere te klaar, maar het verneem dat die goedere gesteel is. Die diefstal het klaarblyklik op 8 Julie plaasgevind.¹²³

5.4.2 Regsvraag

In hierdie saak word tereg aanvaar dat die gewone loop van effektiewe vervoer beëindig word wanneer die betrokke goedere by die respondent se pakhuis in Durban afgelewer word. Twee vrae voor die hof was eerstens of gewone loop van effektiewe vervoer op die tydstip van die diefstal onderbreek

¹²³ *Fedsure General Insurance Ltd v Carefree Investments (Pty) Ltd* 2001 4 SA 1309 (SCA) 1312.

is;¹²⁴ en tweedens of die versekering kragtens klousule 8.1.2 van die vervoerklousules reeds beëindig was.¹²⁵

5.4.3 *Beslissing*

Die hof het daarop gewys dat die onus op die respondent rus om te bewys dat die goedere steeds verseker was op die tydstip wat die diefstal plaasgevind het.

Die hof kom tot die gevolgtrekking dat 'n vertraging of onderbreking wat uit 'n objektiewe oogpunt gewoonlik nie deel van die gewone effektiewe loop van die vervoer vorm nie, maar vir die een of ander sydelingse doel veroorsaak is, inderdaad as 'n versteuring van die gewone loop van vervoer geag moet word. Verlies wat dan in die periode van die vertraging of onderbreking plaasvind, sal nie deur hierdie soort polis gedek word nie. Die hof beklemtoon dat versekering in hierdie geval slegs dekking bied vir die gewone en effektiewe loop van vervoer.¹²⁶

Volgens die hof dui die bewyse daarop dat die goedere gesteel is in 'n periode wat nie redelik noodsaaklik was vir doeaneklaring in die gewone loop van vervoer nie. Die feit dat die goedere gestoor was, was as gevolg van die respondent se sydelingse kommersiële doel. Die kommersiële doel in hierdie geval was om voldoende fondse te kry vir doeane en die noodsaaklike klaringbelasting.

Die respondent het daarin gefaal om te bewys dat finansiering nie beskikbaar was op die tydstip dat die oorspronklike vragbrief in sy hande geplaas is nie. Die goedere is nie gedurende die gewone loop van vervoer gesteel nie, soos bedoel in klousule 8.1. Op grond hiervan het die appèl geslaag.¹²⁷

¹²⁴ Vir doeleindes van die onderwerp van die onderhawige navorsing of daar 'n vertraging plaasgevind het wat die vervoer van die goedere onderbreek het.

¹²⁵ *Fedsure General Insurance Ltd v Carefree Investments (Pty) Ltd* 2001 4 SA 1309 (SCA) 1313.

¹²⁶ *Fedsure General Insurance Ltd v Carefree Investments (Pty) Ltd* 2001 4 SA 1309 (SCA) 1313-1314.

¹²⁷ *Fedsure General Insurance Ltd v Carefree Investments (Pty) Ltd* 2001 4 SA 1309 (SCA)

6 Konklusie

In hierdie ondersoek was die doel om te bepaal wat die aanspreeklikheid van die versekeraar is indien daar in die geval van seevragversekering 'n afwyking of vertraging van die bepaalde roete plaasvind. Die rede vir hierdie ondersoek is omdat daar 'n verskil in die hantering van die probleem in die Engelse en Suid-Afrikaanse reg is. Daarvoor is daar eerstens gekyk na die risiko-element van die versekeringskontrak.

Die risiko-element word as een van die *essentialia* van versekering beskou. Dit vorm die grondslag van die versekeringskontrak, ook vir seevragversekering. Uiteraard is 'n versekeringskontrak 'n kontrak wat op spekulasie berus.

Die onderskeid wat in die Engelse versekeringsreg getref word, naamlik tussen spekulatiewe risiko en suiwer risiko, en tussen fundamentele risiko en besondere risiko, word nie algemeen en so uitdruklik in die Suid-Afrikaanse versekeringsreg gebruik nie. Tog is dit duidelik uit die navorsing dat, hoewel die basis in elke geval anders gemotiveer word, die risiko-element en die verlies-element by skadeversekering prakties op dieselfde wyse toepassing vind.

Die beskrywing van die risiko-objek van die versekeringskontrak is ook in die Suid-Afrikaanse versekeringsreg van wesenlike belang. Dit is so omdat die versekeraar slegs in dié mate aanspreeklik gehou word in soverre die objek en die risiko waaraan dit blootgestel is, in die versekeringskontrak omskryf is. Anders gestel, die versekeringskontrak dek slegs verlies wat gely word as gevolg van skade of vernietiging van die objek van die risiko (soos elk van hierdie elemente in die versekeringskontrak omskryf en beskryf is) tot die omvang van die versekerde se belang in die objek.

Versekerbare belang as vereiste vir 'n geldige versekeringskontrak is inderdaad deel van die Suid-Afrikaanse versekeringsreg. Dus het 'n persoon slegs 'n eis teen die versekeraar indien die persoon 'n versekerbare belang in die risikovoerwerp het. Die versekerde sal 'n versekerbare belang daarin hê indien die versekerde kan bewys dat hy iets van beduidende ekonomiese waarde sal verloor in die geval van verlies, vernietiging of beskadiging van die risikovoerwerp.

Die polis is die instrument wat gebruik word om die (see)versekeringskontrak te beliggaam. Die voor- en nadele verbonde aan die verskillende soorte seeversekeringspolisse is tweedens ontleed ten einde vas te stel watter soort polis die meeste dekking verskaf in die geval van vertraging en/of afwyking van die roete.

Die voordeel van 'n tydpolis is daarin geleë dat **afwyking** van die roete wel kan plaasvind. Sou enigiets dus tydens die vaart gebeur wat 'n afwyking noodsaak, loop die versekerde nie onnodige risiko's dat die versekeraar moontlik nie aanspreeklik gaan wees nie. Die nadeel van die tydpolis is ooglopend dat as daar enigiets gebeur wat 'n **vertraging** veroorsaak, die versekerde geen dekking sal geniet vanaf die oomblik dat die tydpolis geag beëindig te wees nie.

In die geval van 'n reispolis bestaan daar 'n geïmpliseerde waarborg dat die skip in 'n aanvaarbare seewaardige toestand is. Dit is nie die geval by 'n tydpolis nie. Hierdie aspek is 'n verdere voordeel van die tydpolis bo die reispolis.

Die voordeel verbonde aan 'n reispolis is daarin geleë dat die versekerde steeds dekking geniet in die geval van 'n vertraging. Die nadeel van die reispolis is dat as daar enigiets gebeur wat 'n afwyking veroorsaak, die versekerde geen dekking sal geniet in die tydperk dat die afwyking plaasvind nie.

'n Verdere nadeel vir die versekerde in die geval van 'n reispolis is dat daar, soos genoem, 'n geïmpliseerde waarborg bestaan dat die skip in 'n

aanvaarbare seewaardige toestand is. Die kans is gevolglik daar dat die versekeraar aanspreeklikheid kan ontken op grond van waarborgbreuk indien die vaartuig nie seewaardig is nie. Ten einde te kan vasstel vanaf watter tydstip die reispolis geldig is en wanneer hierdie polis beëindig word, moet daar gekyk word of die versekering op die skip, op goedere of vrag uitgeneem is. Die probleem is egter dat daar baie onsekerhede in hierdie verband bestaan.

In die geval waar die reispolis op 'n **skip** uitgeneem is, word die risiko geag teenwoordig te wees tot en met die skip 24 uur lank in 'n veilige plek geanker is. 'n Plek word as veilig geag indien die skip in 'n fisiese en politieke veilige omstandigheid geanker is en die goedere vrylik afgelaai kan word. Hierdie beginsel het vervolgens die afleiding genoodsaak dat, as die goedere/vrag weens byvoorbeeld 'n staking van dokwerkers nie vrylik afgelaai kan word nie, die skip nogtans in 'n veilige plek geanker is.

Die reispolis wat op **goedere** uitgeneem is, word beëindig op die oomblik dat die goedere vanaf die skip in die spesifieke hawe afgelaai en veilig op land gebring is. Indien niks verder in die polis genoem is nie, is die submitisie dat dit beteken "afgelaai op die hawe" en nie noodwendig in 'n pakhuis nie. Motivering vir hierdie standpunt is die feit dat daar andersins 'n pakhuis-klousule opgeneem sou wees.

Daar heers in albei gevalle waar die reispolis op 'n skip of op goedere uitgeneem is onsekerheid oor wat met 'n "spesifieke plek" bedoel word. Nêrens kon opgespoor word dat hierdie spesifieke plek 'n spesifieke kaai moet wees nie. Die submitisie is dus waar daar 'n groot hawe met verskeie ankerplekke is, verwys "spesifieke plek" bloot na die spesifieke hawe.

In die geval van 'n reispolis wat op 'n spesifieke **vrag** uitgeneem is, is daar egter nie sekerheid oor wanneer die polis geag word beëindig te wees nie. In die afwesigheid van 'n bepaling wat die teendeel bewys, blyk die posisie te wees dat die risiko geag teenwoordig te wees solank die vrag onder toesig van die skeepseienaar is. Dit bring egter 'n mate van onsekerheid in die polis,

omdat daar nie sekerheid is oor wanneer die skeepseienaar se toesig ophou nie.

Die voordeel van 'n gemengde polis ten opsigte van tyd en reis is daarin geleë dat, indien die vaart langer duur as waarvoor verseker is, die goedere steeds vir die spesifieke roete verseker is. Weliswaar word die voordele van die tyd- en reispolis ingesluit, maar net so word die nadele van albei polisse ingesluit. My submissie is dat die gemengde polis nietemin die beste dekking verskaf vir vertraging en afwyking van die roete as versekerde risiko's.

In artikel 46 van die MIA word daar duidelik gestipuleer dat daar slegs 'n afwyking (*deviation*) plaasvind indien die afwyking sonder 'n regmatige verskoning plaasgevind het. Artikel 48 van die MIA bepaal dat, ten einde gedek te wees vir die tydperk wat vertraging plaasvind, die vertraging as 'n redelike vertraging geag moet word.

In 1879 is die Engelse seevrag-, vuur- en lewensversekering gedeeltelik in Suid-Afrika ingevoer. Die Kaapprovinsie asook die Oranje-Vrystaat was tot en met 1977 aan die Engelse reg onderhewig. Desnieteenstaande het Natal en die Transvaal steeds die regsbeginsels volgens die 1879 Romeins-Hollandse bronne toegepas. Gevolglik het die posisie rakende "vertraging" en "afwyking" in die Kaapprovinsie en Oranje-Vrystaat verskil van dié van die ander twee provinsies.

In 1977 is deur wetgewing bepaal dat die Romeins-Hollandse reg as basis van die versekeringsreg in Suid-Afrika geag moet word. Die probleem is egter dat die Romeins-Hollandse reg die seevragversekering in Suid-Afrika in sekere opsigte of aspekte in 'n onontwikkelde stadium kan laat. Indien die Romeins-Hollandse beginsels nie 'n antwoord bied op wanneer vertraging en/of afwyking as redelik noodsaaklik geag word nie, behoort die goed ontwikkelde Engelse reg myns insiens van toepassing te wees.

Die huidige verskoningsgronde vir vertraging en/of afwyking van die roete in Suid-Afrika is een van daardie gevalle waar verwarring moontlik is. Die

submitisie is dat die volgende as verskoningsgronde in Suid-Afrika sal dien, naamlik slegte weersomstandighede, waar 'n skip by 'n hawe ingaan vir noodsaaklike herstelwerk, om die veiligheid van die bemanning en skip te verseker, gevangening te vermy, 'n verpligte stuurman op te laai, bemanning te vervang en 'n lewe te red. Vertraging en/of afwyking van die roete om aan die terme van die kontrak te voldoen dien ook as 'n regverdigingsgrond. Vertraging en/of afwyking kan ook kragtens die versekeringskontrak uitdruklik gemagtig wees.

Daarbenewens is die Engelse beginsel dat vertraging en/of afwyking regverdigbaar sal wees indien die vertraging en/of afwyking as redelik noodsaaklik geag word, ook in die Romeins-Hollandse versekeringsbeginsels geïnkorporeer. Hierdie beginsel het ook in die *Fedsure*-saak toepassing gevind. In die saak het die hof beslis dat 'n vertraging of onderbreking van die gewone effektiewe loop van vervoer as gevolg van die een of ander kommersiële of sydelingse doel nie as redelik noodsaaklik geag kan word nie.

7 Bibliografie

7.1 Boeke

D

D'Archy, Murray and Cleave *Export Trade*

D'Archy L, Murray C and Cleave B *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade* (Sweet and Maxwell London 2007)

Davis Insurance

Davis DM *Gorden & Getz on the South African Law of Insurance* 4de uitg (Juta Landsowne 2005)

Denenberg et al *Risk*

Denenberg HS et al *Risk and Insurance* 2de uitg (Prentice-Hall Englewood Cliffs 1974)

Dover Marine Insurance

Dover V *Elements and Practice of Marine Insurance* (Witherby & Co. Ltd London 1951)

H

Hare *Shipping Law*

Hare *Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa* (Juta Kenwynn 1999)

L

Lowry en Rawlings *Insurance Law*

Lowry J en Rawlings P *Insurance Law Doctrines and Principles* 2de uitg (Hart Oregon 2005)

M

Maclachlan *Marine Insurance*

Maclachlan D *Arnould on the Law of Marine Insurance* 4de uitg (Sweet and Maxwell London 1872)

R

Reinecke et al *Insurance Law*

Reinecke MFB et al *General Principles of Insurance Law* (Butterworths Durban 2002)

Rose *Marine Insurance*

Rose FD *Marine Insurance Law and Practice* (LLP London 2004)

W

Wherry en Newman *Insurance*

Wherry RH en Newman M *Insurance and Risk* (Holt, Rinehart and Winston New-York 1964)

7.2 Hofsaake

Bayview Motors Ltd v Mitsui Marine and Fire Insurance Co Ltd and Others 2002 EWCA 1605 (Civ)

Fedsure General Insurance Ltd v Carefree Investments (Pty) Ltd 2001 4 SA 1309 (SCA)

Glencore International AG v Ryan 2000 602 (CC)

Incorporated General Insurances Co Ltd v Shooter t/a Shooter's Fisheries 1987 1 SA 842 (A)

Lake and others, NNO v Reinsurance Corporation Ltd and others 1967 3 SA 124 (W)

Littlejohn v Norwich Union Fire Insurance Society 1905 (TH)

Lynco Plant Hire & Sales BK v Univem Versekeringsmakelaars BK 2002 5 SA 85 (T)

Mutual and Federal Insurance Co Ltd v Oudtshoorn Municipality 1985 1 SA 419 (A)

Marina Offshore Pte Ltd v China Insurance Co (Singapore) Pte Ltd 2007 1
Lloyd's Rep

Nam Kwong Medicines & Health Products Co Ltd v China Insurance Co Ltd
2002 CFI (HK)

Nima SARL v The Deves Insurance Public Co Ltd 2002 EWCA (Civ)

Pienaar v Guardian National Insurance Co Ltd 2002 3 SA 640 (C)

Refrigerated Trucking (Pty) Ltd v Zive No (Aegis Insurance Co Ltd, third party)
1996 2 SA 361 (T)

Rickards v Forestal Land, Timber & Rys Co Ltd 1942 50 (AC)

Sydmore Engineering Works (Pty) Ltd v Fidelity Guards (Pty) Ltd 1972 1 SA
478 (W)

7.3 Tydskrifartikels

B

Bamford 1965 *SALJ*

Bamford BR "The Law of Marine Insurance in South-Africa" 1965 *SALJ* 42-
52

L

Livingstone 2001 *Tulane Maritime Law Journal*

Livingstone MP "Has the Deviation Doctrine Deviated Unreasonably" 2001
Tulane Maritime Law Journal 321-340

N

Ndlovu 2008 *OBITER*

Ndlovu P "South African Marine Insurance Law: The current state of our
Draft Marine Insurance Bill and the Effect of its Promulgation on the South
African Marine Insurance Industry" 2008 *OBITER* 77-86

7.4 Wetgewing

Draft Marine Insurance Act van 1997

Marine Insurance Act van 1906

Korttermynversekeringswet 53 van 1998