

Oltean Ioana-Roxana

CONTRACTUL INTERNAȚIONAL DE ASIGURARE MARITIMĂ

*Teză de doctorat elaborată sub coordonarea științifică a
Prof. univ. dr. Dragoș-Alexandru Sitaru*

Editura
Stamangiu
2024

Capitolul VIII. Asigurarea P&I

Cluburile P&I^[1], așa cum le cunoaștem astăzi, au evoluat din asociațiile mutuale anterioare, unele oferind protecție împotriva amenzilor impuse armatorilor pentru nedeclararea corectă a mărfurilor pentru taxele portuare și vamale. Frecvent, armatorul nu era cel care a declarat greșit încărcătura. Această neregulă revine în principal proprietarului de marfă, deoarece tarifele de marfă depindeau de marfa reală care era expedită. Această declarație greșită a încărcăturii și problemele pe care le-a cauzat este evidențiată în Regulile York – Anvers la regula XIX – Marfă nedeclarată sau declarată greșit.

Celelalte cluburi au oferit protecție (sau despăgubire) împotriva datoriilor impuse prin noile acte de transport maritim de atunci. Această problemă a „*pericolului moral*”, așa cum a fost percepută de asigurătorii din secolul al XIX-lea (în special asigurătorii de la Lloyd’s) a dat naștere practicii asigurătorilor comerciali care acoperă doar trei sferturi din răspunderea care rezultă dintr-o coliziune. Cealaltă treime, care era destinată să fie reținută în numele propriu de către armatori, trebuia să ofere armatorilor un stimul moral și comercial pentru a evita o coliziune pe mare, sau pentru a îmbunătăți riscul. În ultima parte a secolului al XIX-lea, pentru a reduce costurile și cheltuielile generale, multe cluburi au fost forțate să fuzioneze, formând astfel cluburile P&I pe care le cunoaștem astăzi.

Secțiunea I. Istoric

Cluburile de Protecție și despăgubire nu sunt o noțiune nouă. Istoria lor poate fi urmărită încă din primele timpuri, când comercianții fluviali chinezi își „mediau” pierderile prin distribuirea încărcăturii peste o serie de nave încărcând jumătate din încărcătura lor pe propria navă și cealaltă jumătate pe vasul altuia.

Acest lucru a avut ca efect reducerea riscului pierderii întregii cantitate de marfă. Comercianții din India, Babilonia, Caldeea, Egipt și Fenicia utilizau practici similare. De la aceste începuturi s-au dezvoltat sistemele sofisticate ale actualelor cluburi P&I. Un club P&I este o societate de

^[1] Baatz, Y., *op. cit.*, p. 458.

asigurări reciproce prin care membrii acelei societăți răspândesc riscul de pierdere sau de revendicare între ei, sau cu alte cuvinte, pe întreaga componentă a societății. Aceste organizații timpurii s-au dezvoltat acum în treisprezece asociații de asigurări reciproce, numite cluburi P&I, care între ele asigură pasivul a aproximativ 95% din tonajul oceanic mondial.

O asociație de asigurări reciproce are trei trăsături distincte majore față de asigurătorii proprietari normali:

- a) este o cooperativă de indivizi cu interes comun,
- b) este deținută de asigurați (membrii),
- c) oferă asigurare la cost.

Sistemul mutual are avantaje distincte. Este condus de asigurați, răspunde la nevoile lor, este stabil și oferă un concept de „Club” de asistență, loialitate și servicii. Primele dovezi ale existenței cluburilor P&I în Marea Britanie au fost asociațiile de subscriere reciprocă Hull care au apărut la începutul secolului al XVIII-lea. Acestea erau în principal cluburi care acopereau nave de pescuit cu sediul în același port și limitate doar la acel port. Multe practici actuale ale cluburilor P&I își datorează originile ideilor, sistemelor și practicilor dezvoltate în urmă cu 300 de ani acestor cluburi de carenă.

Acestea au fost fondate ca asociații pentru asigurarea reciprocă a navelor lor și erau abundente în nord-estul Angliei, în special în acele porturi dominate de transportul cu cărbune. Cu toate acestea, până la sfârșitul secolului al XVIII-lea și mijlocul secolului al XIX-lea, a existat o reducere substanțială a numărului de cluburi din nord-est și o creștere a cluburilor din Londra, unele specializate în veliere, nave de fier, coaster la nivel mondial etc.

În plus, armatorii au dorit să acopere alte forme de risc, fie neacoperite de piețele tradiționale de asigurări, fie chiar la o primă prohibitivă ridicată. Unele cluburi s-au dezvoltat pentru a acoperi încărcăturile care erau transportate în contul armatorului și transportul de marfă al altui proprietar atunci când transporta bunurile altei persoane. Aceste cluburi de marfă erau, de asemenea, cunoscute sub numele de cluburi de marfă și echipamente. Aceștia erau acolo pentru a asigura un armator în timp ce nava lui se afla pe mare, fie că transporta marfă sau balast. Când o navă se afla pe mare și avea nevoie de depozite și alte provizii, costul furnizării acestora era o scădere din transportul pe care nava îl câștiga.

Au fost înființate și alte cluburi pentru a despăgubi armatorii împotriva pierderilor cauzate de reducerea obișnuită sau deducerea de către asigurători fie a unei treimi, fie a șesimi din costul materialelor noi, care au înlocuit vechile materiale, sau pentru alte reparații la navele lor. Aceste cluburi acopereau, de asemenea, membrii pentru media specială (pierderi parțiale) în mod normal pentru maximum 3% din valoarea navei proprietarului și erau cunoscuți sub numele de cluburi mici de avarie.

Astfel, „fără medii speciale” acoperea doar pierderile de peste 3% (care era o franciză). Inițial erau organizații parohiale, care erau conduse de un secretar, un manager și un mic comitet ales din comunitatea navală locală. Managerul era aproape întotdeauna un comandant de navă pensionar local. Dezavantajul acestor cluburi rezidă în însăși natura asigurărilor, și anume răspândirea riscului sau mai degrabă lipsa răspândirii acestuia.

Dacă un club ar avea ca membri doar proprietari de nave în comunitatea locală, toți armatorii din club ar putea fi supuși acelorași probleme și riscuri. Conștientizarea faptului că această practică ar concentra riscul mai degrabă decât să-l răspândească a determinat cluburile să se mute în general la Londra, rezultând într-o pierdere a controlului de către membri asupra intrării și astfel, dezvoltarea managementului clubului așa cum o știm astăzi, prin care managerii și directorii sunt responsabili pentru admiterea de noi membri.

Un club, ca orice altă organizație, are nevoie de bani pentru a funcționa, iar armatorii moderni trebuie să plătească o sumă substanțială de bani atunci când se alătură unui club. Această plată în avans este cunoscută sub numele de apel. Se bazează pe riscurile acoperite, înregistrarea pierderilor și tonajul navei implicate. Acest apel reprezintă fondurile din care sunt plătite pierderile și costurile de funcționare. Multe dintre primele cluburi au eșuat, deoarece nu cereau suficiente apeluri anticipate. Între sfârșitul secolului al XVIII-lea și începutul secolului al XIX-lea, a existat o creștere substanțială a disponibilității asigurărilor comerciale pentru corp în Marea Britanie. Aceasta a fost o perioadă de mari schimbări și progrese economice, sociale și tehnice. A existat, de asemenea, o creștere a dimensiunii, complexității și valorilor navelor și încărcăturilor acestora.

Marine Insurance Act din 1745 interzicea armatorilor să se asigure împotriva obligațiilor lor pentru sume mai mari decât valoarea navei și această valoare a fost calculată la 15 lire sterline pe tonă. Până în 1836,

instanțele au decis că un armator nu putea să recupereze de la asiguratorii casca și daune făcute în coliziune^[1]. În 1846, Lord Campbell a convins Parlamentul să adopte o lege prin care executanții să poată să dea în judecată atunci când moartea a rezultat din neglijență, iar acest lucru a dus la introducerea în Marea Britanie a primului său act de limitare a răspunderii, consacrat în Merchant Shipping Act din 1854. Armatorii au simțit că aveau nevoie de protecție împotriva impunerii acestor obligații, dând naștere primului club protejat. Societatea de protecție reciprocă a armatorilor a fost înființată la 1 mai 1855, în aceeași zi cu intrarea în vigoare a Legii privind transportul maritim din 1854.

Secțiunea II. Riscuri asigurate de cluburi

Asigurarea reciprocă este tratată în mod specific în secțiunea 85 a Marine Insurance Act 1906, ale cărei condiții sunt următoarele:

- Există o asigurare reciprocă în cazul în care două sau mai multe persoane sunt de acord să se asigure reciproc împotriva pierderilor maritime.
- Prevederile legii referitoare la primă nu se aplică asigurărilor reciproce, dar o primă poate fi înlocuită cu o garanție sau cu orice alt aranjament convenit.
- Dispozițiile prezentei legi, în măsura în care pot fi modificate prin acordul părților, pot fi modificate în cazul asigurării reciproce prin termenii polițelor emise de asociație sau prin regulile și reglementările din asociație.
- Sub rezerva excepțiilor menționate în această secțiune, prevederile acestei legi se aplică unei asigurări reciproce.

Subsecțiunea (1) nu descrie corect sistemul existent al așa-numitei asigurări reciproce pentru că asociațiile, nu membrii, sunt acum asiguratorii. În temeiul alin. (4), prevederile legale se vor aplica, împreună cu cele din Marine Insurance Act 2015, în ceea ce privește contractele încheiate la sau după 12 august 2016, cu excepția cazului în care au fost excluse în mod expres sau implicit de condițiile acoperirii acordate de

^[1] Vaux v. Salvador [1836] 4Ad&E 420, disponibil la <https://charterpartycases.com/case/395-de-vaux-v-salvador-the-la-valeur-1836-4-adolphus-and-ellis-420>.

către asociație, astfel încât regulile relevante referitoare la divulgare, garanții, de subrogare și altele asemenea rămân aplicabile în majoritatea cazurilor, în principal pentru a acoperi o serie de riscuri și datorii care nu sunt acoperite de polițele obișnuite.

În unele cazuri, o singură asociație cuprinde diverse clase care tranzacționează diferite tipuri de afaceri, într-una sau mai multe dintre care fiecare membru este înscris în funcție de tipul de asigurare de care are nevoie. În alte cazuri există diverse asociații, una pentru fiecare tip de afacere, dar administrată de la același birou.

Riscurile și pasivele acoperite în mod obișnuit de cluburile moderne, care au fost dezvoltate din vechile asociații de asigurări reciproce sunt împărțite în trei clase. În primul rând, există protecție și acoperire de despăgubire în ceea ce privește pierderea, răspunderea pentru daune sau cheltuielile suferite sau suportate ca urmare a evenimentelor care au loc în perioada de intrare, inclusiv răspunderea pentru decesul sau vătămarea echipajului, stivuitorilor, pasagerilor și altor persoane aflate la bordul navei și răspunderea pentru pierderea sau deteriorarea bunurilor lor, pasivele de coliziune și pasivele de poluare.

Alte aspecte acoperite de cluburile de protecție și despăgubire includ excesul de răspundere totală a armatorilor (inclusiv daunele primite) asupra valorii navei asigurate în caz de coliziune, daune la docuri și piloni, costul îndepărtării epavei și cheltuieli în legătură cu membrii echipajului bolnavi, răniți și naufragați, în timp ce acoperirea se acordă și în ceea ce privește cheltuielile de carantină.

Totodată, un număr de cluburi au format divizii „transport de marfă, depozitare și apărare”, care, pentru o primă facultativă suplimentară, se ocupă de litigiile privind creanțele pentru transport, retragere, recuperare și încălcare a contractului și formularea apărărilor pentru a răspunde cererilor formulate împotriva membrilor lor care nu intră în sfera asociațiilor de protecție și despăgubire sau a polițelor de asigurare obișnuite. De asemenea, aceștia se angajează să reprezinte membrii la anchete oficiale și oferă asistență juridică generală.

Aceștia nu își despăgubesc membrii pentru despăgubirile litigioase, dar suportă costurile necesare. S-a susținut în Tharros Shipping Co Ltd

v. Bias Shipping Ltd (The Griparion)^[1] că doctrina mentenanței ilegale se aplică unui club în circumstanțele în care regulile clubului nu prevăd plata cheltuielilor suportate de către cealaltă parte.

Deși a fost acceptat principiul conform căruia se pot acorda despăgubiri unei persoane care face mentenanță, dar nu este parte în acțiunea dedusă judecății, într-o cauză s-a refuzat emiterea unei astfel de hotărâri, considerând că problema ar fi mai bine soluționată prin instituirea procedurilor de către reclamant în conformitate cu Third Parties Act 2010^[2] privind drepturile împotriva asigurătorilor și că doctrina mentenanței nu ar trebui utilizată pentru a face contractele de asigurare ilegale, strict din cauza absenței oricărei dispoziții privitoare la plata de către club a cheltuielilor părții adverse.

În al treilea rând, cluburile se asigură împotriva riscurilor de război. Asociațiile de riscuri de război au apărut ca urmare a primelor ridicate solicitate de subscriitori pentru acoperirea riscurilor de război, asupra polițelor de navă care realizau comerț în apele sud-americane spre sfârșitul secolului al XIX-lea, când revoluțiile din republicile sud-americane au avut o apariție excepțional de frecventă.

Primele astfel de asociații de riscuri și datorii asigurate au început să funcționeze în 1898. Acestea reprezintă o excepție de la regula generală în rândul asociațiilor de asigurări prin faptul că asigură navele în sine și nu doar pierderi și datorii accidentale. Principalele riscuri acoperite acum sunt acele riscuri de război excluse din polița maritimă obișnuită^[3].

În majoritatea cazurilor, asociația are puterea de a controla mișcările navelor, sub rezerva plății unei despăgubiri pentru cererile formulate în temeiul încălcării contractelor de transport restante. În prezent, aproape toată asigurarea navelor britanice împotriva riscurilor de război

^[1] Tharros Shipping co. Ltd. and another v. Bias Shipping Ltd. And Others [1994], Lloyd's Rep. 577.

Queen's Bench Division (Commercial Court), Before Mr. Justice Waller, disponibil la <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=149885>.

^[2] <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2010/10/contents>.

^[3] Empresa Cubana Importada De Alimentos „Alimport” v. Iasmos Shipping Co. S.A. (THE „GoodFriend”), [1984] 2 Lloyd's Rep. 586, Queen's Bench Division (Commercial Court), Before Mr. Justice Staughton, disponibil la <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=148783>.

se efectuează cu asociațiile de riscuri de război, care sunt în mare parte reasigurate de guvern.

Există adesea clase separate pentru carenă și mașină și pentru transportul de marfă, debursări, iar pierderile prin detenție sunt uneori incluse în acoperire^[1]. Multe asociații de protecție și despăgubire exclud cererile de îndepărtare a epavei și pierderea vieții, a bolii, a vătămării corporale și naufragiu și cheltuieli cu înlocuitori, atunci când acestea provin din riscurile acoperite de asociația de risc de război, aceste creațe fiind apoi incluse în acoperirea oferită de asociația de risc de război corespunzătoare.

Cluburile asigură securitatea membrilor ale căror nave sunt reținute în legătură cu o cerere împotriva membrului, astfel încât să poată fi eliberată. În cazul în care membrul a încetat să existe, asigurarea va fi valabilă împotriva oricărui succesor în drepturi ale membrului respectiv^[2]. În cazul în care răspunderea membrului nu poate fi stabilită, nu poate exista nicio răspundere sub garanția furnizată de club și în cazul în care există îndoieli cu privire la obligația clubului de a despăgubi membrul, atunci membrului i se poate cere să acorde contra indemnizație clubului.

Cluburile care funcționează pe bază de acorduri au primit autorizația de către Comisia Europeană de interzicerea acordurilor anticoncurențiale prevăzute la articolul 101 din Tratatul UE, pentru a opera.

^[1] The Union Castle Mail Steamship Company Limited- And -The Commissioners For Her Majesty's Revenue And Customs, And between Ladbrokes Group Finance Plc And The Commissioners For Her Majesty's Revenue And Customs, disponibil la [https://www.bailii.org/cgi-bin/format.cgi?doc=/ew/cases/EWCA/Civ/2020/547.html&query=\(The\)+AND+\(Union\)+AND+\(Castle\)+AND+\(Steamship\)+AND+\(Company\)+AND+\(Ltd\)+AND+\(v\)+AND+\(HMRC\)+AND+\(.2020.\)+AND+\(EWCA\)+AND+\(Civ\)+AND+\(547\)](https://www.bailii.org/cgi-bin/format.cgi?doc=/ew/cases/EWCA/Civ/2020/547.html&query=(The)+AND+(Union)+AND+(Castle)+AND+(Steamship)+AND+(Company)+AND+(Ltd)+AND+(v)+AND+(HMRC)+AND+(.2020.)+AND+(EWCA)+AND+(Civ)+AND+(547)).

^[2] C. Itoh & CO. Ltd. and Others v. Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro and Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. Same v. Republica Federativa do Brasil (THE „RIO ASSU”) (No. 2), [1999] 1 Lloyd's Rep. 115, Court Of Appeal, Before Lord Justice Swinton Thomas, Lord Justice Otton and Lord Justice Waller, disponibil la <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=149326>.