ASIGURĂRILE MARITIME

Lilia GRIBINCEA,
doctor în drept, conferenţiar universitar (USM)

SUMMARY

Marine insurance is a type of insurance that covers boats and ships, as well as their cargo and in some instances the places where the boat or ship is docked.

Actual total loss and constructive total loss are used to differentiate the degree of proof where a vessel or cargo has been lost. An actual total loss occurs where the damages or cost of repair clearly equal or exceed the value of the property. A constructive total loss is a situation where the cost of repairs plus the cost of salvage equal or exceed the value. The use of these terms is contingent on there being property remaining to assess damages, which is not always possible in losses to ships at sea or in total theft situations. In this respect, marine insurance differs from non-marine insurance, where the insured is required to prove his loss.

Traditionally, in law, marine insurance was seen as an insurance of "the adventure", with insurers having a stake and an interest in the vessel and/or the cargo rather than simply an interest in the financial consequences of the subject-matter's survival.

Evoluţia pieţei internaţionale a asigurărilor maritime este influenţată de comerţul internaţional pe mare, de evoluţia flotei, de caracteristicile tehnice şi economice ale navelor şi de alte aspecte. Asigurarea maritimă, ca ramură a asigurărilor de bunuri, protejează navele maritime şi fluviale, alte ambarcaţiuni şi instalaţii utilizate în porturi, precum şi încărcătura acestora împotriva unui complex de riscuri.

Pierderile materiale care pot fi suferite de navă, marfă sau navlu în timpul operaţiunilor de staţionare, încărcare, transport sau descărcare poartă denumirea de avarii. În funcţie de natura obiectului asigurat, de intensitatea acţiunii riscurilor, de dimensiunea pagubelor, de posibilitatea de recuperare şi de interesele care le afectează, avariile sunt de trei categorii principale[1]:

A. Avaria totală (*total loss*) reprezintă pierderea completă a bunului asigurat sau vătămarea integrităţii trăsăturilor fizico-chimice ale acestuia până la încetarea de a mai face parte din categoria de bunuri de care aparţinea iniţial.

Avaria totală este de două categorii:

- ***Pierderea totală reală a navei*** *(actual total loss)* este considerată în situaţia în care aceasta este complet distrusă, deteriorată în asemenea măsură încât nu mai poate fi încadrată în categoria de navă, când este confiscată de inamic în caz de război, sau este atât de avariată, încât nu mai poate fi reparată.
- ***Pierderea totală reală a mărfurilor*** *(constructive total loss)* poate să afecteze încărcătura în totalitate sau parţial şi presupune distrugerea fizică totală a mărfurilor, pierderea totală a proprietăţilor fizico-chimice sau confiscarea lor de către inamic. În mod special, avaria totală a unei părţi din marfa transportată apare în situaţia în care partea afectată nu mai poate fi recuperată, recondiţionată şi nu mai are aceleaşi trăsături fizice, chimice şi aceeaşi valoare de întrebuinţare cu cea iniţială.

Atât pentru marfă, cât şi pentru navă, avaria totală poate fi constructivă, atunci când pierderea este inevitabilă, când armatorul este privat de navă şi repararea este imposibilă, când costurile necesare pentru salvare, reparaţii, recondiţionări şi reexpediere la destinaţie depăşesc valoarea asigurată, situaţie în care bunul este abandonat în favoarea asigurătorului.

B. Avaria particulară presupune orice pierdere parţială suferită de bunul asigurat ca urmare a producerii unui risc asigurat. Diferenţa dintre avaria totală şi avaria particulară se referă la dimensiunea pagubei, avaria particulară având o valoare sub valoarea comercială sau valoarea asigurată a bunului avariat. În cazul mărfurilor, avaria particulară poate fi o pagubă materială rezultată din reducerea valorii lor de întrebuinţare, din efectuarea unor cheltuieli de reparaţii şi recondiţionare sau din reducerea cantităţii, chiar ca urmare a unei vânzări fortuite în timpul călătoriei. Pentru navă, avariile particulare pot fi reprezentate de defecţiunile pe care le suferă nava din cauza riscurilor asigurate pe durata voiajului, staţionării etc.

C. Avaria generală sau comună *(general average loss)* se produce atunci când în mod intenţionat, din necesitate, în moment de mare pericol pentru întreaga expediţie, din ordinul căpitanului navei, se sacrifică o proprietate sau o parte din proprietate, sau se face o cheltuială extraordinară pentru siguranţa comună, pentru a salva şi a feri de pericol nava, marfa şi vieţile omeneşti, angajate în aventura maritimă. Avaria generală este o avarie particulară, care se produce în anumite condiţii, dar nu din cauza unor evenimente accidentale.

Un act intenţionat cauzator de pierderi poate fi inclus în cazurile de avarie comună, dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiţii:

a) pericolul sau primejdia să fie reală şi gravă, ieşită din comun (depăşind limitele condiţiilor normale de navigaţie) ***şi să ameninţe atât nava, cât şi încărcătura***;

b) sacrificiul sau cheltuielile trebuie să fie rezultatul unui act intenţionat, în scopul salvării proprietăţii comune;

c) sacrificiul, respectiv cheltuielile, să fie absolut necesare şi să aibă un caracter excepţional, adică să se distingă clar de cheltuielile normale ale armatorului, rezultate din obligaţiile sale contractuale;

d) sacrificiul să fie real, adică să nu fie o simplă aruncare peste bord a unor obiecte considerate ca pierdute sau lipsite de valoare şi ***rezonabil***, în sensul că nu trebuie sacrificat mai mult decât este necesar în situaţia dată.

S-a remarcat[2] că stabilirea caracterului avariei este foarte importantă, deoarece regimul de decontare a pagubelor diferă, în funcţie de natura avariei. În cazul avariei particulare, paguba se suportă fie de navă, fie de încărcătură, în dependenţă de bunul care a fost supus avariei sau pentru care s-au efectuat cheltuielile de salvare. În cazul avariei comune, paguba suferită în urma măsurilor luate în mod conştient şi raţional, se repartizează între cele trei interese, adică între navă, încărcătură şi navlu. Cheltuielile extraordinare pe care le-ar ocaziona armatorul în legătură cu avaria comună pot fi asigurate. Astfel, *inter alia,* pot fi asigurate:

– cheltuielile portuare efectuate în portul de refugiu;

– reparaţiile navei efectuate în portul de refugiu;

– salariile şi retribuţia aferentă orelor suplimentare, cuvenite echipajului navei;

– întreţinerea echipajului şi combustibilului consumat;

– remorcarea până la al doilea port de refugiu sau până la destinaţie;

– costul asigurării.

Condiţiile de asigurare a mărfurilor, precum şi excluderile au fost elaborate sub egida unor organizaţii şi asociaţii, cum sunt, de exemplu, Asociaţia Internaţională a Asigurătorilor *(International Underwriters Association*[3]*)*, Institutul American al Asigurărilor Maritime *(American Institute of Marine Underwriters*[4]*)* şi altele.

Pe perioada transportului[5] sunt practicate următoarele condiţii de asigurare a mărfurilor:

• ***Condiţia de asigurare A***[6]***,*** cu cea mai largă sferă de cuprindere, oferindu-se protecţie pentru toate riscurile de pierdere şi avariere a bunului asigurat, cu excepţia unor grupuri de riscuri prezentate separat.

Excluderile sunt grupate în trei categorii.

a) Pierderea, avaria sau cheltuiala rezultată din/ sau provocate de:

– comportamentul necorespunzător intenţionat al asiguratului;

– scurgerea ordinară, pierderea uzuală în greutate sau volum, uzura normală a bunului asigurat;

– ambalarea şi pregătirea insuficientă sau necorespunzătoare a bunului asigurat;

– viciul propriu sau natura bunului asigurat;

– întârzierea directă, chiar dacă întârzierea se datorează unui risc asigurat;

– insolvabilitatea sau neîndeplinirea obligaţiilor financiare de către proprietarii, managerii, navlositorii sau operatorii navei, în cazul în care, la momentul încărcării obiectului asigurat la bordul navei, asiguratul este conştient sau ar trebui să fie conştient de faptul că insolvabilitatea ar putea să împiedice cursul obişnuit al călătoriei;

– utilizarea oricărei arme de război, care foloseşte fisiunea şi/sau fuziunea atomică, nucleară sau altă reacţie asemănătoare, ori altă forţă sau obiectiv radioactiv;

b) Riscuri de război[7]. Condiţia de asigurare *riscuri de război* cuprinde:

– război, război civil, revoluţie, rebeliune, insurecţie sau conflicte civile care rezultă din acestea sau orice act ostil al său împotriva oricărei puteri beligerante;

– capturare, sechestrare, arestare, reţinere sau detenţie rezultând din aceste riscuri, tentativa de a le face şi consecinţele acestora;

– mine, torpile, bombe sau alte arme de război abandonate;

– cheltuielile şi contribuţiile la avaria comună şi/ sau cheltuielile de salvare.

c) Riscuri de greve (conflicte sociale)[8].

• ***Condiţia de asigurare B***[9]***,*** care acoperă pierderea şi avaria bunului asigurat, cauzate de următoarele riscuri numite:

– incendiu sau explozie;

– eşuarea, scufundarea sau răsturnarea navei sau ambarcaţiunii;

– răsturnarea sau deraierea mijlocului de transport terestru;

– coliziunea sau contactul navei, ambarcaţiunii sau mijlocului de transport cu un obiect exterior, altul decât apa;

– descărcarea mărfii într-un port de refugiu;

– cutremur de pământ, erupţie vulcanică sau trăsnet;

– sacrificiul în avaria comună;

– aruncarea mărfii sau luarea ei de valuri peste bord;

– intrarea apei de mare, lac sau râu în navă, ambarcaţiune, mijloc de transport, container sau loc de depozitare;

– dauna totală a unui colet pierdut peste bord sau căzut în timpul încărcării/descărcării pe/de pe navă, ambarcaţiune sau alt mijloc de transport.

În cazul *Condiţiei de asigurare B* sunt aplicate

aceleaşi excluderi ca şi în cazul *Condiţiei de asigurare A*.

• ***Condiţia de asigurare C***[10] este mai puţin cuprinzătoare, în raport cu *Condiţia de asigurare A* şi *Condiţia de asigurare B*. *Condiţia de asigurare C* acoperă pierderea şi avaria bunului asigurat, cauzate de următoarele riscuri numite:

– incendiu sau explozie;

– eşuarea, scufundarea sau răsturnarea navei sau ambarcaţiunii;

– răsturnarea sau deraierea mijlocului de transport terestru;

– coliziunea sau contactul navei, ambarcaţiunii sau mijlocului de transport cu un obiect exterior, altul decât apa;

– descărcarea mărfii într-un port de refugiu;

– cutremur de pământ, erupţie vulcanică sau trăsnet;

– sacrificiul în avaria comună;

– aruncarea mărfii peste bord.

Asigurările încheiate în condiţiile A, B şi C mai acoperă:

– cheltuielile şi contribuţiile la avaria comună şi/sau cheltuielile de salvare, plătite de asigurat, stabilite conform contractului de navlosire şi/sau legii aplicabile, dacă acestea au fost făcute pentru sau în legătură cu înlăturarea unei pierderi cauzate de orice eveniment;

– suma care reprezintă proporţia răspunderii stabilite, conform clauzei culpă comună în caz de coliziune, dacă această clauză este prevăzută în contractul de navlosire.

În cazul *Condiţiei de asigurare C,* sunt aplicate aceleaşi excluderi ca şi în cazul *Condiţiei de asigurare A* şi *Condiţiei de asigurare B*.

În practica asigurărilor internaţionale, mai sunt utilizate şi alte condiţii de asigurare a mărfurilor. Astfel, Institutul American al Asigurărilor Maritime aplică şi următoarele condiţii[11]:

▪ ***Fără răspundere pentru avarie particulară FPA*** *(Free from Particular Average – American Conditions FPAAC, January 1, 2004),* care acoperă toate daunele rezultate din pierderea totală a întregii încărcături sau a unei părţi a acesteia, precum şi daunele de avarie particulară, dacă acestea erau determinate de riscurile mărfii.

▪ ***Cu răspundere pentru avaria particulară W.A.*** *(American Institute CARGO Clauses 2004 With Average*[12]*),* care acoperă daunele rezultate din avaria totală sau parţială a întregii încărcături, sau a unei părţi a acesteia, determinate de anumite riscuri specificate, în mod expres, în poliţa de asigurare: incendii, trăsnet, furtună, vârtej, explozie, eşuare, răsturnare, naufragiu, coliziune sau contact cu orice substanţe externe (inclusiv gheaţă) altele decât apa etc.

▪ ***Toate riscurile A.R.*** *(American Institute CARGO Clauses 2004 All Risks*[13]*)*, care acoperă toate riscurile, cu excepţia celor menţionate expres şi explicit. Poliţa eliberată în condiţia *American Institute CARGO Clauses 2004 All Risks* nu acoperă:

1) Scurgerea ordinară, pierderea uzuală în greutate sau volum, uzura normală a bunului.

2) Pierderea, avaria sau cheltuielile:

a) datorate comportamentului necorespunzător, intenţionat al asiguratului;

b) cauzate de viciul propriu sau natura bunului asigurat;

c) ce decurg din insolvabilitatea sau neîndeplinirea obligaţiilor financiare ale proprietarilor, managerilor, navlositorilor sau operatorilor de nave;

d) care rezultă din ambalarea şi pregătirea insuficientă sau necorespunzătoare a bunului asigurat. În sensul clauzei, termenul „ambalare" se consideră incluzând stivuirea într-un container, numai dacă stivuirea este efectuată înainte de intrarea în vigoare a asigurării, fie de către asigurat, fie de către reprezentanţii săi.

În privinţa **condiţiilor de asigurare a navelor**, ţinem să menţionăm că Organizaţia Internaţională Maritimă *(International Maritime Organization*[14]*)*, prin Rezoluţia A 898(1), adoptată la 25.11.1999[15], a invitat statele să îndemne proprietarii de nave să deţină asigurări corespunzătoare.

Pentru a sprijini reducerea drastică a numărului de nave care nu corespund standardelor şi care navighează în apele aflate în jurisdicţia statelor-membre ale Uniunii Europene, la 23.04.2009 a fost adoptată Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind controlul statului portului[16] (în continuare – Directiva 2009/16/CE).

De asemenea, la 23.04.2009 a fost adoptată Directiva 2009/20/CE a Parlamentului European şi a Consiliului privind asigurarea proprietarilor navelor privind creanţele maritime[17] (în continuare – Directiva 2009/20/CE), care în art.4 prevede că fiecare stat membru al Uniunii Europene solicită proprietarilor de nave, care arborează pavilionul său, să deţină o asigurare care să acopere navele respective. De asemenea, fiecare stat-membru solicită proprietarilor de nave care arborează pavilionul unui alt stat să deţină o asigurare valabilă în momentul în care navele respective intră într-un port aflat sub jurisdicţia statului-membru respectiv. Acest fapt nu împiedică statele-membre, în conformitate cu dreptul internaţional, să solicite respectarea acestei obligaţii, atunci când navele respective se află în apele lor teritoriale.

În accepţiunea Directivei 2009/20/CE (art.3 lit.a), proprietar al navei este considerat proprietarul înregistrat al unei nave maritime sau orice altă persoană, cum ar fi navlositorul navei nude care răspunde de operarea navei.

Fiecare stat-membru se asigură că orice inspec-

ţie a unei nave într-un port aflat sub jurisdicţia sa, în conformitate cu Directiva 2009/16/CE, cuprinde verificarea prezenţei la bordul navei a unui certificat de asigurare.

Existenţa asigurării pentru creanţele maritime se atestă prin unul sau mai multe certificate de asigurare, eliberate de furnizorul acesteia şi păstrate la bordul navei.

În privinţa aspectelor de formă, Directiva 2009/20/CE, în art.6 prevede, că în cazul în care limba folosită în certificatele de asigurare nu este engleza, franceza sau spaniola, textul include o traducere în una din aceste limbi.

Certificatele de asigurare cuprind, în mod obligatoriu, următoarea informaţie:

(a) denumirea navei, numărul OMI şi portul de înmatriculare;

(b) numele şi sediul principal al proprietarului navei;

(c) tipul şi durata asigurării;

(d) numele şi sediul principal al asigurătorului şi, dacă este cazul, sediul la care a fost încheiată asigurarea.

Potrivit art.5 alin.(2) al Directivei 2009/20/CE, în cazul în care certificatul de asigurare nu se află la bordul navei şi fără a aduce atingere Directivei 2009/16/CE, care prevede reţinerea navelor, atunci când sunt în joc aspecte legate de siguranţă, autoritatea competentă poate să emită un ordin de expulzare a navei, ordinul fiind notificat Comisiei, celorlalte state-membre ale Uniunii Europene şi statului de pavilion implicat. În urma emiterii unui astfel de ordin de expulzare, toate statele-membre refuză intrarea navei respective în oricare dintre porturile lor până la notificarea de către proprietarul navei a certificatului de asigurare.

Contractul de asigurare a navelor se poate încheia pentru o singură călătorie sau pentru călătoriile pe care nava urmează să le efectueze într-o anumită perioadă de timp.

Sunt practicate următoarele condiţii de asigurare a navelor[18], de asemenea inspirate din clauzele formulate de Asociaţia Internaţională a Asigurătorilor:

▪ Condiţia ***„pierdere totală, avarii şi răspundere pentru coliziuni”***, care acoperă pierderea totală, pierderile şi avariile la navă, contribuţia la cheltuielile de avarie comună şi salvare, răspunderea pentru daunele rezultate din coliziunea navei asigurate cu alte nave, instalaţii portuare sau alte obiecte fixe ori plutitoare şi cheltuielile ce rezultă din acestea.

Despăgubirile se plătesc pentru pagubele produse navei de următoarele riscuri:

– pericole specifice mărilor, fluviilor, lacurilor sau altor căi navigabile;

– incendiu, explozie;

– fapt comis de către persoane din afara navei;

– aruncare peste bord şi luare de valuri;

– piraterie;

– coliziune cu navă, avion sau alte obiecte similare, cu obiecte care cad din acestea, mijloace de transport terestru, echipamente sau instalaţii de doc sau portuare;

– coliziune cu port, doc uscat sau de alt fel, cală de construcţie, cală de lansare, suport de carenaj, ponton, mol, chei, dig, platformă, geamandură, cablu telegrafic sau orice alt obiect fix sau plutitor de orice fel, inclusiv cu gheaţă plutitoare;

– cutremur de pământ, erupţie vulcanică sau trăsnet;

– accidente la încărcarea, descărcarea sau mişcarea încărcăturii sau combustibilului;

– spargerea cazanelor sau instalaţiilor sau orice defect latent la maşini sau corpul navei;

– măsuri de salvare a navei;

– măsuri ce se iau de autorităţi pentru prevenirea sau micşorarea pericolului poluării sau al ameninţării cu poluarea rezultând direct din avaria la navă;

– eroare de navigaţie;

– neglijenţa comandantului, ofiţerilor, echipajului sau piloţilor;

– neglijenţa reparatorilor sau navlositorilor, cu condiţia ca aceştia să nu se identifice cu persoana asigurată;

– barateria comandantului, ofiţerilor, echipajului sau piloţilor;

– cheltuielile necesare şi economicoase pentru prevenirea pagubei, micşorarea pagubelor produse, stabilirea împrejurărilor, cauzelor, efectelor, realităţii şi dimensiunii acesteia;

– cheltuielile de salvare sau asistenţă acordate navei, inclusiv cheltuielile suportate cu avocaţii, cheltuielile de judecată sau arbitraj şi altele asemănătoare pentru stabilirea contribuţiei;

– cheltuielile reprezentând contribuţia navei la avaria comună, inclusiv cheltuielile suportate cu avocaţii, cheltuielile de judecată sau arbitraj şi altele asemănătoare pentru stabilirea contribuţiei;

– suma în sarcina asiguratului, când, ca urmare a coliziunii navei asigurate cu alte nave, instalaţii portuare, alte obiecte fixe sau plutitoare, acesta este răspunzător pentru: pierdere sau avarie la altă navă sau bun de pe aceasta, instalaţie portuară sau alt obiect fix sau plutitor; întârziere sau pierdere de folosinţă a altei nave sau bun de pe aceasta, instalaţie portuară sau alt obiect fix sau plutitor; avarie comună, salvare sau salvare în baza unui contract al altei nave sau bun de pe aceasta, instalaţie portuară sau alt obiect fix sau plutitor.

În condiţia ***„pierdere totală, avarii şi răspundere pentru coliziuni”*** sunt următoarele excluderi de la plata despăgubirilor:

– uzura normală, deteriorarea treptată şi defectele ascunse ale corpului navei, maşinilor (motoarelor) sau

a altor părţi componente ale navei, precum şi defectarea sau încetarea funcţionării părţilor electrice sau mecanice ale acesteia;

– pagubele produse de forţarea gheţii, cu excepţia navelor care au destinaţia de spărgătoare de gheaţă;

– cheltuielile ce ţin de curăţarea, aplicarea gruntului sau vopsirea navei, dacă nu reprezintă consecinţa unui risc asigurat;

– scoaterea sau îndepărtarea epavei;

– pierderi şi avarii la încărcătura transportată în baza unui contract sau la bunuri personale, cu excepţia celor de pe altă navă, cu care nava asigurată intră în coliziune;

– salariile şi întreţinerea comandantului, ofiţerilor şi echipajului, cu excepţia cazurilor de avarie comună;

– pierderi de vieţi omeneşti, daune corporale sau îmbolnăviri;

– pagube indirecte, cum ar fi: pierderea venitului, despăgubiri datorate pentru întârzierea transportului, chiar dacă sunt consecinţa unui risc asigurat;

– pierderi sau avarii la dotările aflate la bordul navei, la proprietatea asiguratului;

– neîncasarea navlului, a contribuţiei la avaria comună şi a altor sume cheltuite în legătură cu exploatarea navei;

– război, război civil, revoluţie, rebeliune, insurecţie sau conflicte civile, rezultând din acestea, sau orice act ostil al său împotriva unei puteri beligerante;

– capturare, sechestrare, arestare, reţinere sau detenţie, consecinţele acestora şi orice încercare de a le face;

– mine, torpile, bombe sau alte arme de război abandonate;

– grevişti, muncitori în lock-out sau persoane luând parte la tulburări, revolte sau mişcări civile;

– orice terorişti sau persoane acţionând cu rea intenţie sau din raţiuni politice;

– confiscare sau expropriere.

• Condiţia ***„pierdere totală, avarie comună şi răspundere pentru coliziuni”***, care acoperă pierderea totală a navei, contribuţia la cheltuielile de avarie comună şi salvare, răspunderea pentru daunele ce rezultă din coliziunea navei asigurate cu alte nave, instalaţii portuare, alte obiecte fixe sau plutitoare şi cheltuielile decurgând din acestea. Condiţia ***„pierdere totală, avarie comună şi răspundere pentru coliziuni”*** acoperă daunele ce rezultă din avaria particulară doar dacă acestea sunt o consecinţă a coliziunii navei cu alte nave, instalaţii portuare sau alte obiecte fixe sau plutitoare.

• Condiţia ***„pierdere totală”*** acoperă pierderea totală a navei, cheltuielile de salvare şi alte cheltuieli ce decurg din acestea. Asigurătorul acordă despăgubiri pentru situaţiile menţionate la primele două condiţii sus-menţionate, cu excepţia cheltuielilor şi sumelor reprezentând contribuţia navei la avaria comună şi cele în sarcina asiguratului, coliziunea cu alte nave, instalaţii portuare, alte obiecte fixe sau plutitoare, este răspunzător pentru daunele produse direct sau indirect navei terţe.

• Condiţia ***„pierdere totală şi avarii”*** acoperă pierderea totală, pierderile şi avariile la navă, precum şi contribuţia la avaria comună.

• Condiţia ***„pierdere totală şi avarie comună”*** acoperă pierderea totală a navei, precum şi contribuţia la avaria comună şi cheltuielile de salvare.

• Asigurarea navelor aflate în construcţie în şantierele navale.

Asigurarea maritimă cunoaşte, pe lângă asigurarea navei, mărfurilor, navlului, persoanelor aflate la bordul navei şi asigurarea răspunderii pe care nava o are faţă de cei cărora le poate provoca pierderi materiale sau suferinţe.

Astfel, în asigurările maritime sunt distinse două forme de asigurare:

a) *forma contractuală*, care se bazează pe un contract de asigurare încheiat între asigurat şi asigurător, reprezentat prin poliţa de asigurare;

b) *forma asigurărilor reciproce* sau *mutuale*, care este o asigurare complementară asigurării contractuale şi nu are la bază un contract, deoarece asigurătorii care doresc să îşi asigure răspunderile faţă de terţi constituie asociaţii ale armatorilor, denumite Asociaţii (Cluburi) de Protecţie şi Indemnizare – *Protection and Indemnity Associations* sau *Protection and Indemnity Clubs*. În cadrul acestor asociaţii, din cotizaţiile membrilor se constituie un fond comun, din care se acoperă sumele ce trebuie plătite de către aceştia pentru riscurile şi tipurile de pierderi prevăzute în regulile asociaţiei. Cu titlu de exemplu menţionăm: American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc (the American Club)[19], The Britannia Steam Ship Insurance Association[20], The Japan Ship Owner's Mutual Protection and Indemnity Association[21], The London P&I Club[22], North of England P&I Association Ltd[23], The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association[24]. Asociaţiile menţionate sunt membre al Grupului Internaţional al Cluburilor de Protecţie şi Indemnizaţie – International Group of P&I Clubs[25]. Din acest Grup fac parte 13 Cluburi independente de P&I, care împreună asigură Protecţie şi Indemnizare pentru aproximativ 90% din transportul maritim mondial.

Condiţiile de asigurare a Cluburilor P&I includ riscurile a căror producere implică răspunderea armatorilor. Prin asigurarea reciprocă, armatorii îşi acordă sprijin reciproc. Acoperirile pe care le oferă Cluburile P&I armatorilor sunt stabilite în Regulile Cluburilor. Din riscurile acoperite de Cluburile P&I menţionăm următoarele:

• Pierderile de vieţi omeneşti, vătămarea corpora-

lă sau îmbolnăvirea membrilor echipajului şi terţelor părţi, inclusiv răspunderea proprietarului navei conform legii.

- Salvarea vieţilor omeneşti.
- Cheltuieli necesare pentru substituirea căpitanului navei, ofiţerilor sau oricărui membru al echipajului.
- Cheltuieli generate de devieri, taxe portuare rezultate din necesitatea de acostare pentru salvarea membrilor echipajului şi răspunderea legală pentru obiectele personale pierdute ale acestora.
- Răspunderea pentru transporturile mărfurilor în containere.
- Răspunderea armatorului pentru daunele produse mărfii sau altor obiecte transportate cu nava sa prin coliziune. Ţinem să menţionăm că răspunderea armatorului faţă de proprietarul mărfurilor este limitată prin contractul de transport sau prin convenţiile internaţionale.
- Răspunderea pentru pierderea sau avarierea oricărei nave sau proprietăţi fără contactul direct, precum forţa valurilor, care poate provoca pagube altor nave sau la deviere, rezultate din coliziunea navei cu o altă navă.
- Pierderea, distrugerea produsă docurilor, cheiurilor, digurilor, semnalelor luminoase, cablurilor sau altor obiecte asemănătoare.
- Despăgubiri solicitate de un membru, care poate deveni răspunzător faţă de proprietarii altor nave datorită imposibilităţii de a invoca clauza ,,culpa comună în caz de coliziune".
- Daunele sau amenzile impuse de autorităţile vamale, portuare, de grăniceri şi de alte autorităţi locale sau guvernamentale.
- Răspunderea pentru îndepărtarea epavelor rezultate din naufragiu.
- Răspunderea armatorilor faţă de proprietari în baza contractelor de locaţiune a instalaţiilor şi utilajelor de încărcare-descărcare.

O formă de asigurare o constituie asigurarea transportului de marfă, contrastaliilor şi apărare, cunoscută sub denumirea de FD&D (Freight, Demurrage and Defense Insurance). Această asigurare acoperă membrilor costurile legale şi de asistenţă juridică ce ţin de disputele apărute din construcţia, cumpărarea, vânzarea, deţinerea şi exploatarea unei nave.

Note:

[1] Ciurel Violeta, *Asigurări şi reasigurări: abordări teoretice şi practici internaţionale,* All Beck, Bucureşti, 2000, p.234-237.

[2] Dobrin Marinică, *Asigurări şi reasigurări,* Editura Fundaţiei România de Mâine, Bucureşti, 2000, p.130.

[3] http://www.iua.co.uk, accesat la 20.08.2012.

[4] http://www.aimu.org, accesat la 20.08.2012.

[5] A se vedea şi Ciurel Violeta, *op.cit.,* p.242-245.

[6] A se vedea şi Institute CARGO Clauses (A) 2009 a Asociaţiei Internaţionale a Asigurătorilor www.iuaclauses.com, accesat la 20.08.2012.

[7] *Ibidem.*

[8] A se vedea şi Institute Strikes Clauses (CARGO) 2009 a Asociaţiei Internaţionale a Asigurătorilor www.iuaclauses.com, accesat la 20.08.2012.

[9] A se vedea şi Institute CARGO Clauses (B) 2009 a Asociaţiei Internaţionale a Asigurătorilor www.iuaclauses.com, accesat la 20.08.2012.

[10] A se vedea şi Institute CARGO Clauses (C) 2009 a Asociaţiei Internaţionale a Asigurătorilor www.iuaclauses.com, accesat la 20.08.2012.

[11] www.aimu.org, accesat la 20.08.2012.

[12] www.aimu.org, accesat la 20.08.2012.

[13] www.aimu.org, accesat la 20.08.2012.

[14] www.imo.org

[15] www.imo.org, accesat la 21.08.2012.

[16] Publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* L 131 din 28.05.2009, p.57-100.

[17] *Ibidem*, p.128-131.

[18] Ciurel Violeta, *op.cit.,* p.246-249.

[19] http://www.american-club.com, accesat la 22.08.2012.

[20] http://www.britanniapandi.com, accesat la 22.08.2012.

[21] http://www.piclub.or.jp, accesat la 22.08.2012.

[22] http://www.londonpandi.com, accesat la 22.08.2012.

[23] http://www.nepia.com, accesat la 22.08.2012.

[24] http://www.westpandi.com, accesat la 22.08.2012.

[25] http://www.igpandi.org, accesat la 22.08.2012.