

**Ioana-Roxana Oltean**

**CONTRACTUL INTERNAȚIONAL  
DE ASIGURARE MARITIMĂ**

*Editura*  
**Hamangiu**  
**2024**

## CAPITOLUL AL II-LEA.

# CONTRACTUL DE ASIGURARE MARITIMĂ

### *Secțiunea 1. Elemente introductive*

Funcția principală a asigurării constă în transferul și în distribuția riscurilor. Prin asigurare are loc transferul riscului de pierderi economice la asigurător, care la rândul său redistribuie riscul prin acorduri de investiții și reasigurări. Contractul de asigurare este un contract în temeiul căruia o persoană (asigurătorul) este obligată legal să plătească o sumă de bani sau echivalentul acesteia unei alte persoane (asiguratul), în cazul producerii unui eveniment stipulat în poliță. Momentul la care se ivește riscul și durata lui sunt incerte, iar acești doi factori pot afecta interesul în obiectul asigurat.

Contractul de asigurare maritimă este un contract special de asigurare care protejează împotriva pierderilor materiale și de altă natură, asupra bunurilor mobile și a intereselor asociate, precum și împotriva pierderilor care apar în cursul unei călătorii pe mare. Prin contractul de asigurare maritimă asigurătorul se obligă să despăgubească asiguratul, în modul și în măsura în care s-a convenit, împotriva pierderilor maritime, adică a pierderilor provocate de riscul maritim.

De asemenea, contractul de asigurare maritimă este un contract de despăgubire<sup>[1]</sup>. Asigurătorul nu stipulează, în niciun caz, să devină cumpărătorul obiectului asigurat, ci el trebuie numai să despăgubească<sup>[2]</sup>. În mod ideal, asiguratul ar trebui să fie despăgubit numai în măsura pierderii sale. Totuși, în practică, acest lucru nu este întotdeauna ușor de realizat, ceea ce determină ca acest tip de contract să nu fie unul de despăgubire sau indemnizare perfectă. Astfel, o poliță de asigurare nu este un contract perfect de despăgubire<sup>[3]</sup>. Definiția contractului de asigurare este preluată din art. 9 din Legea nr. 136/1995 privind asigurările și reasigurările în România, în prezent abrogată.

---

[1] I. MACOVEI, C. MACOVEI, *op. cit.*, p. 82-83.

[2] King's Bench Division, *Brotherston v. Barber*, (1816) 5 M&S 418, 15 November 1816, parag. 425.

[3] House of Lords, *Irving v. Manning and Anderson*, (1847) 1 HL Cas 287, 23 July 1847.

În doctrina anterioară noului Cod civil român, contractul de asigurare a fost definit ca reprezentând „acel contract prin care o parte, numită asigurat, se obligă să plătească periodic celeilalte părți, numită asigurător, o anumită sumă de bani, numită primă de asigurare, în schimbul obligației asigurătorului ca, în ipoteza survenirii cazului asigurat, să plătească o sumă de bani numită indemnizație, în limitele și în termenele convenite”<sup>[1]</sup>.

Din definiția contractului de asigurare se pot deduce părțile contractului de asigurare maritimă. Astfel, acestea sunt asigurătorul și asiguratul. Pe lângă asigurat și asigurător mai pot fi implicate în raporturile de asigurare o multitudine de alte părți care generează o complexitate corespunzătoare a contractului de asigurare, cum ar fi contractantul asigurării, beneficiarul, persoana cuprinsă în asigurare, coasigurătorii, reasigurătorii, intermediarii care mijlocesc încheierea contractului de asigurare, persoanele păgubite etc.

Asigurătorul<sup>[2]</sup> este acea parte din contractul de asigurare care, în schimbul unei prime de asigurare încasate de la asigurat sau contractant, își asumă obligația de a acoperi pagubele produse bunurilor asigurate împotriva unor calamități naturale sau accidentale, de a plăti suma asigurată în cazul survenirii evenimentului asigurat sau de a plăti o despăgubire pentru prejudiciul de care asiguratul răspunde, în temeiul legii, față de alte persoane<sup>[3]</sup>. Acest rol poate fi îndeplinit de o persoană fizică sau de o persoană juridică, însă în materia asigurărilor maritime, având în vedere costurile uriașe ale mărfurilor sau bunurilor transportate, este puțin probabil ca o persoană fizică să se angajeze într-un astfel de raport.

Asiguratul este persoana fizică sau juridică ce încheie contractul de asigurare, asumându-și obligația de plată a primei, cu scopul garantării valorii bunurilor sale asupra cărora poate plana un risc ori pentru a se proteja împotriva evenimentelor care ar putea să apară în viața sa<sup>[4]</sup>. Potrivit O.U.G. nr. 9/2012 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime<sup>[5]</sup>, proprietarii navelor, indiferent de pavilionul

---

[1] M.N. COSTIN, D. TĂTARU, *Contractul de asigurare. Concept. Elemente*, în Revista de drept comercial nr. 6/2000, p. 23-25.

[2] I. MACOVEI, C. MACOVEI, *op. cit.*, p. 117-118.

[3] E.M. MINEA, *Încheierea și interpretarea contractelor de asigurare*, Ed. C.H. Beck, București, 2006, p. 79.

[4] *Idem*, p. 80.

[5] M. Of. nr. 231 din 6 aprilie 2012.

arborat, dacă pătrund într-un port românesc, au obligația de a contracta o asigurare care să acopere răspunderea navelor respective.

Asiguratul este persoana care urmărește să își protejeze bunurile de riscul unor pierderi sau evenimente neprevăzute. De asemenea, este persoana care este despăgubită sau are posibilitatea de a primi o anumită sumă de bani dacă are loc un eveniment precizat în contractul de asigurare. Ca atare, acesta este persoana a cărei pierdere creează oportunitatea plății de către asigurator.

În raporturile de asigurare pot interveni alte persoane, cum ar fi beneficiarul asigurării. Acesta este un terț, căruia asiguratorul trebuie să îi plătească indemnizația de asigurare în cazul producerii evenimentului prevăzut în poliță, în temeiul contractului sau al legii. Totodată, este persoana a cărei răspundere civilă este acoperită prin asigurare față de terții păgubiți, deși nu este un asigurat propriu-zis, cocontractant sau un terț beneficiar și nici nu are obligația de a achita primele de asigurare<sup>[1]</sup>.

Contractantul asigurării este persoana fizică sau juridică ce încheie contractul în vederea acoperirii, la riscului care poate privi o altă persoană decât semnatarul poliței. Această situație poate interveni în domeniul asigurărilor maritime în cadrul raporturilor juridice constituite între societăți-mame, sucursale sau filiale, context în care se poate ca persoana care încheie contractul să nu fie beneficiarul direct. Aceste situații nu sunt frecvente în practică. Contractantul, deși este parte în contractul de asigurare, nu are calitatea de asigurat decât atunci când semnează polița pentru sine. El poate să indice o persoană terță care să fie protejată prin asigurare. În acest caz, contractantul nu va beneficia de acoperirea pe care asiguratorul o va acorda la producerea cazului asigurat.

Coasiguratorii sunt părți contractante, dar în contracte de asigurare distincte. Numărul raporturilor de asigurare va fi dat în funcție de numărul participanților la asigurare cu privire la riscurile asigurate. Lucrurile stau diferit în materia reasigurării, unde raportul juridic este între societatea de asigurare și cea de reasigurare. Prin urmare, doar aceste entități pot fi părți ale raporturilor de reasigurare. Reasigurarea maritimă este tot o formă a contractului de asigurare, care este supusă aceluiași condiții generale de validitate, însă aceasta va fi analizată într-un un capitol subsecvent.

---

<sup>[1]</sup> FR. DEAK, *Tratat de drept civil. Contracte speciale*, Ed. Universul Juridic, București, 2001, p. 488-489.

Un rol foarte important în încheierea contractului de asigurare îl joacă brokerul de asigurare. Acesta acționează ca un intermediar<sup>[1]</sup> între asigurat și asigurător și nu este o parte propriu-zisă a contractului de asigurare, deși este esențial pentru formarea lui. Legea nr. 32/2000 privind activitatea și supravegherea intermediarilor în asigurări și reasigurări<sup>[2]</sup>, în prezent abrogată, definea brokerul de asigurare ca fiind: a) persoana juridică română, autorizată în condițiile legii, care negociază pentru clienții săi, persoane fizice sau juridice, asigurați ori potențiali asigurați, încheierea contractelor de asigurare sau de reasigurare și acordă asistență înainte și pe durata derulării contractelor ori în legătură cu regularizarea daunelor, după caz<sup>[3]</sup>; b) un intermediar dintr-un stat membru, care desfășoară activități de intermediere pe teritoriul României, conform dreptului de stabilire și libertății de a presta servicii.

În materia asigurării maritime, brokerii sunt adesea identificați în cadrul Lloyd's, acesta fiind locul unde sunt reuniți majoritatea profesioniștilor în domeniu. Rolul brokerului de asigurare este de a facilita acoperirea pentru asigurat, apelând la unul sau la mai mulți asigurători cu care în general are o colaborare anterioară.

Alți actori care ar putea apărea în legătură cu contractul de asigurare sau reasigurare sunt acționarii ori asociații semnificativi, care erau definiți de Legea nr. 32/2000 ca fiind orice persoană care, nemijlocit și singură ori prin intermediul sau în legătură cu alte persoane fizice ori juridice, exercită drepturi ce decurg din deținerea unor acțiuni/părți sociale care, cumulate, reprezintă cel puțin 10% din capitalul social al unui broker de asigurare și/sau de reasigurare ori îi conferă acesteia cel puțin 10% din totalul drepturilor de vot în adunarea generală a acționarilor/asociaților sau care dau posibilitatea să exercite o influență semnificativă asupra conducerii brokerului de asigurare și/sau de reasigurare în care are poziția semnificativă, după caz<sup>[4]</sup>.

În aceeași notă, mai există și agenții de asigurare, definiți de actul normativ indicat mai sus drept persoana fizică sau juridică împuternicită, în baza autorizării unui asigurător ori reasigurător, să încheie în numele

---

[1] I. MACOVEI, C. MACOVEI, *op. cit.*, p. 125-134.

[2] M. Of. nr. 148 din 10 aprilie 2000.

[3] Art. 2 pct. 8 din Legea nr. 32/2000.

[4] Art. 2 pct. 1 din Legea nr. 32/2000.

și în contul asiguratorului sau reasiguratorului contracte de asigurare ori de reasigurare cu terții, conform condițiilor stipulate în contractul de mandat încheiat, fără să aibă calitatea de asigurator/reasigurator, broker de asigurare și/sau de reasigurare<sup>[1]</sup>.

Un element esențial al contractului de asigurare maritimă este că acesta reprezintă un contract de despăgubire sau un contract de indemnizare, cum a mai fost numit pe parcursul acestei lucrări. Această denumire provine din rolul pe care îl îndeplinește un contract de acest tip, adică de a asigura despăgubirea părții prejudiciate în cazul producerii unui risc asigurat<sup>[2]</sup>. Ca atare, singurul său obiectiv este de a facilita despăgubirea asiguratului pentru orice pierderi pe care le-ar putea suferi prin intermediul acțiunii acelor pericole împotriva efectelor cărora subscriitorul, conform condițiilor poliței sale, s-a angajat să îl protejeze.

Obiectul asigurării maritime este prevenirea pierderilor pentru asigurat cauzate prin intermediul oricăruia dintre pericolele sau riscurile asigurate. Întreaga esență a contractului de asigurare ar fi denaturată în măsura în care s-ar considera că apariția riscurilor asigurate constituie un mijloc de îmbogățire, întrucât ar determina nașterea în patrimoniul asiguratului a unui interes în producerea unor pierderi, aspect contrar logicii comerciale. Această rațiune determină și nașterea principiului interesului asiguratului, un alt element de esență al contractului de asigurare, interes care este opus noțiunii de a dori producerea riscurilor asigurate. După cum vom vedea pe parcursul acestei lucrări, absența interesului asiguratului va duce la imposibilitatea de despăgubire a asiguratului.

Având în vedere că despăgubirea este principalul obiectiv al contractului de asigurare maritimă, este important să se investigheze natura și amploarea despăgubirii pe care o poate garanta. În Marea Britanie și în Statele Unite, contractul de asigurare maritimă asigură protecție nu numai împotriva evenimentelor care privesc asiguratul de ceva ce deținea, dar și împotriva acelor evenimente care l-ar priva pe acesta de șansa de a obține un avantaj sau un profit care ar fi putut în mod rezonabil să fie obținut<sup>[3]</sup>.

---

[1] Art. 2 pct. 3 din Legea nr. 32/2000.

[2] D.AL. SITARU, Ș.AL. STĂNESCU, *op. cit.*, p. 455.

[3] K.S. WOLLNER, *How to Draft and Interpret Insurance Policies*, Casualty Risk Publishing, 1999.

## ***Secțiunea a 2-a. Formarea contractului de asigurare maritimă***

Pe piața londoneză, polițele de asigurare<sup>[1]</sup> pot fi încheiate la London Company Market sau la Lloyd's. În acest domeniu, piața este organizată printr-un organism numit International Underwriting Association, format prin reunirea Institute of London Underwriters, al cărui obiect de activitate era reprezentat de asigurarea riscurilor maritime și aviatice, și Reinsurance Market Association, care se ocupa de asigurarea altor riscuri decât cele maritime.

Indiferent dacă este vorba despre un contract de asigurare sau de reasigurare ori dacă în cauză există o poliță de asigurare originală sau una de girare și indiferent dacă riscul este un risc maritim ori de altă natură, regulile sunt în principiu aceleași<sup>[2]</sup>. Totodată, trebuie subliniat că aceste reguli generale se aplică indiferent dacă operațiunea de asigurare a fost realizată prin intermediul Lloyd's sau al altei piețe de asigurare.

Brokerii Lloyd's sunt cei care aduc afaceri pe piață în numele deținătorilor de polițe și cercetează pentru a vedea care syndicate ar putea acoperi riscul menționat de asigurat și în ce condiții. Un broker care nu are acces direct la piața Lloyd's, în special dacă este un broker din străinătate, va trebui să apeleze la un broker Lloyd's care să acționeze ca agent al acestuia.

Piața din Londra este o piață de subscriitori, ceea ce înseamnă că asigurătorii participă în mod normal la asigurarea întregului risc acoperind anumite procente ale acestuia. Astfel, subscriitorii care acceptă oferta<sup>[3]</sup> brokerului scriu pe formular procentul din risc pe care îl vor acoperi, iar în măsura în care nu s-a acoperit în proporție de 100%, brokerul de asigurare va continua să caute subscriitori pentru a acoperi procentul de risc rămas neacoperit.

Secțiunea 22 din *Marine Insurance Act 1906* este în prezent singura normă de drept pozitiv care este în vigoare și impune *ad probationem* ca un contract de asigurare maritimă să fie încorporat într-o poliță de asigu-

---

<sup>[1]</sup> Înalta Curte de Casație, dec. din 8 iunie 1892, în M. VERIOTTI, *Jurisprudență maritimă*, Ed. Ex Ponto, 2000, p. 78.

<sup>[2]</sup> S. ANGHENI, *op. cit.*, p. 395-400.

<sup>[3]</sup> D.AL. SITARU, Ș.AL. STĂNESCU, *op. cit.*, p. 387.

rare<sup>[1]</sup>. Această secțiune se aplică tuturor polițelor maritime, mai puțin celor care fac obiectul reglementării *Marine and Aviation Insurance (War Risks) Act 1952*. Polița în sine reprezintă doar forma pe care o îmbracă acordul de voință<sup>[2]</sup> al părților cu privire la încheierea unui contract de asigurare maritimă. Inițial era necesară o formă solemnă pentru validitatea contractului, însoțită de un timbru special, însă acest formalism excesiv a fost depășit rapid datorită necesităților domeniilor în care erau incidente polițele.

La reformele legislative ulterioare adoptării acestui text, s-a pus în dezbatere necesitatea înlăturării cuvântului „poliță” în favoarea sintagmei „contract de asigurare”, având în vedere semnificația curentă a celor două noțiuni. Cu toate acestea, forul deliberativ a decis că, deși în anumite secțiuni ale *Marine Insurance Act 1906* cele două reprezintă același instrument, în altele normele se referă efectiv la o poliță de asigurare specifică. Acest aspect este relevant pentru că, în proporție covârșitoare, contractele de asigurare maritimă din întreaga lume se bazează pe dispozițiile acestui act normativ, astfel că practica și rațiunea legiuitorului englez au relevanță pentru comunitatea internațională în ansamblul său.

De altfel, sancțiunea pentru imposibilitatea de prezentare a poliței a fost tranșată într-o cauză<sup>[3]</sup>, fiind vorba despre o situație vizând plata unei despăgubiri pentru pierderea mărfii. Costul salvării a fost plătit de o terță parte, care ulterior a fost plătită de asigurător. Asiguratul a chemat în judecată asigurătorul, argumentând că plata către terț nu l-a exonerat pe asigurător de obligația sa de a plăti în temeiul contractului de asigurare și, prin urmare, despăgubirea ar trebui să fie plătită acestuia. Unul dintre argumentele invocate de asigurător pentru a evita atragerea răspunderii sale a fost că asiguratul nu se afla în posesia poliței.

Cu toate acestea, instanța a considerat că nu exista nicio îndoială că polița există și că toate părțile au un interes în existența ei, admitând astfel acțiunea reclamanților. În considerente s-a reținut că polița se poate pierde, dar acțiunea întemeiată pe aceasta poate fi admisă dacă reclamantul poate dovedi cele susținute, abordare care a fost menținută și în

---

[1] *Idem*, p. 415.

[2] C. BÎRSAN, GH. BELEIU, FR. DEAK (coord.), *op. cit.*, p. 11.

[3] King's Bench Division, *Swan & Cleland's Graving Dock & Slipway Company v. Maritime Insurance Company & Croshaw*, [1907] 1 KB 116.



alte cauze<sup>[1]</sup>. Această jurisprudență a fost cea care a determinat ca legea în vigoare să nu impună asiguratului să dețină efectiv polița pentru a formula pretenții în baza contractului de asigurare, fiind suficient să se demonstreze că a fost emisă o astfel de poliță.

Trebuie menționat faptul că, deși dispozițiile secțiunii 22 din *Marine Insurance Act 1906* prevăd că *ad probationem* este necesar ca un contract de asigurare să îmbrace forma unei polițe de asigurare, acest act normativ nu stipulează alte condiții de formă ale actului și nici nu definește propriu-zis ce înseamnă o poliță de asigurare.

În principiu, o poliță de asigurare trebuie să cuprindă ce este detaliat în secțiunea 23 din *Marine Insurance Act 1906*, respectiv numele asiguratului sau al persoanei care încheie polița în numele acestuia, semnătura asigurătorului, iar obiectul asigurării să fie determinabil. Cu privire la cel din urmă element, acesta este unul de noutate, având în vedere că sub legislația anterioară nu era necesar ca obiectul contractului de asigurare să fie determinabil.

Pe lângă acestea, era necesar ca polița să precizeze care sunt riscurile pentru care este contractată, transportul la care se referă sau perioada de valabilitate, sumele asigurate, numele asigurătorilor. Aceste precizări sunt relevante, întrucât, în funcție de legislația sub care a fost edictată polița, alte norme de drept pot fi incidente. În orice caz, sub reglementarea actuală se pare că nu mai este necesar să existe o poliță în mod formal, ci orice document care ar conține elementele enunțate mai sus ar reprezenta un fundament juridic suficient pentru a constitui un raport de asigurare. Problema practică ce rămâne este posibilitatea de dovedire a raportului de asigurare în aceste condiții. În orice caz, cea mai uzitată formă de poliță este un formular standard pentru riscurile pentru care piața londoneză este dispusă să încheie asigurare.

De asemenea, trebuie reținut, tot prin prisma considerentelor legii aplicabile, faptul că din 2007 a fost adoptată o nouă procedură, asigurările trebuind să fie întocmite după modelul *Market Reform Contract*. Această formă este mai ușor de utilizat, întrucât este împărțită în 6 secțiuni, care se referă la riscurile asumate, informațiile tipice care trebuie arătate asigurătorilor, aspectele referitoare la securitate, aspectele fiscale, comisionul

---

<sup>[1]</sup> Queen's Bench Division, *Eide UK Ltd v. Lowndes Lambert Group Ltd (The „Sun Tender”)*, [1999] QB 199.

brokerului, precum și consimțământul propriu-zis cu orice amendamente ulterioare ale contractului.

În sistemul anterior, brokerul de asigurare trebuia să pregătească un formular (*slip*) care să conțină diverse elemente cu privire la asigurarea ce urma a se încheia, într-un mod suficient de precis pentru ca orice asigurător să poată edicta o poliță în baza acestuia, fără a avea nevoie de informații suplimentare. În principiu, formularele de acest tip conțineau informații cu privire la numele vasului, descrierea obiectului asigurării, perioada sau voiajul pentru care se contracta asigurarea, contravaloarea maximă a despăgubirilor, clauzele standard care trebuie incluse și orice alte clauze sau garanții suplimentare.

Ulterior conceperii formularului, brokerul de asigurare se deplasa la multipli asigurători pentru a încerca să îi convingă să încheie polița de asigurare, iar în măsura în care aceștia doreau să încheie un astfel de contract, semnau formularul brokerului, practică denumită „zgâriere” (*scratching*). Semnătura respectivă reprezenta, totodată, și cuantumul pe care se angaja să îl asigure un asigurător. În ipoteza în care primul asigurător la care se apela nu dorea să încheie contractul pentru întreaga asigurare, ci numai pentru un procent din aceasta, brokerul mergea și la alți asigurători, până se acoperea întreaga valoare pentru care a fost conceput formularul. Ulterior acoperirii întregii sume, era datorია brokerului să asigure punerea în executare a dispozițiilor poliței, aspect ce se realiza prin intermediul Lloyd’s Policy Signing Office.

Având în vedere cele relatate mai sus, apar anumite probleme cu privire la calificarea juridică a acestui formular, precum și la efectele pe care le produce, în ce măsură acesta poate fi considerat o poliță de asigurare și dacă un astfel de formular poate duce la rectificarea unei polițe propriu-zise.

Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie să recurgem la speța *Ionides and Another v. Pacific Fire and Marine Insurance Company*<sup>[1]</sup>, la care au făcut referire Comisia juridică și Comisia juridică scoțiană în momentul în care au analizat necesitatea abrogării secțiunii 22 din *Marine Insurance Act 1906*<sup>[2]</sup>: „Formularul este, în practică și în opinia celor implicați în asigurări maritime, contractul complet și final dintre părți, care reglementează

---

[1] Queen’s Bench Division, (1872) LR 7 QB 517, 24 June 1871.

[2] Law Commission, Scottish Law Commission, *Reforming Insurance Contract Law. Issues Paper 9: The Requirement for a Formal Marine Policy: Should Section 22*

condițiile asigurării, prima de asigurare, iar nicio parte nu poate, *fără acordul celeilalte, să se abată de la cele agreate, fără a exista o încălcare a contractului*<sup>[1]</sup>.

Totodată, în ceea ce privește efectele juridice<sup>[2]</sup>, s-a reținut că formularul (*slip*) este un contract de asigurare maritimă și în același timp nu este o poliță de asigurare<sup>[3]</sup>. Putem observa practica instanțelor de judecată de a recunoaște formularele semnate de către asigurători drept un acord valabil format. Această speță a marcat trecerea de la optica ilustrată în cauza *Warwick v. Slade*<sup>[4]</sup> și a subliniat distincția între contractul de asigurare maritimă și poliță.

În concret, în cauza *Ionides and Another v. Pacific Fire and Marine Insurance Company* exista o asigurare contractată pentru o navă cu numele „Socrate”, însă formularul se referea la nava „Socrates”, diferența dintre cele două ambarcațiuni constând în aceea că cea dintâi era o navă de o vechime mai mare. În momentul în care marfa transportată pe „Socrate” a pierit, asigurătorul a refuzat să achite contravaloarea despăgubirilor, invocând motivul că nu i-a fost adus la cunoștință un fapt material esențial la momentul încheierii contractului, respectiv identitatea corectă a navei. Prin urmare, era relevant în ce măsură se încheiase contractul de asigurare maritimă la momentul completării formularului inițial, moment prealabil indicării vasului. Instanța a reținut că, deși formularul nu reprezintă o poliță propriu-zisă și, ca atare, nu satisface condițiile prevăzute de *Marine Insurance Act 1795*, acesta este totuși un contract de asigurare. Hotărârea a fost menținută în apel<sup>[5]</sup>.

---

*Be Repealed?*, 2010, p. 5, [https://www.scotlawcom.gov.uk/files/9412/8860/4129/cpinsurance\\_issue9.pdf](https://www.scotlawcom.gov.uk/files/9412/8860/4129/cpinsurance_issue9.pdf).

<sup>[1]</sup> „*The slip is, in practice, and according to the understanding of those engaged in marine insurance, the complete and final contract between the parties, fixing the terms of the insurance and the premium, and neither party can, without the assent of the other, deviate from the terms thus agreed on without a breach of faith, for which he would suffer severely in his credit and future business*”.

<sup>[2]</sup> Law Commission, Scottish Law Commission, *op. cit.*, p. 6.

<sup>[3]</sup> „*The slip is clearly a contract for marine insurance, and is equally clearly not a policy*”.

<sup>[4]</sup> King’s Bench, *Warwick v. Slade and Another*, 170 E.R. 1329, 11 December 1811.

<sup>[5]</sup> *Ionides and Another v. Pacific Fire and Marine Insurance Company*, citată anterior, p. 526: „*It is quite enough, therefore, to say that here it was not given in evidence to*

În prezent, formularul are valoarea unei oferte de a contracta, similar cu cea întâlnită în dreptul civil român. Prin semnarea formularului de către asigurător, se realizează acceptarea ofertei în proporția sau procentul înscris de către acesta, iar din acest moment se naște obligația celei mai bune credințe, astfel că orice reprezentare falsă a realității sau încălcare a obligației de a aduce la cunoștința asigurătorului activează dreptul acestuia de a nu își onora obligațiile izvorâte din contractul de asigurare.

În orice caz, formularul nu reprezintă o poliță în sensul indicat de legislația în vigoare. Cu toate acestea, au existat situații de excepție în care acțiuni în pretenții legate de pierderi maritime au fost admise, în condițiile inexistenței unei polițe de asigurare. Cu privire la acestea, putem reține faptul că prin intermediul recurgerii la mijlocul de probă al expertizei sau chiar prin simpla audiere a unui expert se poate stabili cu ușurință care sunt semnificațiile prescurtărilor și acoperirea agreată de către asigurător, aspecte care se regăsesc în cuprinsul formularului.

În anumite state, practica asigurărilor este efectuată în exclusivitate de către societăți comerciale, ca atare, registrele lor în care se consemnează operațiunea de asigurare maritimă pot să fie suficiente pentru a le obliga să emită o poliță de asigurare. Acest aspect depinde de legislația în baza căreia se pornește litigiul, având în vedere valoarea dată acestor registre. În dreptul român, acest aspect este guvernat de prevederile art. 280 C. proc. civ., care prevede următoarele: „(1) Registrele profesioniștilor, întocmite și ținute cu respectarea dispozițiilor legale, pot face între aceștia deplină dovadă în justiție, pentru faptele și chestiunile legate de activitatea lor profesională. (2) Registrele prevăzute la alin. (1), chiar neținute cu respectarea dispozițiilor legale, fac dovadă contra celor care le-au ținut. Cu toate acestea, partea care se prevalează de ele nu poate scinda conținutul lor. (3) În toate cazurile, instanța este în drept a aprecia dacă se poate atribui conținutului registrelor unui profesionist o altă putere doveditoare, dacă trebuie să se renunțe la această probă în cazul în care registrele părților nu concordă sau dacă trebuie să atribuie o credibilitate mai mare registrelor uneia dintre părți”.

---

*prove a binding contract between the parties or to contradict or to explain, or in any way affect the construction of the policy in question; but it was given in evidence only to shew what their intention was in preparing the policy. For that purpose, I am clearly of opinion that it was admissible in evidence and might be used for that purpose”.*

Ca atare, în momentul analizei speței deduse judecății trebuie acordată deosebită atenție valorii acestor înscrisuri, întrucât apar discrepanțe de reglementare în legislația diferitelor state. Dacă în unele state valoarea acestor înscrisuri este reglementată de legea procedurală, atunci legea forului are o implicație directă pe fondul cauzei, iar dacă este reglementată de legea substanțială, trebuie determinat care este legea care guvernează raportul juridic dedus judecății.

Într-o altă opinie<sup>[1]</sup>, deși formularul constituie un contract încheiat între asigurat și fiecare asigurator care l-a semnat, el reprezintă un contract temporar, valabil în acest scop numai până la emiterea poliței de asigurare propriu-zise. Ca atare, o instanță poate ajunge să prezume că o poliță de asigurare înlocuiește un formular completat anterior, însă, dacă nu se identifică o astfel de poliță, formularul valorează totuși contract.

Cu toate acestea, interpretarea pune anumite probleme pentru practician. Sigur că între profesioniști documentele uzitate în mod obișnuit au o altă valoare, fiind însoțite în domeniul asigurărilor maritime și de principiul celei mai bune credințe, însă pentru instanță standardul de probațiune ce trebuie atins în cadrul fiecărei jurisdicții în care se nasc litigii poate fi diferit. Polița este considerată document derivat al formularului și ne raportăm la momentul completării acestuia pentru a identifica întâlnirea voințelor contractuale ale părților<sup>[2]</sup>. Acest aspect reiese din secțiunea 21 din *Marine Insurance Act 1906*, care plasează ca punct de reper pentru încheierea contractului momentul ce reiese din formular<sup>[3]</sup>.

Polița de asigurare poate fi emisă și executată la momentul la care este încheiat contractul de asigurare sau la un moment ulterior. În sistemul anterior, polița de asigurare putea să fie emisă mult mai târziu față de momentul încheierii contractului de asigurare, această procedură numindu-se „*deal now, detail later*”. Emiterea poliței după semnarea formularului de către subscriitorii a creat numeroase dispute în situațiile în care

---

[1] House of Lords, *American Airlines Inc. v. Hope*, [1974] UKHL J0703-1, 3 July 1974, <https://vlex.co.uk/vid/american-airlines-inc-v-793035097>.

[2] C. BÎRSAN, GH. BELEIU, FR. DEAK (coord.), *op. cit.*, p. 242.

[3] „*A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and, for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract*”.

exista o neconcordanță între cele două documente. Spre exemplu, într-o cauză, formularul de asigurare prevedea și constituirea unei garanții, în timp ce polița de asigurare nu făcea referire la acest aspect, sau s-a întâmplat ca acoperirea asigurării să fie limitată în timp conform prevederilor poliței de asigurare, dar această mențiune să nu fi fost făcută în cadrul formularului.

Necesitatea respectării exigențelor principiului securității și stabilității raporturilor juridice a determinat apunerea sistemului „*deal now, detail later*” și astfel s-a născut Codul de practică contractuală certă. Ulterior, s-a dezvoltat *Market Reform Contract* (în continuare MRC)<sup>[1]</sup>, care a avut ca scop clarificarea disensiunilor existente între brokeri și subscriitori, precum și mărirea eficienței prin care se realiza asigurarea riscurilor. Ca atare, acest moment a marcat trecerea de la practica formularului și a poliței de asigurare la un sistem bazat pe un singur contract.

### **Secțiunea a 3-a. Forța obligatorie a contractului de asigurare maritimă**

O problemă specifică a contractului de asigurare este legată de asumarea riscului de către subscriitori<sup>[2]</sup>. După cum am văzut anterior, brokerul de asigurare face oferte mai multor subscriitori, urmând ca, în cazul acceptării de către aceștia din urmă a riscului, să precizeze pe poliță care este procentul pe care doresc să îl asigure. Ce se întâmplă când avem mai mulți subscriitori? Câte contracte de asigurare avem?

Secțiunea 24 alin. (2) din *Marine Insurance Act 1906* prevede că, „Atunci când o poliță de asigurare este subscrisă de sau în numele a doi sau mai multor asigurători, fiecare subscriere, cu excepția situației în care se poate dovedi contrariul, constituie un contract distinct cu asiguratul”<sup>[3]</sup>.

Ca atare, fiecare asigurător are un contract independent cu asiguratul pentru procentul agreeat și scris în cuprinsul poliței de asigurare. Acest mecanism a fost descris drept unul prin care un asigurat poate fi pus, prin

---

[1] [https://img.london/wp-content/uploads/2019/07/MRCE\\_LS\\_Implementation\\_Guide\\_-\\_May-2008-v1.0.pdf](https://img.london/wp-content/uploads/2019/07/MRCE_LS_Implementation_Guide_-_May-2008-v1.0.pdf).

[2] C. BÎRSAN, GH. BELEIU, FR. DEAK (coord.), *op. cit.*, p. 72.

[3] „Where a policy is subscribed by or on behalf of two or more insurers, each subscription, unless the contrary be expressed, constitutes a distinct contract with the assured”.

intermediul unui singur document, într-o legătură contractuală directă și distinctă cu asiguratorul<sup>[1]</sup>. Astfel, deși în sensul de *instrumentum* avem un singur act juridic, în realitate, în sensul de *negotium* putem avea o multitudine de astfel de contracte.

În concret, momentul la care se naște obligativitatea respectării dispozițiilor contractuale este acela în care subscriitorul semnează, cu excepția situației în care stipulează expres că nu intenționează să fie ținut de această operațiune. Și în legătură cu această semnare s-au pus multiple probleme. Instanțele de judecată au sugerat că semnarea în creion, sublinierea semnăturii sau adăugarea sintagmei „urmează a fi executat” nu sunt suficiente pentru a considera că subscriitorul nu consimte la asigurarea riscului<sup>[2]</sup>. Astfel, instanțele au arătat că aceste mențiuni sunt simple formalități administrative și nu au nicio însemnătate pentru asigurat și terți. Sigur că ele pot avea semnificații comerciale pentru asigurator și eventualii parteneri comerciali cu care acesta lucrează, dar semnificația privată nu transcende acestui context.

În măsura în care brokerul obține mai mult de 100% acoperire pe polița sa de asigurare, dă naștere fenomenului numit supra-subscriere, care este o practică acceptată pe piață, fiind considerată un avantaj, în sensul că permite arătarea formularului mai multor asigurători, iar polița poate căpăta astfel o acoperire mai bună. În practica anterioară *Market Reform Contract*, în caz de supra-subscriere se opera reducerea proporțională a cotelor pe care asiguratorii au decis să le asigure, până când se atingeau o cotă de 100%.

Pe formatul MRC există o prevedere în sensul că, în caz de supra-subscriere, toate subscripțiile care au fost redactate „*to stand*” vor rămâne integral, iar restul se vor reduce proporțional până la atingerea cotei de 100%.

---

[1] Court of Appeal (Civil Division), *General Accident Fire and Life Assurance Corporation Ltd v. Tanter (The „Zephyr”)*, [1985] EWCA Civ J0725-5, 25 July 1985, [1985] 2 Lloyd’s Rep. 529.

[2] Court of Appeal (Civil Division), *Bonner v. Cox Dedicated Corporate Member Ltd*, [2005] EWCA Civ 1512, 8 December 2005, [2005] Lloyd’s Rep. 596; Court of Appeal (Civil Division), *Eagle Star Insurance Company Ltd v. Spratt*, [1971] EWCA Civ J0706-1, 6 July 1971, [1971] 2 Lloyd’s Rep. 116; Queen’s Bench Division (Commercial Court), *ERC Frankona Reinsurance v. American National Insurance Company*, [2005] EWHC 1381 (Comm), 6 July 2005, [2006] Lloyd’s Rep. L.R. 157.

### **Secțiunea a 4-a. Contractele de asigurare maritimă încheiate prin mijloace de comunicare la distanță**

Se poate întâmpla ca brokerul, asiguratul și asigurătorul să aibă sediul în diferite jurisdicții. Ca efect, pentru a negocia contractul, părțile pot apela la mijloace de comunicare electronică. Într-un astfel de caz, momentul încheierii unui acord obligatoriu poate fi determinat prin aplicarea regulilor de construcție contractuală, așa cum este stipulat în cauza *Allianz Insurance Company Egypt v. Aigaion Insurance Company SA*<sup>[1]</sup>, pe care o detaliem în continuare cu titlu de exemplu.

În acest caz, reasiguratul (Allianz Insurance Company Egypt) avea sediul în Egipt, reasigurătorul (Aigaion Insurance Company SA) avea sediul în Grecia, iar brokerul (Chedid & Associates Ltd) avea sediul în Cipru, dar tranzacția a fost direcționată prin biroul din Beirut al brokerului. Schimburile de e-mail, care au fost o chestiune de constituire a poliței în acest caz, au fost realizate astfel:

La 27 decembrie 2004, B. de la Chedid a trimis un e-mail lui T. la Aigaion după cum urmează: „Suntem încântați să vă oferim o parte din asigurarea de mai sus, detaliile fiind în formularele atașate”. Formularele atașate se refereau la o asigurare de corp și de instalații realizată pe un formular MAR.

La 27 ianuarie 2005, T. a răspuns: „Suntem pregătiți să participăm după cum urmează la asigurare” și a enumerat anumite modificări ale termenilor contractuali oferiți de B.

La 10 martie 2005, T. a oferit îmbunătățirea sugerată.

La 30 martie 2005, B. a trimis un e-mail: „Suntem încântați să vă notăm participarea cu o cotă de 30% timp de 12 luni de la 31 martie 2005”.

La 31 martie 2005, T. a solicitat lui B. să transmită formularul, pe care B. l-a trimis în aceeași zi.

La 2 aprilie 2005, T. a răspuns: „Acoperirea începe de la 31 martie 05”.

La 15 aprilie 2005, Aigaion a trimis documentele de poliță către Chedid din Beirut.

În cadrul speței, polița avea cel puțin două diferențe față de formular. În primul rând, făcea referire la o garanție de categorie și anumiți termeni

---

<sup>[1]</sup> Queen's Bench Division (Commercial Court), [2008] EWHC 1127 (Comm), 19 December 2008, <https://www.mondaq.com/uk/reinsurance/72888/allianz-insurance-co-egypt-v-aigaion-insurance-co-sa>.



privitori la modalitatea de efectuare a plății primei de asigurare. În cadrul acestei polițe de asigurare, Allianz a refuzat achitarea unor despăgubiri determinate de neplata primei de asigurare. Instanța a decis că e-mail-ul din data de 2 aprilie 2005 a urmărit încheierea unui acord, iar din acel moment cele discutate de părți aveau forță obligatorie pentru acestea, soluție care a fost menținută de instanțele superioare. Pentru a hotărî astfel, instanța a reținut că Aigaion a exprimat un acord prin răspunsul la e-mail care are aceeași valoare ca și când polița a fost semnată olograf, având în vedere că orice lector rezonabil ar fi considerat că schimbul de e-mail-uri reprezenta expresia intenției părților de a se angaja contractual.

### ***Secțiunea a 5-a. Substituenți ai contractului de asigurare maritimă***

Înainte de *Market Reform Contract*, formularul reprezenta contractul complet și final dintre părți care stabilea condițiile asigurării și ale primei. Cu toate acestea, s-a negat faptul că formularul era o poliță de asigurare propriu-zisă. În cauza *Ionides and Another v. Pacific Fire and Marine Insurance Company*, preocuparea instanței au constituit-o în principal sancționarea evaziunii fiscale și verificarea corectei aplicări a prevederilor *Stamp Act*. Odată cu abrogarea dispozițiilor relevante din *Stamp Act*, un asigurat poate face o cerere de despăgubire deținând doar formularul MRC, fără a avea o poliță separată.

Citind *Market Reform Contract*, un expert ar putea spune cu certitudine, dintr-o simplă examinare a formularului, ce pericole sunt asigurate și care sunt toți termenii și condițiile asigurării. În plus, Comisia de drept a menționat că de la abolirea taxei de timbru pe polițele maritime prin *Finance Act 1970* nu au existat cazuri în care un asigurător maritim a refuzat să plătească o creanță deoarece asiguratul nu poate prezenta o poliță scrisă. Comisia de drept a adăugat că, în consultare, asigurătorii au subliniat că nu vor fi de acord niciodată cu un astfel de punct<sup>[1]</sup>. Ca atare, se pare că *Market Reform Contract* satisface condițiile prevăzute

---

<sup>[1]</sup> The Law Commission Consultation Paper No. 201, The Scottish Law Commission Discussion Paper No. 152, *Insurance Contract Law: Post Contract Duties and Other Issues. A Joint Consultation Paper*, parag. 15-20.

de secțiunea 24 din *Marine Insurance Act 1906* și, în consecință, poate să constituie o poliță de asigurare maritimă<sup>[1]</sup>.

În concluzie, ce trebuie reținut este faptul că *Market Reform Contract* a avut ca scop uniformizarea practicii de asigurare maritimă, strângând într-un format unic prevederile considerate esențiale pentru formarea unui contract de asigurare. În redactarea acestuia s-a urmărit asigurarea conformității prevederilor stipulate cu reglementările internaționale potențial aplicabile, în vederea conferirii unei versatilități de aplicare acestui model. Ca atare, elementele pe care le cuprinde au un înțeles în principiu uniform agreat, iar pentru facilitarea interpretării se poate recurge la ghidul său de aplicare. Așadar, rațiunea includerii lui în lucrarea de față este tocmai acela de a familiariza practicianul cu un tip de contract cu care se poate întâlni și de a îl ghida către instrumentele necesare antamării problemelor care se pot naște în legătură cu acesta.

### **Secțiunea a 6-a. Modificări ale polițelor de asigurare**

Atunci când s-a produs o greșeală la redactarea unei polițe de asigurare, iar clauzele sale nu exprimă voința reală a părților, instanța poate să dispună rectificarea acesteia. Principiile în materie au fost statuate de Camera Lorzilor în cauza *Chartbrook Ltd v. Persimmon Homes Ltd*<sup>[2]</sup>, unde s-a conchis că pentru rectificarea unei polițe de asigurare este necesară respectarea a patru condiții:

- să fi existat o intenție comună anterioară cu privire la ce trebuia să fie inclus în polița de asigurare, aspect însoțit de o manifestare exterioară a acestui acord;
- intenția comună să fi existat inclusiv la momentul încheierii contractului;
- există probe în sensul că înscrisul în sens de *negotium* nu reflectă adevărata voință a părților de la momentul executării sale;

---

<sup>[1]</sup> [https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage-11jsxou24uy7q/uploads/2015/06/ICL9\\_Requirement\\_for\\_Formal\\_Marine\\_Policy.pdf](https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage-11jsxou24uy7q/uploads/2015/06/ICL9_Requirement_for_Formal_Marine_Policy.pdf).

<sup>[2]</sup> House of Lords, [2009] UKHL 38, 1 July 2009, <https://publications.parliament.uk/pa/ld200809/ldjudgmt/jd090701/chart-1.htm>.