

ORIGINEA ȘI GESTIUNEA ASIGURĂRILOR CARGO PRIVIND PRACTICA EUROPEANĂ

Iulia CAPRIAN

Universitatea de Stat din Moldova

Asigurarea CARGO a transportului internațional de încărcături este un tip de asigurare care necesită reglementare strictă atât la nivel național, cât și la nivel internațional, conducându-se după acte, convenții, legi elaborate în strictă concordanță cu necesitățile întregii piețe de asigurări.

Cuvinte-cheie: asigurări, reasigurări, clasificarea asigurărilor, piața asigurărilor, prețul asigurării și reasigurării, contract de asigurare, interes asigurabil, asigurare a autovehiculelor, asigurări Cargo, asigurări financiare, asigurare de accidente.

THE ORIGIN AND THE MANAGEMENT OF THE CARGO INSURANCE IN THE EUROPEAN PRACTICE

CARGO insurance and international transport of cargoes is a type of insurance that requires strict regulation both at national and international level, conducted by acts, conventions, laws that are developed in strict accordance with the needs of the entire insurance market.

Keywords: insurance, reinsurance, classification of insurance, insurance market, insurance and insurance prices, insurance contract, insurable interest, vehicle's insurance, Cargo insurance, financial insurance, personal accident insurance.

Odată cu evoluția procesului tehnico-științific apar transporturile propulsate cu aburi, apoi cele cu ardere internă. Apar companiile mari care încep să producă mașinile în serie. Astfel, autovehiculele de la un bun de lux au ajuns a fi un bun uzual, devenind chiar o strictă necesitate, cel puțin în țările dezvoltate, conducând totodată la creșterea volumului de marfă transportată. De aici și apare necesitatea de a asigura bunul în timpul transportului. Transportul de mărfuri se face din timpurile străvechi, cu mii și mii de ani în urmă; se făcea mai întâi pe uscat, pe urma pe mare. Sunt cunoscute traseele comerciale, ca: „Drumul bumbacului”, pe care se aducea bumbac cu caravanele din Orient spre Europa sau drumul maritim de la Spania spre India, pe care se aduceau mirodenii. Este de menționat că mai întâi au început a fi asigurate bunurile transportate pe mare, astfel încât asigurările de bunuri transportate pe cale terestră, aeriană sunt o preluare a celor maritime. Oricare formă de transportare are nevoie de protecție, indiferent dacă avem în vedere transporturi de mărfuri cu autovehiculul pe cale aeriană sau maritimă, aflate în proprietate, închiriate, luate în locație de gestiune. În timpul transportării se acumulează o serie de riscuri, care pot apărea în urma unui incendiu, furt sau din alt motiv. Pierderea financiară rezultată nu poate fi compensată pe alte căi decât prin asigurare. Este un domeniu foarte dinamic și cuprinzător atât cantitativ, cât și calitativ, a cărui evoluție marchează chiar progresul economic, tehnologic și, de ce nu, al omenirii în general. Fără transport producția bunurilor este condamnată să se limiteze strict la resursele existente pe plan local și exploatarea acestora s-ar fi restrâns pentru a satisface numai nevoile existente în această zonă. Astfel, pentru transportul țiteiului către rafinării se utilizează fie conductele, fie navele maritime de mare tonaj, pentru a asigura deplasarea lor de la locul de extracție la locul unde se prelucrează. După Primul Război Mondial s-a constatat o creștere fără precedent a transportului rutier, datorată în mare parte revigorării economice și dezvoltării ramurilor producătoare de autovehicule și motocicletele. Odată cu dezvoltarea acestei modalități de transport a crescut și dorința de a intra în posesia unui bun adus de pe alte piețe de desfacere, iar lipsa asigurării a făcut de multe ori imposibilă compensarea pentru detiorarea sau pierderea bunurilor. De aceea, asigurarea pentru protecția mărfurilor a diverselor bunuri, pentru cazuri de accidente de circulație sau de furt, de calamități naturale a devenit în mare măsură o necesitate socială.

Asigurarea CARGO are caracter internațional dacă se încheie între asigurat și asigurator, care își au sediul ori reședința în țări diferite. Anume prin caracterul său internațional acest tip de contract are un rol destul de important în comerțul internațional. La momentul actual practic orice contract de vânzare-cumpărare a mărfurilor, de transportare a acestora nu se efectuează fără întocmirea unor contracte de asigurare, care ar duce la micșorarea la nivel minim a riscului de pierdere. Transportul reprezintă acea activitate, care este organizată și realizată în scopul învingerii distanțelor. Prin această activitate se asigură și se realizează deplasarea în spațiu a bunurilor și oamenilor, în vederea satisfacerii nevoilor materiale și spirituale ale societății umane.

Transportul nu reprezintă un scop în sine, ci este un mijloc de realizare a unor scopuri practice, deplasarea unor bunuri sau a oamenilor depinzând exclusiv de scopul urmărit, de efectele economico-sociale ce urmează să se obțină. Transporturile reprezintă acel sector al economiei naționale care asigură deplasarea în spațiu a mărfurilor și a persoanelor. Ele sunt acel element fără de care nicio societate nu poate să se dezvolte și să se îmbogățească, deoarece infrastructura este elementul care facilitează comerțul. Ele stau la bază relațiilor economice internaționale, favorizând atât diviziunea muncii, cât și alte activități de natură socială – cum este, de exemplu, turismul internațional – care în final se regăsesc în gradul de civilizație pe care l-a atins un popor. Transporturile au rolul de a aduce mărfurile unde este nevoie de ele; fără transporturi nu putem vorbi despre existența comerțului, comerțul fiind, la rândul său, un factor ce determină existența orașelor. Inexistența facilităților de transport constituie o reală piedică în apariția sau dezvoltarea orașelor, țărilor și a întregii economii mondiale.

Astfel, putem concluziona că transporturile reprezintă acea ramură a economiei naționale care asigură vitalitatea societății; sunt acele artere și mijloace care mențin în viață orașele – centre industriale și de civilizație. În același timp, infrastructura concretizată în șosele, căi ferate, porturi, aeroporturi, căi de navigație interioară reprezintă organele de mișcare ale oricărui stat, existența lor asigurându-i vitalitate, putere și progres. Deplasarea mărfurilor se poate realiza cu ajutorul autovehiculelor, trenurilor, navelor, aeronavelor, prin conducte sau cabluri (cum este cazul energiei electrice), fiecare din aceste modalități de transport prezentând anumite particularități și pledându-se pentru transportul unui anumit tip de marfă (de exemplu, conductele pot fi utilizate, alături de tancuri petroliere, pentru alți combustibili sau a gazelor naturale). Dacă în vremurile străvechi omul se deplasa dintr-un loc în altul în căutare de hrană și protecție împotriva vicisitudinilor naturii, viața modernă de astăzi furnizează extrem de multe motivații privind deplasarea oamenilor și a mărfurilor. Transportul este strâns legat de societatea omenească, a apărut odată cu aceasta și s-a dezvoltat din punct de vedere calitativ, cantitativ și structural concomitent cu dezvoltarea producției, științei și tehnicii, facilitând, la rândul său, într-un mod direct dezvoltarea producției și a schimbului, antrenând și condiționând creșterea economică pe plan mondial. În prezent, în lumea dezvoltată nimic nu se imaginează în afara asigurărilor; orice casă care se construiește, orice copil care se naște, orice mașină care se cumpără, orice credit care se obține implică aproape automat și încheierea cel puțin a unei polițe de asigurare, fapt ce confirmă importanța acestui mod de gândire în întreaga viață. Este o parte naturală a simțului de prevenire și de prevedere care face parte din tradiție, educație, din modul natural de gândire în perspectivă și chiar din instinct. Pentru viața secolului al XXI-lea nu poate fi imaginat un real progres, susținut și de durată, în afara asigurărilor.

Un salt uriaș l-a înregistrat societatea în momentul în care a fost inventată roata și cei mai mulți consideră că invenția acesteia este motivul apariției civilizației antice și moderne, roata fiind considerată ca vitală pentru toate societățile. Roata este fundamentală pentru apariția și dezvoltarea călătoriilor, precum și a comerțului. Geografic, roata a fost inventată de către sumerieni, care locuiau în Orientul Mijlociu, în zona cuprinsă între Tigru și Eufrat, în jurul anului 3500 î.e.n. Apariția și evoluția asigurărilor încărcăturilor a fost influențată de anumiți factori. Având în vedere riscurile inerente oricărei deplasări, asigurările de mărfuri s-au cristalizat din cele mai vechi timpuri, fiind probabil primele care au căpătat conturul unei activități economice distincte. În perioadă de înflorire a Babilonului, statul impunea prin legi asigurarea mutuală a proprietarilor de vase de transport și a mărfurilor. Aceștia erau obligați să-l sprijine pe cel care își pierdea corabia, precum și marfa care era transportată, în cazul în care se dovedea că nu-i poate fi imputat naufragiul. Pe aceeași bază, a reparării daunelor, acordării de ajutoare bănești sau asistență în caz de nevoie, prin contribuția celorlalți membri, erau organizate *Collegia funerafitia* și asociațiile militare *solidaritates* la romani. Primele operațiuni de asigurare din perioadă care a urmat prăbușirii Imperiului Roman de Apus au apărut abia în sec. al XIV-lea, în porturile italiene, ca rezultat al dezvoltării comerțului în bazinul mediteranean pe mările din jurul continentului european. Începând cu această perioadă, contractul de asigurare, desprins de contractul de vânzare-cumpărare, constatat printr-un înscris numit poliță, s-a dezvoltat rapid, iar practica comercială i-a stabilit clauzele uzuale, care pentru părți constituie și astăzi dreptul de asigurare. Apare problema navelor comerciale chineze în transportul bunurilor pe râu, deoarece câteva porțiuni ale râului nu erau sigure, deseori se scufunda câte o barcă, fapt ce prezenta un dezastru pentru proprietarul încărcăturii. Din acest motiv, fiecare comerciant își distribuia marfa pe mai multe nave, în loc s-o încarce pe una singură. În acest fel, fiecare navă transporta mărfurile la mai mulți comercianți. Dacă se scufunda o barca înainte ca să ajungă la destinație, pierderea se împărțea între mai mulți comercianți. Riscul făcea obiectul unei clauze amănunțit redactate, așa cum se poate vedea din prima poliță de asigurare cunoscută, emisă la Florența, la 10 iulie 1397.

La Barcelona, începând cu anul 1435, au fost publicate cinci ordonanțe, cunoscute sub numele de „Legislația Catalana”, prin care s-a creat un cadru mai detaliat pentru contractul de asigurare. În cursul sec. al XV-lea și în prima jumătate a sec. al XVI-lea au apărut diverse instrumente de reglementare a asigurărilor. Astfel, în anul 1500 apare la Rouen „Guidon de la Mer” – un tratat privind dreptul maritim, la Florența în 1523 „Ordonanța pentru reglementarea asigurărilor”, la Bilbao în 1560 „Ordonanța referitoare la asigurări”, iar la Anvers în 1563 „Ordonanța asupra asigurării”.

Anglia cunoaște statute ale legislației privind asigurările în 1601, iar Franța în aceeași perioadă pune în aplicare „Ordonanța asigurării maritime” elaborată din inițiativa lui Colbert. Pe măsura deplasării centrului de greutate al comerțului maritim și al navigației din bazinul Mării Mediterane spre țările europene de la Marea Nordului, asigurarea maritimă s-a extins în Anglia, Germania și în alte state. Astfel, în sec. al XVII-lea au luat ființă „General Feuer Kasse” la Hamburg și, respectiv, „The fire Office” la Londra. Aceste asociații au făcut o clasificare a riscurilor, a gradului de pericolozitate și au determinat pe aceste baze nivelul primelor de asigurare.

În 1678, Gottfried Wilhelm Leibniz a propus planul de instituire a unei „Case de asigurare”, împreună cu Ordonanța anexă privitoare la „foc și apă”. În Anglia, istoria activității de asigurare este legată de numele lui Edward Lloyd, proprietarul unei cafenele intens frecventate de comercianți, amatori și navlositori. Deseori oferea clienților săi participarea la comerțul internațional și asigurarea riscurilor la prime de asigurare reduse. În 1779 asiguratorii grupați la Lloyd au elaborat o poliță de asigurare care a făcut obiectul unei hotărâri parlamentare speciale. Polița a căpătat o largă răspândire și, în pofida limbajului ușor învechit, se aplică în Anglia până în zilele noastre. Până la începutul sec. al XX-lea în Anglia nu au existat legi speciale privind asigurările. Legea asigurărilor maritime (Maritime Insurance Act) a apărut în Anglia abia în 1906, fiind în vigoare și în prezent. Pe măsura ce Anglia s-a impus ca cea mai importantă putere maritimă și comercială, piața londoneză a asigurărilor și-a depășit toți concurenții prin dinamism și capacitate de preluare a riscurilor, ridicându-se de la nivelul de piață națională la cel de piață mondială de plasare a riscurilor comerciale și maritime.

Extinderea ideii de asigurare în spațiul italo-austriac s-a concretizat prin înființarea în 1822 la Trieste, din inițiativa lui Joseph Lazarus Morpurgo, a societății „Assiendia Assiguratrice”. Franța se conduce după Codul Comercial și Legea Asigurărilor din 3 iulie 1967. În Germania, prima legiferare privind asigurările a apărut în 1919 și este în continuare în vigoare sub numele de A.D.S. (Allgemeine Deutsche Seeversicherung Bedingungen).

În anul 1953 a luat ființă Comitetul European al Asigurărilor (CEA), ca federație a asociațiilor naționale ale companiilor de asigurări din țările cu economie de piață (25 de membri). Având în vedere raportul dintre dimensiunile pieței asigurărilor din țările central- și est-europene și cele ale pieței vest-europene se poate afirma caracterul de generalitate al concluziilor studiilor și cercetărilor întreprinse sub egida CEA.

În ultimii ani dimensiunile asigurărilor au devenit din ce în ce mai importante. Actualmente, asigurările sunt percepute ca o rețea de distribuție, care oferă o mare varietate de produse și servicii ce vin în sprijinul indivizilor, familiilor și organizațiilor în problemele de risc. Relațiile de asigurare în comerț s-au dezvoltat mai mult când au apărut primele forme de contracte scrise în care erau stipulate drepturile și obligațiunile ambelor părți. Europeanii au învățat să-și perfecțeze contractele numai pentru a se proteja împotriva apariției pierderilor.

La început, contractul de asigurare, redactat de curtieri, iar după anul 1930 de notări, era modelat după contractul de împrumut. Asiguratorul consemnă faptul că a luat în sarcina sa suma asigurată în cazul anumitor riscuri, obligându-se să o plătească asiguratului după un anumit termen convenit, cu excepția cazului când mărfurile ajungeau cu bine în portul sau la locul de destinație. Piața internațională de asigurări CARGO este reprezentată de o multitudine de companii de asigurare din toată lumea, printre care: Lloyd (Marea Britanie), München Re (Germania), Rosgosstrah (Federația Rusă), ASIROM (România) având condiții de cel mai înalt nivel. Chiar dacă sensul Uniunii Europene reprezintă piața unică, oricum există diferențe privind condițiile, riscurile, modul de întocmire a contractelor de asigurare CARGO în diferite țări. În Marea Britanie asigurarea maritimă se conduce după Legea asigurărilor maritime din 1906, care precizează că valoarea asigurabilă a mărfii o reprezintă „Valoarea inițială” (respectiv, prețul pe care asiguratul l-ar fi putut primi pentru marfa respectivă în momentul încărcării), la care se adăuga cheltuielile de transport și accesorii, precum și cheltuielile de asigurare. În Germania, prin valoarea asigurabilă a mărfii se recunoaște valoarea ei reală în momentul

producerii evenimentului asigurat. Practica franceză determină valoarea asigurabilă a mărfii ca preț de cumpărare, sau, în lipsa acestuia, valoarea mărfii în locul și în momentul încărcării, majorată cu suma cheltuielilor necesare pentru aducerea mărfii în punctul de destinație, precum și cu suma profitului sperat. Jurisprudența americană acordă prioritate determinării valorii asigurabile după prețul de piață în momentul începerii voiajului. Se consideră ca prețul facturat nu ar da o imagine precisă privind cheltuielile reale suportate de asigurat. Dacă suma asigurată este identică cu valoarea asigurabilă, bunul respectiv se consideră asigurat complet și despăgubirea se acorda în întregime. Totodată, la solicitarea asiguratului, suma asigurată poate fi stabilită sub valoarea asigurabilă; în acest caz bunul este asigurat parțial. Dacă acest bun a fost distrus în întregime, atunci acoperirea prin asigurare va fi egală cu suma asigurată și, deoarece aceasta din urmă este mai mică decât valoarea asigurabilă, daunele nu vor fi acoperite în întregime, ci doar parțial. Neconcordanța dintre suma asigurată și valoarea asigurabilă se poate manifesta și invers, în sensul că suma asigurată depășește valoarea asigurabilă. Spre exemplu, la stabilirea sumei asigurate pentru o marfă de primă calitate se aplică din eroare prețul pentru calitatea extra. Cu alte cuvinte, bunul a fost asigurat pentru o sumă care depășește valoarea asigurabilă. În această situație, asigurarea nu este valabilă pentru acea parte a sumei asigurate care depășește valoarea asigurabilă. Dacă asiguratul ar primi drept despăgubire o sumă mai mare decât valoarea reală a bunului asigurat, aceasta ar conduce nu la refacerea bunului asigurat, ci la îmbogățirea fără justă cauză a asiguratului, ceea ce contravine însăși esenței economice a instituției asigurării. Iată de ce depășirea valorii asigurabile de către suma asigurată nu este admisă, iar atunci când o asemenea depășire are totuși loc, contractul de asigurare este supus revizuirii, astfel încât suma asigurată să fie identică cu valoarea reală a bunului respectiv. Concomitent se ajustează și prima de asigurare. Dacă în situația descrisă mai sus asiguratul ar fi acționat cu bună știință, urmărind să se îmbogățească pe nedrept, contractul de asigurare ar fi fost considerat nul, fiind încetat sub influența actului de înșelăciune. Depășirea valorii asigurabile de către suma asigurată poate avea loc și în acele cazuri când bunul respectiv este asigurat, pentru aceleași riscuri și pentru aceeași perioadă de timp, la mai mulți asiguratori deodată, aceasta reprezentând o dublă asigurare. În acest caz, fiecare asigurator răspunde pentru acoperirea asigurării numai în limitele valorii asigurabile, fiecare proporțional cu suma asigurată din contractul de asigurare încetat de ei. Sensul acestei reguli constă în faptul că suma asigurată totală pentru contractele încetate trebuie să corespundă valorii reale a bunului asigurat în acest scop, contractele vor trebui revizuite, astfel încât fiecare asigurator să răspundă proporțional cu suma asigurată stipulată în contractul pe care l-a semnat.

Consecințele asigurării duble se reglementează și în practica din Marea Britanie și din Franța. Regulile germane de asigurare maritimă (A.D.S) fac deosebire între contractele încetate în aceeași zi și cele cu date încetate diferit. În cazul acesta primul contract își păstrează pe deplin valabilitatea, iar contractul ulterior este considerat nul de drept pentru partea corespunzătoare depășirii valorii asigurabile de către suma de asigurare. Pentru a încheia o poliță de asigurare, în mod normal, în toate țările este nevoie de a prezenta o cerere în scris privind dorința de a încheia un contract de asigurare a mărfurilor. Iar la cererea asiguratului, asiguratorul este obligat să elibereze acestuia un document care conține condițiile contractului de asigurare încetat, atestat cu semnătura și ștampila sa. Un asemenea document se numește poliță de asigurare. Polița dovedește existența relațiilor contractuale dintre asigurat și asiguratorul său și determină aceste relații.

În unele țări, contractul de asigurare maritimă nu este considerat valabil decât dacă este constatat printr-o poliță de asigurare maritimă sau printr-un document echivalent. Este cazul Marii Britanii și al țărilor a căror legislație este inspirată din dreptul anglo-saxon. Iar în alte țări, ca Franța și Germania, contractul de asigurare a mărfurilor își dobândește valabilitatea prin simplul acord de voință a părților contractante. În pofida acestor deosebiri de natură juridică, polița de asigurare este considerată un document necesar în tranzacțiile de comerț internațional. Chiar dacă conținutul polițelor de asigurare este determinat de legislațiile naționale, clauzele principale ale acestora se regăsesc practic în orice poliță și se referă la: numele asiguratului (persoană fizică sau juridică) care contractează asigurarea în folosul său sau al unui terț beneficiar; numele asiguratorului; obiceiul asigurării (marfa); suma asigurată; voiajul sau durata voiajului asigurat; numele navei, anul construcției. Inclusiv, date privind alte mijloace de transport care participă la realizarea expediției; riscurile acoperite și excluderile de la asigurare; numele beneficiarului îndreptățit să primească despăgubirea în caz sinistru; eventual, nivelul primei. Din cele prezentate rezultă importanța deosebită a poliței de asigurare a mărfurilor care confirmă existența și condițiile contractului de asigurare; atestă plata primei și, prin aceasta, intrarea în vigoare a contractului de asigurare; polița de asigurare este necesar să fie prezentată în vederea primirii despăgubirii.

Dreptul de a primi despăgubiri aparține în exclusivitate titularului asigurării. Dacă titularul interesului vinde bunul respectiv altei terțe persoane, și acesta este un caz uzual în comerțul internațional, prin actul de vânzare-cumpărare interesul său încetează și se naște interesul noului proprietar. Se pune deci problema dacă contractul de asigurare încetat de proprietarul inițial încetează odată cu încetarea interesului său sau rămâne totuși în vigoare. În practica internațională a asigurărilor au fost adoptate soluții diferite privind această problemă. Unele țări au legiferat punctul de vedere potrivit căruia contractul încetează odată cu faptul înstrăinării bunului asigurat. Există mai multe argumente pentru această soluție, între care și aceea că, dacă dorea, noul proprietar putea încheia un contract cu fostul asigurator sau cu un altul.

Legislațiile altor țări, între care Franța și Germania, au adoptat punctul de vedere potrivit căruia contractul nu încetează de la sine, odată cu înstrăinarea bunului asigurat, ci rămâne în vigoare; în acest caz, asupra noului proprietar trec toate drepturile și obligațiile asiguratului. Transferul drepturilor și obligațiilor asiguratului asupra noului proprietar nu necesită o altă tranzacție comercială în afara celeia prin intermediul căreia a fost înstrăinat bunul respectiv. Întrucât pentru primirea despăgubirii este necesară prezentarea poliței de asigurare, fostul proprietar este obligat să predea polița de asigurare noului proprietar.

Bibliografie:

1. САРАТИНĂ, O. *Dreptul transportului: transporturi rutiere interne și internaționale*. București: SANSA SRL, 1997.
2. CARAIANI, Gh. *Transporturi și expediții aeriene*. București: Lumina LEX, 2003.
3. FOTESCU, S., TEACA, T., CERNICA, V. *Inițiere în asigurări*. Chișinău: Policolor, 2003.
4. FOTESCU, S. *Eficiența asigurărilor în Republica Moldova*. Chișinău: ASEM, 2001.
5. ФЕДОРОВА, Г.А. *Страхование: Учебник*. Москва: Экономист, 2004.

Prezentat la 15.10.2014