

CONTRACTUL DE ASIGURARE MARITIMĂ**Iurie MIHALACHE**

Catedra Drept al Antreprenoriatului

L'assurance maritime est réglemantée par le Code de la navigation maritime commerciale de la République de Moldova. Les relations d'assurances sont fondées sur le contrat d'assurance conclu entre la compagnie d'assurance et la société de transport maritime. La conclusion du contrat d'assurance maritime devient obligatoire pour le transport de passagers. Au cas d'accident, la compagnie d'assurance paiera une indemnité. Malheureusement, l'assurance maritime dans notre pays est sous-développée.

1. Generalități (precizări, evoluție istorică) privind asigurările maritime

În anul 2001 a intrat în vigoare *Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova* [1], în care un compartiment separat (Secțiunea VIII, art.241-280) este consacrat asigurărilor maritime. În această privință se menționează că țara noastră dispune de o legislație mai modernă chiar decât a statelor vecine, România și Ucraina [2].

Navigația pe mare a fost în permanență la limita riscului și supusă primejdiilor de tot felul. În caz de naufragiere a navei, proprietarul acesteia este nevoit să suporte cheltuielile pentru repararea prejudiciului cauzat altor persoane, inclusiv pagubele legate de distrugerea și deteriorarea corăbiilor, salvarea lor. Naufragiere poate avea loc ca urmare a coliziunii (ciocnirii) navei maritime cu o altă navă, cu suprafețe din largul mării (stânci, ghețari, viețuitoare marine etc.) sau din port, fapt ce provoacă atât daune materiale, cât și pierderea de vieți omenești [3].

Scufundarea Titanicului este cel mai „faimos” accident din istorie (surprinzător însă, este și cel mai puțin costisitor dintre accidentele de proporții care au avut loc de-a lungul timpului) [4]. Însă, au fost și altele:

– la 20.12.1987, nava maritimă „Dona Paz” din Filipine s-a scufundat după ce a intrat în coliziune cu un petrolier, în Marea Sibuyan (în apropiere de insulele Filipine). Accidentul s-a soldat cu 4375 de morți, de pe navă și petrolier. Este cel mai grav accident maritim din cele ce au avut loc;

– la 28.09.1994, în apropiere de Finlanda, 852 de persoane s-au înecat când corabia „Estonia” s-a scufundat în zona insulei finlandeze Utoe, pe ruta Tallinn (Estonia) - Stockholm (Suedia). Acesta a fost cel mai mare dezastru maritim din Europa pe timp de pace [5].

În ultimul timp devin tot mai frecvente scurgerile de petrol în mare, pe suprafețe de mii de kilometri, cauzând prejudicii materiale enorme. Răspunderea proprietarilor de nave maritime în acest caz se ridică la miliarde de dolari. De exemplu, în anul 2002 petrolierul „Prestige” transporta carburanți, când unul dintre rezervoare a explodat în apropiere de coasta Galiția, Spania. Deoarece nava era în pericol de a se scufunda, capitanul a cerut ajutorul spaniolilor, însă autoritățile locale l-au forțat să se depărteze de țărm. Același răspuns a primit de la autoritățile franceze și portugheze. În cele din urmă, petrolierul s-a scufundat, varsând în mare o cantitate uriașă de carburanți. Curățarea petei de benzină de pe suprafața mării a costat 12 miliarde de dolari [6]. Alt exemplu servește accidentul din strâmtoarea Kerci (Marea Neagră) petrecut în anul 2007 din motiv că nava a ieșit din port înainte de a începe furtuna. Petrolierul a fost efectiv rupt în două de vântul puternic, iar 1300 tone de țiței s-au scurs în mare.

Chiar dacă suntem în secolul al XXI-lea, în unele zone ale globului se înregistrează atacuri din partea piraților asupra navelor maritime comerciale. Cei mai periculoși sunt pirații din Somalia. Ei folosesc vase mici și rapide, capturate cândva de la pescarii din regiune, și sunt echipați cu GPS, telefoane prin satelit și sisteme de apărare antiaeriană. În doar 15 minute ei reușesc să urce la bordul navei pe care o capturează.

Numărul mare de nave capturate de pirați a dat naștere unui nou tip de asigurări, *asigurările împotriva riscului pirateriei*. Asemenea contracte se încheie, de regulă, pentru o singură cursă și în ele se indică cu precizie traseul, locurile de staționare, timpul de navigare, iar orice derogare de la condițiile contractului are ca efect refuzul companiei de asigurări de a plăti despăgubirea [7].

Unele companii de asigurări recurg și la *asigurarea fraudelor maritime*. Frauda maritimă reprezintă o infracțiune (formă a escrocheriei) prin care un comerciant își înșeală clienții în scopul de a obține bunuri materiale sau bani. Cele mai multe fraude maritime sunt înregistrate în domeniul comerțului și se manifestă

prin documente false, scufundări de nave (motivându-se că a fost accident pe mare), incendii provocate (în scopul obținerii de despăgubiri de la asiguratorii), furt de mărfuri, piraterie, prin abatere de la itinerarul de navigație indicat în contract ș.a.

Deoarece în legislația națională asigurarea fraudelor maritime nu este reglementată, în literatura de specialitate se propune modificarea legislației, în sensul completării ei cu noi prevederi ce ar da posibilitatea asigurării împotriva riscurilor de fraude maritime [8].

Scurt istoric. Asigurările maritime au o origine foarte veche. Ele au apărut în antichitate, erau strâns legate de comerțul de mărfuri pe mare și mult timp au existat sub formă de uzanțe și obiceiuri.

Primele încercări de codificare a regulilor folosite în asigurările maritime au fost realizate în secolul al XII-lea de către italieni, iar cel mai vechi document în care întâlnim cuvintele „asigurare maritimă” datează din anul 1310, când în Franța a luat naștere *Camera Asigurărilor* (ce a stat la baza fondării, mai târziu, a companiilor de asigurare), la care comercianții „puteau să-și asigure mărfurile expuse riscurilor mării, plătind o anumită primă”.

În secolul al XV-lea asigurarea maritimă a înregistrat o esențială dezvoltare în orașele comerciale Florența și Genova din Italia, unde a fost emisă, în anul 1437, și prima poliță de asigurare, care se păstrează și astăzi. Inițial una și aceeași poliță de asigurare acoperea atât mărfurile, cât și nava cu ajutorul căreia erau transportate. Însă, pe măsura dezvoltării comerțului maritim au apărut două forme distincte de asigurări – asigurarea navelor (CASCO) și asigurarea încărcăturilor (CARGO), fiind necesară întocmirea a două polițe diferite [9].

Un rol important în dezvoltarea și promovarea asigurărilor maritime l-a deținut Anglia, ea având în secolele XVI-XVIII și cea mai puternică flotă din lume. Odată cu sporirea comerțului de mărfuri, Anglia a fost interesată mai mult decât oricare alt stat în practicarea asigurărilor maritime.

În America asigurările maritime apar mai târziu. Cel dintâi document care atestă practicarea asigurărilor datează din 1721, când prin anunțuri în ziar se făcea reclama fondării unui oficiu public de asigurare a navelor și mărfurilor. Prima societate de asigurare (în care se practicau și asigurările maritime) a fost organizată abia în anul 1729, sub numele de „Compania de Asigurări a Americii de Nord” [10].

Societățile de asigurare au apărut relativ târziu în România: „Dacia” (1871) și „România” (1873). Până atunci, operațiunile de asigurare maritimă erau înfăptuite de către agenții sau reprezentanții societăților de asigurări străine (engleze, italiene, austriece). Înainte de izbucnirea celui de-al doilea război mondial, în România existau deja 20 de societăți de asigurare (ele asigurau și riscurile maritime).

În ce privește Republica Moldova, nu există încă o istorie a evoluției asigurărilor, deoarece statul nostru a obținut ieșirea la mare relativ recent, iar portul maritim comercial Giurgiulești a fost inaugurat în anul 2002. Însă, asigurarea riscurilor maritime nu este o afacere profitabilă pentru companiile de asigurări autohtone (servicii de asigurare maritimă oferă „Moldasig” SRL și „Asito” SA), deoarece cererile de asigurare sunt extrem de puține, în timp ce costurile pentru obținerea autorizațiilor sunt mari.

2. Noțiunea, caracterele juridice și încheierea contractului de asigurare maritimă

Prin contractul de asigurare maritimă, asiguratorul se obligă, în schimbul unei sume, denumite *primă de asigurare*, să repare asiguratului ori unui alt beneficiar al asigurării (denumit în continuare *alt beneficiar*), în mărimea sumei asigurate sau a despăgubirii de asigurare, daunele suportate la producerea cazului asigurat (la survenirea riscului asigurat) (art.241 din *Codul navigației maritime comerciale*).

Asigurarea maritimă constituie o varietate a asigurării reglementate de Codul civil al Republicii Moldova (art.1301-1330). Potrivit art.1301 din Codul civil, în baza contractului de asigurare, asiguratul se obligă să plătească asiguratorului prima de asigurare, iar acesta se obligă să plătească, la producerea riscului asigurat, asiguratului sau unui terț (beneficiarului asigurării) suma asigurată ori despăgubirea, în limitele și în termenele convenite.

La reglementarea relațiilor de asigurare maritimă, în mod prioritar se vor aplica dispozițiile din *Codul navigației maritime comerciale* (art.241-280) (ca lege specială), după care, în mod subsidiar, normele din Codul civil și cele din *Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători*, nr.1553 din 25.02.98 [11].

În legătură cu aplicarea Legii nr.1553 din 25.02.98 în practică apare o problemă. Potrivit art.4 al legii, domeniul de aplicare a asigurărilor obligatorii de răspundere civilă a transportatorilor față de călători se extinde asupra transportului aerian, auto, feroviar și fluvial. Transportul maritim nu figurează în lista respectivă. Prin

urmare, la prima vedere s-ar putea concluziona greșit că Legea nr.1553 din 25.02.98 se aplică în cazul transportului fluvial (pe râurile Nistru și Prut), dar nu și în cazul transportului maritim.

În realitate, este vorba despre o **lacună în lege**. Scăparea legiuitorului se explică prin faptul că la acel moment în Republica Moldova nu exista încă transport maritim de călători. Între-timp, odată cu deschiderea în anul 2007 a Portului Internațional Liber „Giurgiulești”, transportul de călători pe mare a devenit posibil.

Caracterele juridice. Contractul de asigurare maritimă poartă caracter *consensual, sinalagmatic, oneros, aleatoriu, fiduciar* și de *adeziune*.

Asigurarea este un contract **consensual**, deoarece pentru a produce efecte juridice este necesar consimțământul ambelor părți [12]. Însă, există și autori (A.I.Худяков, М.И.Брагинский ș.a.) care susțin că contractul de asigurare (inclusiv cel de asigurare maritimă) este *real*, pe motiv că contractul dobândește forță juridică numai după ce asiguratul plătește asigurătorului cea dintâi rată a primei de asigurare [13].

Reieșind din prevederile *Codului navigației maritime comerciale*, contractul de asigurare maritimă este consensual, dar cu unele particularități pe care nu le întâlnim la alte contracte:

În *primul rând*, expresia „asigurătorul se obligă”, utilizată de legiuitor la definirea contractului de asigurare maritimă (art.241), încadrează contractul în categoria celor consensuale.

În *al doilea rând*, potrivit art.247, contractul de asigurare maritimă intră în vigoare „la data achitării primei de asigurare dacă în contract nu este prevăzut altfel” [14]. În așa mod, se remarcă o apropiere a contractului de asigurare maritimă față de contractele reale (*reale* sunt acele contracte, a căror încheiere se realizează din momentul transmiterii bunului, dar nu al exprimării consimțământului, cum este în cazul contractelor consensuale).

Concluzie. În legislația națională, contractul de asigurare maritimă conține elemente specifice atât contractelor consensuale, cât și celor reale. În ce ne privește, optăm pentru caracterul consensual al contractului (cu atât mai mult că contractul de asigurare din Codul civil poartă caracter consensual). Însă, faptul încheierii contractului (în formă scrisă) încă nu este suficient. Pentru ca contractul să intre în vigoare (să producă efecte juridice) este necesar ca asiguratul să achite asigurătorului cel puțin o mică parte din prima de asigurare la care este ținut.

Asigurarea maritimă este un contract **sinalagmatic**, deoarece ambele părți își asumă obligații reciproce: asiguratul plătește prima de asigurare, iar asigurătorul se obligă ca în situația producerii cazului asigurat să achite indemnizația cuvenită.

Contractul de asigurare maritimă este **cu titlu oneros**. Compania de asigurare va accepta să mențină relațiile contractuale cu asiguratul numai dacă acesta din urmă va achita prima de asigurare (sau primele de asigurare în cazul în care acestea se plătesc în mod eșalonat). Dacă contractul de asigurare maritimă a fost încheiat, dar asiguratul refuză să plătească prima de asigurare, atunci contractul nu va intra în vigoare. Aceeași e situația dacă prima de asigurare se achită în rate, iar asiguratul nu a plătit prima de asigurare în termenul prevăzut în contract. În cazul dat, compania de asigurare este în drept să denunțe în mod unilateral contractul deja încheiat.

Contractul de asigurare este **aleatoriu**, fiindcă depinde de un eveniment viitor și incert (accidentul), adică reprezintă un risc. Pentru *asigurat*, riscul se manifestă prin faptul că, achitând prima de asigurare, el nu mai este sigur dacă va primi despăgubirea de asigurare: cazul asigurat (accidentul) poate să nu survină niciodată sau i se poate refuza despăgubirea, ori compania de asigurare devine insolvabilă și ajunge în incapacitate de plată față de clienții săi ș.a.

La fel și *asigurătorul* riscă că, primind o sumă relativ mică de bani (prima de asigurare) de la asigurat, la producerea cazului asigurat este obligat să achite despăgubiri cu mult mai mari și chiar în mod repetat, dacă în termenul de valabilitate a contractului au loc mai multe accidente.

Deoarece activitatea asigurătorului în toate cazurile este una aducătoare de profit (compania de asigurare oricum este în câștig), a fost lansată ideea potrivit căreia nu ar fi prezente temeiuri suficiente pentru a putea considera asigurarea ca act de risc [15]. *Nu putem accepta ideea respectivă, deoarece rezultatul activității subiecților nu poate schimba caracterul de risc (aleatoriu) al contractului de asigurare (maritimă).*

În literatura de specialitate se menționează că contractul de asigurare maritimă poartă un caracter **fiduciar**, adică este bazat pe încrederea personală a asiguratului în asigurător, și invers. Însă, există și afirmații critice, care susțin că contractul nu poate fi fiduciar, ci este unul *comercial*. Factorul personal nu are nici o importanță, deoarece părțile urmăresc obținerea reciprocă a foloaselor materiale (asigurătorul – banii sub forma primelor de asigurare, iar asiguratul – despăgubirea de asigurare, în cazul producerii cazului asigurat) [16].

Suntem de părere că contractul de asigurare maritimă (de altfel, ca și alte contracte de asigurare) are un pronunțat caracter fiduciar. Dacă asiguratul nu ar fi avut încredere suficientă în asigurător, atunci el nu solicita încheierea contractului de asigurare. La fel și asigurătorul își manifestă încrederea în clientul său (asiguratul) și recurge la încheierea contractului de asigurare.

Din nefericire, odată cu extinderea pieței asigurărilor, raporturile de asigurare pierd tot mai mult din caracterul lor fiduciar, în favoarea caracterului comercial. Se creează situația când pe asigurător nu-l mai interesează cine este asiguratul său. Asigurătorul urmărește să aibă cât mai mulți clienți care să achite la timp primele de asigurare.

Contractul de asigurare maritimă este, de regulă, un contract **de adeziune**. Asigurătorii dețin modele ale contractelor de asigurare și ale polițelor de asigurare, pe care doar le completează.

Încheierea contractului de asigurare maritimă se face din moment ce părțile au ajuns la un acord de voință asupra clauzelor esențiale ale contractului. Sunt esențiale clauzele ce țin de: *riscurile de asigurare* (la producerea căreia urmează a fi plătită despăgubirea de asigurare); *mărimea sumei de asigurare* (până la ce sumă a fost efectuată asigurarea); *termenul de valabilitate a contractului* (de regulă, un an, cu drept de prelungire tacită); *interesul material* (când se asigură un interes și nu bunul); *persoana pentru care se face asigurarea* (cine va primi despăgubirea de asigurare; beneficiarul asigurării) [17].

3. Elementele contractului. Despăgubirea de asigurare

Părțile contractului de asigurare maritimă sunt asigurătorul și asiguratul. **Asigurătorul** este persoana juridică ce deține licență. **Asigurat** este persoana care a încheiat cu asigurătorul contract de asigurare.

La raporturile de asigurare mai poate interveni și beneficiarul asigurării. **Beneficiarul asigurării** este persoana în folosul căreia s-a încheiat contractul și căreia asigurătorul urmează să-i plătească suma asigurată la producerea cazului asigurat [18].

În contractul de asigurare maritimă sunt prezente toate cele trei subiecte. **Asigurător** este compania de asigurare, **asigurat** este transportatorul care efectuează transportul și este obligat, conform legii, să aibă încheiate contracte de asigurare. **Beneficiari ai asigurării** sunt clienții transportatorului, adică expeditorii de mărfuri și pasagerii. Ei nu participă la încheierea contractului de asigurare, dar efectele contractului sunt în favoarea lor.

Obiect al contractului poate servi orice bun și orice interes patrimonial ce ține de navigația maritimă comercială, cum ar fi: nava (inclusiv nava în construcție), mărfurile, navlul, taxa de călătorie, chiria pentru navă, beneficiile de pe urma mărfurilor transportate, salariile, răspunderea civilă a armatorului și a transportatorului, precum și alte drepturi (art.244 din *Codul navigației maritime comerciale*). Obiectul asigurării trebuie să fie indicat în contractul de asigurare maritimă.

Forma. Contractul de asigurare maritimă se întocmește în **scris**. Ca dovadă a încheierii contractului, asigurătorul îi eliberează asiguratului o **poliță de asigurare** (certificat de asigurare), care atestă încheierea contractului de asigurare maritimă și conține toate condițiile asigurării (art.246 din *Codul navigației maritime comerciale*).

Polița de asigurare este de două feluri: specială și generală. **Polița specială** de asigurare se referă la o marfă concretă sau la o partidă de marfă de același fel, iar în baza **poliței generale** pot fi asigurate orice mărfuri primite sau expediate de asigurat într-o anumită perioadă de timp (art.252 din *Codul navigației maritime comerciale*).

Polița specială de asigurare are prioritate față de polița generală. Asiguratul este în drept să aleagă felul poliței, iar asigurătorul este obligat să accepte cererea asiguratului. Dacă mărfurile se prezintă în volum mare la transport, atunci poate fi întocmită o poliță generală, pentru întreaga marfă, sau mai multe polițe speciale, pentru fiecare partidă de marfă.

Important este că în cazul în care clauzele din polița de asigurare specială nu corespund celor din polița generală **prioritate se acordă poliței de asigurare speciale** (art.254 din *Codul navigației maritime comerciale*). Aceeași situație avem în cazul transportului unui grup de pasageri, când se eliberează mai multe polițe de asigurare, pentru fiecare pasager în parte, sau una generală, pentru întregul grup.

Subliniem că contractul de asigurare nu se poate dovedi prin martori, chiar dacă există un început de dovadă scrisă [19]. Singurele mijloace de probă sunt contractul de asigurare și polița de asigurare (certificatul de asigurare).

Prețul în contractul de asigurare maritimă se numește **prima de asigurare**, pe care asiguratul o achită companiei de asigurare (asigurătorului), printr-o sumă unică ori în mod eșalonat.

Asiguratul este dator să plătească asigurătorului prima de asigurare în termenul stabilit în contract. Contractul de asigurare maritimă intră în vigoare la data achitării primei de asigurare, dacă nu se prevede altfel (art.241 din *Codul navigației maritime comerciale*).

Conform unei statistici, primele de asigurare care se achită anual în domeniul asigurărilor din transportul maritim se repartizează în felul următor: 25% revin pentru asigurarea navelor, 8% – pentru asigurarea de răspundere a posesorilor de nave, 6% – pentru asigurarea riscurilor de ordin energetic și 61% – pentru asigurarea mărfurilor [20].

La încheierea contractului de asigurare maritimă, asiguratul este obligat să declare suma la care evaluează obiectul asigurării – **suma asigurată**. Cu alte cuvinte, el trebuie să informeze compania de asigurare care este costul întregii mărfi ce urmează a fi asigurată, pentru a putea calcula corect valoarea primei de asigurare.

Despăgubirea de asigurare [21]. Reprezintă acea sumă de bani pe care asigurătorul (compania de asigurare) o plătește asiguratului (proprietarului navei sau unei alte persoane în favoarea căreia a fost încheiat contractul de asigurare).

La producerea cazului asigurat, asiguratul este obligat să **anunțe imediat** asigurătorul despre cele întâmplate și să execute întocmai indicațiile lui, dacă le va da. Mai mult ca atât, el urmează să întreprindă tot ceea ce depinde de el pentru a evita sau a micșora pagubele. În caz contrar, asigurătorul nu va purta răspundere pentru daunele cauzate de faptul că asiguratul nu a luat măsurile de rigoare pentru a le evita sau diminua [22].

La rândul său, asigurătorul este dator să achite asiguratului despăgubirile de asigurare **din momentul încheierii activității de constatare a cazului asigurat**. Dacă cercetările respective durează mai mult de o lună, asiguratul este îndreptățit să ceară un avans, cu condiția că obligația asigurătorului de a plăti indemnizația nu trezesc îndoieli (art.1328 din Cod civil).

Asigurătorul, după ce a plătit despăgubirea de asigurare preia, în limitele acestei sume, **dreptul la creanță** pe care asiguratul [23] îl deține în raport cu terțul responsabil de producerea pagubei. Procedura respectivă este denumită **subrogare** (art.276 *Codul navigației maritime comerciale*). Mai mult, asiguratul este obligat să remită asigurătorului toate actele, corpurile delictive și să comunice datele necesare exercitării drepturilor în care este subrogat.

O situație aparte avem atunci când asiguratul a primit unele despăgubiri de la persoana răspunzătoare de cauzarea daunelor. În acest caz, potrivit art.278 din *Codul navigației maritime comerciale*, asigurătorul va plăti doar diferența dintre suma care trebuia plătită în conformitate cu contractul de asigurare maritimă și suma primită de către asigurat de la persoana răspunzătoare de cauzarea daunelor.

Specific asigurărilor din transportul maritim este și posibilitatea asiguratului de a face asigurătorului o **declarație de abandon**, prin care să arate că renunță la drepturile sale asupra bunurilor asigurate, în schimbul întregii sume asigurate. De exemplu, în urma unei furtuni puternice pe mare, nava a fost deteriorată în așa măsură, încât restaurarea ei nu constituie o soluție rațională (după reparație, își va pierde calitățile inițiale). Situațiile când poate fi făcută declarație de abandon sunt enumerate la art.272 din *Codul navigației maritime comerciale*.

O practică reușită există în *Letonia*. Mărimea despăgubirii de asigurare este corelată cu starea de navigabilitate a navei, și anume: dacă nava asigurată se află într-o stare exemplară din punct de vedere funcțional, cuantumul despăgubirii din start este mai mare în raport cu ceilalți asigurați. Acest lucru are un efect stimulator, deoarece proprietarii navelor maritime investesc tot mai mult în ridicarea nivelului tehnic al navelor (respectiv, sporește și gradul de securitate), iar, ca rezultat, se reduce numărul de accidente [24].

4. Eliberarea de răspundere a asigurătorului [25]

Prin eliberarea asigurătorului de răspundere înțelegem acele situații când compania de asigurări este în drept să refuze plata despăgubirilor de asigurare. În doctrină (*Е.Быковская*), temeiurile în baza cărora companiile de asigurări pot refuza achitarea despăgubirilor de asigurare au fost grupate în trei categorii: 1) împrejurări ce atrag nulitatea contractului; 2) situații ce țin de cazul asigurat (recunoașterea sau nu de către compania de asigurări a survenirii cazului asigurat); 3) neîndeplinirea de către asigurat a obligațiilor asumate prin contract [26].

Potrivit *Codului navigației maritime comerciale*, asigurătorul **nu poartă răspundere** pentru:

a) daunele cauzate de explozii nucleare, de radiații sau de contaminări radioactive, daunele cauzate de acțiuni militare și consecințele acestora, de acte de piraterie [27], de tulburări sociale, greve, precum și de confiscarea, rechiziționarea, sechestrarea sau nimicirea navei la ordinul autorităților (art.262-264);

b) daunele cauzate de acțiunile dolosive sau de imprudența gravă a asiguratului ori a reprezentantului acestuia (art.258);

c) daunele cauzate de faptul că nava a ieșit în larg în stare de nenavigabilitate, cu excepția cazurilor când nenavigabilitatea se datorează unor vicii ascunse ale navei;

d) daunele cauzate de uzura fizică și morală a navei, daunele cauzate de articole și substanțe explozive sau autoinflamante, încărcate pe navă cu acordul asiguratului, dar fără știrea asigurătorului (art.259);

e) la fel, asigurătorul nu este răspunzător de daune dacă va dovedi că ele se datorează naturii mărfurilor (alterare, perisabilitate, ruginire, mucegăire, scurgere, deteriorare, autoinflamare etc.) sau ambalajului neconform normelor stabilite (art.260).

Dispariția fără urmă a navei. Se consideră dispărută fără urmă nava de la care nu se primesc vești într-un timp rezonabil. Se consideră rezonabil intervalul cuprins între o lună și trei luni de la data primirii ultimilor vești despre navă. În cazul unor acțiuni militare, timpul rezonabil nu poate fi mai mic de 6 luni.

În cazul dispariției fără urmă a navei, asigurătorul poartă răspundere egală cu suma asigurată (art.271 din *Codul navigației maritime comerciale*).

5. Asigurarea mutuală a riscurilor maritime

În Codul civil al Republicii Moldova **asigurării mutuale** îi este consacrat un singur articol, art.1311, potrivit căruia *persoanele pot să-și asigure bunurile pe principii mutuale prin asociere, în baza liberului consimțământ, în societăți de asigurări mutuale*. În legătură cu aceasta, în doctrina autohtonă (*Andrei Bloșenco, Alexandru Rotari*) se menționează că prin asigurare mutuală poate fi efectuată numai asigurarea de bunuri [28]. *Considerăm opinia respectivă ca fiind discutabilă, deoarece în lege nu găsim mențiuni exprese că asigurarea mutuală s-ar referi doar la bunuri*.

În scopul **asigurării mutuale a riscurilor maritime** proprietarii de nave se asociază între ei și efectuează asigurarea în partea rămasă neacoperită de companiile de asigurări. Proprietarii navelor se reunesc sub formă de „cluburi de asigurare reciprocă” și aceste „cluburi” sunt denumite **societăți de asigurare mutuală**.

În *Codul navigației maritime comerciale* asigurării mutuale îi sunt consacrate două articole, art.279 și art.280. Conform legii, armatorii și asigurătorii au dreptul de a fonda societăți de asigurare mutuală și/sau de a intra în societăți internaționale de acest fel. Competența și structura acestor societăți de asigurare mutuală se stabilește prin statut, aprobat în condițiile legii (art.279).

Fondatorii societății creează un **fond bănesc comun**, din care, în caz de accidente maritime, se plătesc despăgubirile de asigurare. Prin urmare, asigurarea mutuală nu face concurență celei comerciale (realizată la o companie de asigurări), ci numai o completează. Altfel spus, cu ajutorul asigurării mutuale deținătorii de nave se garantează reciproc, din cont propriu, pentru riscurile care au rămas nepreluate de către companiile de asigurare.

Cele mai răspândite riscuri, preluate la asigurare de către societățile de asigurare mutuală, sunt: răspunderea față de terțele persoane (fizice), răspunderea pentru coliziunea (tamponarea) cu alte nave și răspunderea față de expeditorii de mărfuri [29], dar și riscurile care nu sunt preluate de nici o companie de asigurare, cum ar fi: asigurarea pentru daunele provocate de explozii nucleare, radiații, greve, acțiuni militare ș.a.

În literatura de specialitate (*T.A. Меpeбавбулу*) se subliniază că asigurarea mutuală este mai rentabilă în comparație cu cea comercială. Motivul ar fi că fondatorii societății nu urmăresc scop comercial; prin urmare, cifra veniturilor (din primele de asigurare) este egală cu cea a cheltuielilor (plata despăgubirilor de asigurare). Pe când în cadrul companiilor de asigurări se urmărește obținerea profitului, de aceea și primele de asigurare sunt mai mari, iar achitarea despăgubirilor de asigurare adeseori se tergiversează [30].

Cea dintâi societate, denumită *Mutual Protection Society*, a fost creată în Anglia, în anul 1855, și acoperea riscurile de asigurare pentru decesul și vătămarea corporală a pasagerilor, precum și răspunderea în caz de coliziune (ciocnire) cu altă navă. Scopul inițial al fondatorilor a fost protecția intereselor lor (*protection*) cu ajutorul juriștilor calificați, dar nu despăgubirea pentru prejudiciile suportate (*indemnity*). Treptat însă, aceste două interese s-au unit, de aceea până în prezent societățile de asigurări mutuale poartă denumirea de *Protection&Indemnity*, fiindcă oferă atât protecție juridică, cât și restituirea pagubelor [31].

Actualmente, în majoritatea statelor lumii aceste societăți iau naștere după criteriul național, în ele fiind acceptați proprietarii navelor înregistrate sub pavilionul aceluia stat. La rândul lor, societățile naționale sunt grupate în asociații internaționale [32]. Cea mai exemplară se dovedește a fi *Societatea de asigurări mutuale din Japonia*, singura, de altfel, fondată de către stat [33]. Spre regret, în Republica Moldova încă nu există societăți de asigurări mutuale ale riscurilor maritime.

Propunere. Deoarece legislația Republicii Moldova cuprinde puține reglementări cu privire la asigurările mutuale din transportul maritim (art.279 și art.280 din Codul navigației maritime comerciale), *recomandăm ca normele ce țin de asigurarea maritimă în general să se aplice și pentru asigurarea mutuală, dar numai în măsura în care nu contravin esenței acestei instituții juridice.*

6. Probleme practice ce apar în legătură cu executarea contractului de asigurare maritimă

La încheierea contractului de asigurare, asiguratul este obligat să informeze compania de asigurare despre eventualele pericole ce îi sunt cunoscute în legătură cu producerea pe viitor a cazului asigurat. Dacă după survenirea cazului asigurat se dovedește că asiguratul a tănuțit informația, se pune problema achitării despăgubirii de asigurare. În continuare vom aduce ca exemplu trei situații care pot avea loc în practică:

Primul exemplu. Încheind contractul de asigurare, asiguratul nu a informat asigurătorul că mărfurile necesită regim special de temperatură (cameră frigorifică). Între-timp, nava împreună cu marfa se scufundă în mare de pe urma unui accident – ciocnirea cu o stâncă, frecvente în acele locuri, fără ca să existe vreo legătură între nerespectarea regimului de temperatură și accidentul ce a dus la naufragiu.

Întrebarea: compania de asigurare este obligată sau nu să plătească despăgubiri de asigurare?

Al doilea exemplu. Asiguratul (de regulă, *transportatorul*) nu a adus la cunoștință companiei de asigurări că va prelua la bord și o cisternă cu petrol. În timpul călătoriei, pe navă s-a produs un scurtcircuit electric, care a afectat cisterna, declanșând o explozie de proporții. Compania de asigurări a refuzat achitarea despăgubirilor, motivând că „persoana asigurată intenționat a informat greșit asigurătorul despre împrejurările ce prezentau nivel înalt de risc (n.n. - *nu a divulgat existența cisternei cu petrol*)”.

Al treilea exemplu. Se poate întâmpla ca asigurătorul să informeze în scris sau în formă electronică compania de asigurare, însă, din neglijența angajaților companiei (sau din alte motive), datele să fi dispărut, fără a fi luate în considerare.

Așadar, avem trei situații practice, în care mărfurile au fost asigurate, însă pe parcurs au pierit. Din prima situație vedem că nu a existat legătură directă între cauza naufragiului și informația tănuțită de asigurat. În a doua situație, între prejudiciu și faptul neinformării este prezentă o legătură de cauzalitate. În a treia – asiguratul și-a onorat obligația de informare, dar informația nu a fost preluată.

Profesorul rus *B.A. Мусин* este de părere că în **primul exemplu** compania de asigurări va achita despăgubirea de asigurare; în **al doilea** – poate refuza plata despăgubirii de asigurare; în **al treilea** – compania de asigurări este obligată să plătească despăgubirea de asigurare [34].

Conform prevederilor *Codului navigației maritime comerciale* (art.245), la încheierea contractului de asigurare maritimă, asiguratul este dator să comunice asigurătorului informația pe care o deține despre *circumstanțele esențiale în determinarea gradului de risc*, precum și alte date solicitate de asigurător pe care acesta trebuie să le cunoască în virtutea obligațiilor sale de serviciu. Asiguratul este degrevat de această obligație numai în cazul informațiilor *notorii* (evidente, care sunt știute de toți și nu necesită a fi aduse în mod special la cunoștință). Dacă asiguratul nu a respectat obligația respectivă (sau a furnizat date eronate), asigurătorul este în drept să *denunțe* (să desfacă) contractul de asigurare maritimă.

Răspunsul în problema care ne interesează îl găsim în Codul civil, și anume: *dacă asigurătorul reziliază contractul după ce s-a produs cazul asigurat, obligația sa de a presta rămâne valabilă în măsura în care împrejurarea, în raport cu care obligația de informare este încălcată, nu a avut nici o influență asupra producerii cazului asigurat sau asupra întinderii prestației datorate de asigurător* (art.1320).

Referințe:

1. Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, adoptat prin Legea nr.599-XIV din 30.09.1999 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr.1-4/2.
2. Mărgărit N. Asigurări maritime în Republica Moldova // Legea și viața, 2007, nr.1, p.22.
3. Гуцуляк В.Н. Морское право. - Москва: РосКонсульт, 2000, с.296.
4. La 15.04.1912, Titanicul, considerat a fi la timpul lui cea mai luxoasă navă de croazieră, s-a scufundat. Peste 1500 de persoane și-au pierdut viața când vasul s-a lovit de un ghețar. Costul de construcție al navei a fost de 350 milioane de dolari (la prețul din zilele noastre).
5. Cronologia celor mai grave accidente maritime din ultimii 15 ani, publicat la 04.02.2006, <http://news.softpedia.com/news/Cronologia-celor-mai-grave-accidente-maritime-din-ultimii-15-ani-ro-17517.shtml> (vizitat 15.05.2012).
6. Cele mai costisitoare accidente din istorie, publicat la 06.11.2008, http://www.e-transport.ro/CELE_MAI_COSTISITOARE_ACCIDENTE_DIN_ISTORIE-i8-news19659-p82.html (vizitat 15.05.2012).

7. Киримов А. Страхование судовладельцев и моряков от пиратства снова стало актуальным, publicat 09.11.2009, site-ul oficial al Revistei Juridice de Asigurări „ForInsurer” (Ucraina), <http://forinsurer.com/public/09/11/09/3972> (vizualizat 30.08.2010).
8. Mărgărit N. Asigurări și fraude maritime: Teză de doctor în drept. Specialitatea 12.00.03 - drept privat (cu specificarea drept civil). Cond. științ. E.Cojocari. - Chișinău, 2007, p.30.
9. Ciobanu O. Aspecte generale ale asigurării maritime // Revista Națională de Drept, 2002, nr.4, p.45.
10. Caraiani Gh., Mihaela T. Asigurările maritime. - București: Lumina LEX, 1998, p.17.
11. Legea Republicii Moldova cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători, nr.1553-XIII din 25.02.98 // Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr.38-39/038.
12. Bloșenco A. Comentariul Codului civil al Republicii Moldova. Vol.II. - Chișinău: ARC, 2006, p.917.
13. Худяков А.И. Страхование право. - Москва: Юридический центр Пресс, 2004, с.549; Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья. Договоры о выполнении работ и оказании услуг. - Москва: Статут, 2002, с.558; Зенин И.А. Гражданское право Российской Федерации: Учебно-практическое пособие, перераб. и доп. Выпуск 10-й. - Москва: МЭСИ, 2007, с.375.
14. În baza acestui argument, majoritatea autorilor ruși (А.И.Худяков, М.И.Брагинский, В.В.Витрянский, С.В.Дедиков ș.a.) sunt de părere că contractul de asigurare maritimă este contract real.
15. Дедиков С.В. Договоры имущественного и морского страхования: сравнительное исследование // Хозяйство и право, 2006, №4, с.31.
16. Дедиков С.В. Op. cit., p.31.
17. Грудцына Л.Ю., Спектор А.А. Гражданское право России: Учебник для вузов. - Москва: ЗАО „Юстицинформ”, 2008, с.257.
18. Bloșenco A. Comentariul Codului civil al Republicii Moldova. Vol.II. - Chișinău: ARC, 2006, p.917.
19. Macovei L. Codul civil în 1624 de tabele. - Chișinău: „Cartea” S.A., 2002, p.219.
20. Мальцев С.А. Правовое регулирование отношений, возникающих из договора морского страхования грузов, в России и в странах общего права: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Специальность 12.00.03 / Науч. рук. В.В. Безбах. - Москва, 2003, с.4.
21. În doctrină este întâlnită o altă denumire, cea de *indemnizație de asigurare* (alcătuită din *despăgubirea de asigurare* și *suma asigurată*). În asigurarea de daune (*n.n.* - bunuri, răspundere civilă față de terți), indemnizația de asigurare este numită *despăgubire*, pe când în cazul asigurării de persoane (*n.n.* - viața, sănătatea etc.), indemnizația de asigurare poartă denumirea de *sumă asigurată*. Este numită astfel deoarece nu are caracter de despăgubire și nu depinde de dauna suferită, ci numai de suma asigurată (indemnizația de asigurare coincide în acest caz cu suma asigurată) (*A se vedea*: Bloșenco A. Drept civil. Partea Specială. Note de curs. - Chișinău: Cartdidact, 2003, p.194; Chibac Gh., Băieșu A., Rotari A., Efrim O. Drept civil. Contracte speciale. Vol.III. - Chișinău: Cartier, 2005, p.448).
Problema este mai mult una de ordin lingvistic; or, utilizând expresia „indemnizație de asigurare”, oricum trebuie să specificăm și la ce tip de asigurare se atribuie ea – de bunuri sau de persoane. Mai mult ca atât, apare o nouă confuzie, deoarece „suma asigurată” are două înțelesuri. Pe de o parte, se are în vedere suma bănească în limitele căreia asigurătorul răspunde la survenirea cazului asigurat (atât pentru asigurarea de daune, cât și cea de persoane), iar, pe de altă parte, suma de bani pe care asigurătorul trebuie să o plătească asiguratului la producerea cazului asigurat (cu referire la asigurarea de persoane).
Analizând dispozițiile din Codul civil, Capitolul XXVI „Asigurarea” (art.1301-1330), inițial s-ar crea impresia că legiuitorul merge pe ideea doctrinară sus-menționată (art.1301); ulterior însă, în tot parcursul textului, pentru „comoditate” este utilizată expresia „despăgubirea de asigurare”.
22. Pentru a se putea elibera de răspundere, asigurătorul trebuie să aducă probe că asiguratul a fost în stare să ia anumite măsuri, dar, intenționat sau din imprudență gravă, nu a realizat ceea ce a depins de el (art.265 alin.(2) din Codul navigației maritime comerciale).
23. Se are în vedere atât asiguratul, cât și beneficiarul asigurării, care încasează despăgubirea de asigurare. Spre exemplu, în cazul asigurării pasagerilor, asigurat este transportatorul maritim, dar beneficiari sunt pasagerii.
24. Каргополов С., Сидорук А. Вопросы морского страхования в учебном процессе // Международный Журнал Морского Бизнеса (Letonia), 2002, №1, portalul oficial http://www.jura.lt/2002_01/article12_r.htm (vizitat 11.05.2012).
25. Atunci când vorbim despre „răspunderea companiei de asigurare”, nu este o răspundere în adevăratul sens al cuvântului. Or, pentru compania de asigurare, răspunderea nu poartă caracter de sancțiune, fiindcă nu a comis nici o faptă ilicită, ci reprezintă doar îndeplinirea normală a obligațiilor asumate prin contractul de asigurare (Собчак А.А. Деликтная ответственность и страхование // Вестник Ленинградского государственного университета, 1964, №17, с.134).
26. Быковская Е. Основания отказа в выплате страхового возмещения по договору морского страхования судов (КАСКО). - În: Ежегодная Международная конференция „Практика морского бизнеса: делимся опытом”. - Одесса: Международная Юридическая служба, 2006, с.23.

27. Interdicția stabilită de lege pentru actele de piraterie nu este corectă. Așa cum s-a menționat, în prezent se conturează tendința asigurării navelor maritime și contra acțiunii piraților. Prin urmare, venim cu propunerea excluderii de la art.263 din Codul navigației maritime comerciale a expresiei „actele de piraterie”.
28. Bloșenco A. Drept civil. Partea Specială: Note de curs. - Chișinău: Cartdidact, 2003, p.196; Bloșenco A. Comentariul Codului civil al Republicii Moldova. Vol.II. - Chișinău: ARC, 2006, p.924; Chibac Gh., Băieșu A., Rotari A., Efrim O. Drept civil. Contracte speciale. Vol.III. - Chișinău: Cartier, 2005, p.450.
29. Заворотная Е.И. Некоторые виды страхового покрытия при страховании ответственности судовладельцев в Р&I клубах // Научно-аналитический журнал „Митна справа”, 2009, №4, с.45-47.
30. Меребашвили Т.А. Правовые проблемы взаимного страхования ответственности судовладельцев: Монография. - Издательство Санкт-Петербургского государственного университета, 2004, с.46.
31. Заворотная Е.И. Op. cit., p.44.
32. Гуцуляк В.Н. Морское право. - Москва: РосКонсульт, 2000, с.304.
33. Меребашвили Т.А. Материальные и процессуальные вопросы взаимного страхования ответственности судовладельцев: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Специальность - 12.00.03 / Науч. рук. В.А. Мусин. - Санкт-Петербургский государственный университет, 2003, с.16.
34. Мусин В.А. Существенные сведения при заключении договора морского страхования // Правоведение, 1972, №3, с.107.

Prezentat la 16.05.2012