

ISTORICUL ASIGURARILOR MARITIME

Raileanu Alina
Lector univ.dr. Tureac Cornelia
Universitatea „Danubius” din Galați

Rezumat:

Aparitia asigurărilor maritime ca prima formă de asigurare este explicată prin legătura strânsă între comerț și navigația maritimă, descoperindu-se că navele, mărfurile, navlul și viețile omenești erau expuse, riscurilor mării. De-a lungul unei perioade îndelungate de timp, proprietarii navelor au fost aceiași cu proprietarii mărfurilor și, ca urmare, o singură poliță de asigurare acoperea atât marfa, cât și nava; acest lucru era posibil pentru că interesul aparținea aceleiași persoane (proprietarul mărfii era același cu propeietarul navei). Ulterior s-a trecut la o specializare determinată preponderent de evoluția comerțului, apărând o diferențiere a persoanelor interesate în proprietatea asupra mărfurilor și navelor și, deci, două forme de asigurare – două tipuri de contracte de asigurare, în funcție de acest interes: asigurarea navelor (casco) și asigurarea mărfurilor (cargo).

Asigurarea maritimă este prima formă de asigurare, începutul ei datând încă din antichitate. Cercetările istorice au demonstrat că primele forme de dispersie a riscurilor și ulterior, de asigurare își au originea pe timpul chinezilor și, mai târziu, al fenicienilor, grecilor și romanilor, cunoscute ca popoare ce practicau comerțul pe mare.

Aparitia asigurărilor maritime ca prima formă de asigurare este explicată prin legătura strânsă între comerț și navigația maritimă, descoperindu-se că navele, mărfurile, navlul și viețile omenești erau expuse, riscurilor mării. De-a lungul unei perioade îndelungate de timp, proprietarii navelor au fost aceiași cu proprietarii mărfurilor și, ca urmare, o singură poliță de asigurare acoperea atât marfa, cât și nava; acest lucru era posibil pentru că interesul aparținea aceleiași persoane (proprietarul mărfii era același cu propeietarul navei). Ulterior s-a trecut la o specializare determinată preponderent de evoluția comerțului, apărând o diferențiere a persoanelor interesate în proprietatea asupra mărfurilor și navelor și, deci, două forme de asigurare – două tipuri de contracte de asigurare, în funcție de acest interes: asigurarea navelor (casco) și asigurarea mărfurilor (cargo).

Perioada de mare înflorire a asigurărilor maritime a debutat în secolul al XVI-lea în Italia, Anglia și Franța. Referindu-ne numai la Anglia, cunoscută ca promotoarea principală a asigurărilor maritime¹, observăm că dovezile privind rolul său în acest domeniu sunt grăitoare. Arhivele industriei de asigurări se numără printre cele mai vechi și mai mari colecții de documente din Marea Britanie. Importanța lor este foarte mare pentru că, pe de o parte, demonstrează dezvoltarea asigurărilor începând cu secolul al XVI-lea, iar, pe de altă parte, asigurătorii de astăzi au posibilitatea de a beneficia de statistici și informații detaliate pentru fiecare tip de risc. Aceste arhive fac posibilă cunoașterea practicilor vremurilor, evoluția sectorului, navele și proprietățile asigurate, constituind o reflectare a schimbărilor economice și sociale oglindite clar și în istoria asigurărilor³.

¹ Se poate constata că, în practica actuală a asigurărilor, cei mai mulți termeni sunt traduși sau, mai des, preluați din limba engleză; acest lucru este valabil și pentru întreaga practică a asigurărilor maritime și de transport în care uzanțele pieței engleze s-au impus, oarecum natural. Explicația rezidă în legăturile comerciale intense ale Angliei, prin caracterul internațional al pieței asigurărilor și prin reasigurările internaționale tranzacționate pe această piață. Este foarte important de menționat că și alte forme de asigurări au fost puternic influențate și „derivate” din asigurările maritime engleze, iar faptul că se practică în continuare confirmă o dată în plus rolul Angliei în asigurările mondiale.

³ Vezi HAL Cockerell & Edwin Green, *The British Insurance Business – A Guide to its History & Records*, Sheffield Academic Press, Sheffield, England, 1994

Asigurarea maritimă reprezintă o parte esențială a comerțului și transportului maritim; evoluția sa a influențat și a fost influențată de schimbările petrecute în navigație și comerț. Această relație este demonstrată de existența documentelor prin care se atestă practicarea asigurării maritime cu o sferă de cuprindere mai mare decât datele oficiale sau alte izvoare istorice privind navigația și transportul. Datele din **Registrul Naval Englez**⁴ sau **Board of Trade**, de exemplu, rareori explică atitudinea și problemele financiare ale acestor domenii. Dovezile constând în documente comerciale ale firmelor de comerț și transport maritim sunt în favoarea companiilor profitabile.

Asigurarea maritimă oferă protecție financiară pentru pierderea totală sau parțială a navelor și mărfurilor. În schimbul plății unei prime de asigurare, subscriitorul unui risc maritim sau a unei clase de riscuri asigură armatorul, navlositorul sau comerciantul pentru o parte sau pentru toată valoarea unei nave sau mărfi. Navlul plătit în avans putea fi asigurat de către transportatorul mărfii, iar navlul datorat la sosirea mărfii putea fi asigurat de armator. Fiecare tip de asigurare maritimă necesită o evaluare individuală a naturii, dimensiunii și valorii riscului, iar subscriitorul calcula prima de asigurare în funcție de calitatea navei sau a mărfii, destinația și voiajul supus riscului. Documentația folosită pentru fiecare tip de asigurare pune în lumină istoria de zi cu zi a evoluției navelor, a transportului, a comerțului internațional și a modului în care se practicau asigurările.

În Anglia, timp de mai multe secole, polițele de asigurare au avut aceeași formă cu cea elaborată în anul 1779. Așa – numita „**SG form**”⁵ era folosită pentru a asigura atât nava cât și marfa pe care o transporta. Aceasta însemna că se asigurau nava și/sau marfa pentru „**riscurile mării, război, dușmani, pirați, corsari, hoți, aruncarea încărcăturii peste bord, scrisori pentru licitație și contralicitatie, surprize, răpiri pe mare, arestări, rețineri și sechestrarea regilor, prinților și oamenilor**”. Riscurile mării includeau pierderi sau avarieri cauzate de naufragiu, eșuare, incendiu sau scufundare, precum și pierderi sau avarieri cauzate în mod deliberat de către capitan sau echipaj. Polițele erau de diferite tipuri: polițele de voiaj acopereau numai o anumită călătorie de la punctul de plecare la punctul de destinație; polițele pe timp ofereau o anumită acoperire pentru o perioadă determinată, de obicei 12 luni; polițele pentru riscurile de construcție acopereau pierderile sau avariile apărute în perioada de construcție. Polițele SG puteau fi modificate prin acte adiționale sau anexe în forma și clauzele care lipseau din formularul poliței. Textul său a reprezentat exemplul pentru elaborarea ulterioară a poliței maritime în baza Legii asigurărilor maritime din 1906 – **Marine Insurance Act 1906** – care a codificat dreptul asigurărilor maritime și a definit termenii poliței. Nu era obligatorie folosirea poliței respective. Ea a fost utilizată în această formă până în anul 1983, când piața londoneză a asigurărilor a introdus o formă mai simplă și mai obișnuită cunoscută sub denumirea de „**MAR policy**” (prescurtare de la maritim)⁶.

Datele istorice ale asigurării maritime în Marea Britanie datează din secolul al XVI-lea. Deși forme incipiente ale poliței de asigurare maritimă modernă datează din secolul al XIII-lea, în Italia – Palermo și Genova – nu se știe dacă negustorii italieni sunt cei care au introdus-o pe piața Londrei înainte de secolul al XV-lea. Contractele de împrumut (bottomry) care conțineau un element de asigurare au devenit un instrument familiar în comerțul cu Franța și țările mediteraneene la începutul secolului al XVI-lea. „Forma italiană” a contractului de asigurare a fost folosită la început și în Anglia, prezentându-se în litigiile **Înaltei Curți a Amiralității** după 1548. Printre altele, relevanța acestor polițe o reprezintă apropierea de textul poliței „Ships & Goods”, folosite până în anul 1983. Acestea sunt exemple valoroase privind costurile indirecte sau invizibile ale transportului maritim în timpul expansiunii comerțului maritim. Primele asigurări maritime în Anglia au fost încheiate de către negustorii englezi și negociate de către brokerii de mărfuri generale.

În 1574, la Londra, erau în activitate numai 13 brokeri „jurați”⁷; ei ajutau notarii publici care pregăteau și emiteau polițele de asigurare. Când Richard Candler a solicitat monopolul scrierii

⁴ Ship Register

⁵ Prescurtarea de la „Ships and Goods”

⁶ Polița MAR consfințea doar existența unei asigurări, lăsând ca detaliile și orice condiții speciale să fie atașate la aceasta.

⁷ „sworn to make their writings duely and justlie and to kepe due registers of the same”, vezi Hall Cockerell & Edwin Green, *The British insurance Business – A Guide to its History & Records*, Sheffield Academic Press, Sheffield, England, 1994

polițelor de asigurare în 1574, notarii și brokerii s-au opus, deși, în anul 1576 li s-a permis să înființeze o **Camără a Asigurărilor - „Chamber of Assurances”** - iar licența pe care o avea impunea ca toate polițele de asigurări maritime să fie înregistrate la biroul său din **Royal Exchange**. Avantajul substanțial al înregistrării polițelor consta în faptul că dovedeau termenii și condițiile contractuale în caz de litigiu apărut în urma producerii avariilor.

Un pas important în evoluția asigurărilor maritime în Anglia l-a reprezentat adoptarea de către Parlamentul Angliei, în anul 1601, a unei legi prin care s-a înființat **Curtea de Arbitraj – Court of Arbitration** – a cărei responsabilitate era de a concilia și a rezolva disputele apărute ca urmare a producerii avariilor în baza polițelor de asigurare maritimă înregistrate la Camera de Asigurări. Rezultatul activității Curții și a Camerei de Asigurări, alături de reducerea numărului disputelor, a fost de a conferi o oarecare permanentă și uniformizare uzanțelor în asigurările maritime. Chiar și forma poliței de asigurare maritimă a fost standardizată și s-a păstrat astfel aproape 300 de ani.

În secolul al XVII-lea, asigurările maritime mențineau subscrierea individuală prin intermediul brokerilor, preponderent în Royal Exchange, care a reprezentat piața pentru toate operațiile de asigurare.

În același secol, concurența din Antwerp, Amsterdam și Hamburg au restricționat dezvoltarea pieței londoneze a asigurărilor; subscrierea era limitată la riscurile locale și la comerțul cu Insulele Britanice.

Practica asigurărilor maritime s-a extins și s-a specializat, astfel încât la începutul secolului al XVIII-lea a devenit o profesie individuală, mai mult decât o practică la nivel de companie; în 1719, brokerul John Bourne a calculat că obligațiile asumate de piața Londrei prin asigurările maritime „totalizau câteva milioane pe an” subscrise de peste 150 de subscriitori.

În Anglia, asigurările maritime au fost marcate de crearea societăților Royal Exchange Assurance și London Assurance. În 1720, ele au obținut autorizările legale (royal charters) pentru tranzacționarea asigurărilor maritime, devenind astfel primele exemple de asigurări maritime în cadrul societăților din Europa. Deși celor două companii li s-a permis să subscrie asigurări de incendiu și viață după 1721, ele au avut rolul de specialiste în asigurările maritime. În mod paradoxal, constituirea lor a însemnat întărirea rolului subscriitorului individual pe piața maritimă. Transformarea lor în societăți (incorporation) ca parte a așa-numitei legislații „Bubble Act” (The South Sea Company Act) din 1720 a dus la încheierea unei etape a speculațiilor societăților pe acțiuni. Celelalte companii nu au mai avut dreptul de a practica asigurări maritime, acest privilegiu rămânând numai pentru persoanele fizice. Monopolul astfel instituit a dat un mare avânt asigurărilor subscrise de persoanele fizice, multe dintre ele unindu-se și formând ulterior faimoasa organizație Lloyd's. După mai multe încercări nereușite, monopolul a fost desființat în anul 1824, ducând la o creștere spectaculoasă a asigurărilor maritime.

De o importanță remarcabilă a fost **Legea asigurărilor maritime** din anul 1906 – **The Marine Insurance Act 1906**, considerată Biblia asigurărilor maritime din Anglia, prin care se codifică și se uniformizează practica asigurărilor maritime. Ea a fost urmată de **Legea asigurărilor maritime din anul 1909 – The Marine Insurance Act 1909** (Gambling Policies) care a adăugat noi prevederi privind speculațiile în asigurările maritime și a practicii acestora.

Importanța asigurărilor maritime este incontestabilă pentru că a influențat în mod determinant practicile asigurărilor în toate celelalte domenii, dar preponderent în asigurările de transport. În același timp, foarte mulți termeni utilizați în limbajul curent al asigurărilor își au originea în termenii utilizați în asigurările maritime.

Iată câteva exemple foarte relevante:

Underwriter (subscriitor): originea acestui termen derivă din faptul că un negustor pregătit să își asume o parte dintr-un risc „scria sub” („write under”) detaliile riscului, numele său și proporția din risc acceptată de el. În prezent are încă semnificația veche a unei persoane care acceptă riscuri în asigurare; în acest sens, fiecare asigurător – companie sau persoană fizică – este un „underwriter”. Termenul este mult mai frecvent aplicat asigurătorilor individuali, și anume subscriitorilor Lloyd's, deși a fost preluat și pentru a desemna subscriitorii – companii.

Underwriting (subscriere) reprezintă exercitarea activității unui subscriitor, în evaluarea riscului, decizia privind nivelul primei de asigurare și altele. Prin tradiție, termenul a început să desemneze și toate activitățile asociate cu prelucrarea și componenta „service” (cu excepția daunelor și plăților) a asigurărilor noi și a celor existente⁸.

1.2. SCOPUL ASIGURĂRILOR MARITIME

Asigurările maritime oferă compensație financiară pentru avarierea, distrugerea sau pierderile survenite ca urmare a comerțului pe mare. Se folosește foarte frecvent expresia „aventură maritimă” - ca obiect al contractului de asigurare maritimă – care reprezintă, în accepțiunea **Marine Insurance Act 1906**, Secțiunea 3, următoarele:

- orice marfă sau alte bunuri mobile expuse pericolelor mării, denumite „bunuri asigurabile”;
- veniturile din navlu, taxe de trecere, comisioane, profit sau orice alte interese financiare, garanții pentru credite, sume plătite în avans, cheltuieli, aflate în pericol ca urmare a expunerii bunurilor asigurate la pericolele mării;
- orice răspundere față de o terță parte ce poate apărea pentru proprietar sau altă persoană interesată sau responsabilă pentru proprietatea asigurată, ca urmare a pericolelor mării.

Evident, în aceste situații se includ numai aventurile maritime ce sunt în concordanță cu legea, și nu cele în afara ei.

Termenul „**riscurile mării**” reprezintă o expresie curentă legată de contractele de asigurare maritimă care cuprind: coliziune, incendiu, furt și eșuare. De fapt, orice pierdere apărută ca urmare a acțiunilor mării, neașteptat și fortuit, va fi acoperită prin asigurare. În condiții speciale, se poate asigura și riscul de război.

În prezent, se obișnuiește ca asigurările să se încheie în condiția „**Toate Risurile**” - „**All Risks**” (presc. A.R.), ceea ce înseamnă ca vor fi acoperite pierderile sau prejudiciile ca urmare a producerii oricărui risc cu excepția celor cauzate de anumite riscuri excluse, explicit formulate, pentru care nu se oferă protecție. Forma alternativă a acoperirii o constituie „riscurile speciale”, prin care vor fi acoperite numai pierderea sau avarierea rezultate ca urmare a producerii evenimentelor specificate (menționate drept excluderi în condiția A.R.).

1.3. CARACTERISTICI ALE PIEȚEI INTERNAȚIONALE A ASIGURĂRILOR MARITIME

Piața internațională a asigurărilor maritime este o piață competitivă, a cărei evoluție este influențată de comerțul internațional pe mare, de evoluția flotei mondiale, de caracteristicile tehnice ale navelor și altele.

În prezent, cel mai mare tonaj revine tancurilor petroliere, nave moderne cu capacitate mare de transport. În tabelul de mai jos se prezintă situația flotei maritime comerciale din întreaga lume.

	Număr	Pondere ca număr	Pondere ca tonaj
Tancuri petroliere	10585	23,1 %	41,0%
Nave vrachiere	6552	13,3%	37,5%
Nave containerizate Ro-Ro	3929	8,6%	8,9%
Nave frigorifice	1443	3,1%	1,0%
Nave de pasageri	5253	11,5%	0,7%
Alte nave	18068	39,4%	11,0%
Total	45830	100,0%	100,0%

Sursa: Conferința anuală a Uniunii Internaționale a Asigurărilor Maritime, Lisabona; 13-17 septembrie 1998

⁸ Vezi D.S. Hansell, *Introduction to Insurance*, LLP, London, 1996

Deși asigurările maritime au o implicație majoră asupra comerțului cu mărfuri, a asigurării navelor, a platformelor de foraj maritim, a explorărilor științifice și altele, ele nu pot oferi protecția totală prin asigurare pentru toate riscurile datorită complexității în creștere a evenimentelor la care sunt expuse navele și mărfurile, precum și ca urmare a creșterii volumului transporturilor containerizate de mărfuri, apariției de noi produse cu caracteristici noi, creșterii vitezei de deplasare a navelor, noilor reglementări, liberalizării comerțului cu servicii de asigurări și altele. Chiar și în aceste condiții, asigurătorii găsesc soluții prin adaptarea condițiilor de asigurare la nevoile asiguraților și introducerea de noi condiții și forme de asigurare, trecând tot mai mult la oferte particulare pentru fiecare client.

Concurența pieței, tendințele de consolidare manifestate tot mai pregnant prin achiziții și fuzionări ale asigurătorilor și brokerilor duc la creșterea calității serviciilor pentru clienți – câștigătorii siguri ai acestei bătălii.

1.4. INTERESUL ASIGURĂRII MARITIME

„Contractul de asigurare maritimă reprezintă înțelegerea dintre asigurat și asigurător prin care acesta din urmă se obligă să-l despăgubească pe asigurat pentru pierderile suferite ca urmare a unei aventuri maritime”. Aceasta este definiția pe care o găsim în literatura britanică de specialitate într-o formă acceptată și astăzi.⁹

Prin contractul de asigurare se acoperă riscurile a căror producere determină pierderi care, dat fiind natura transporturilor maritime, pot avea diferite forme¹⁰, și anume:

- **Pierderea dreptului de proprietate, total sau parțial, asupra navei sau mărfii.** În mod concret, pentru navă, pierderea totală a acestui drept poate fi rezultatul naufragiului, arderii complete sau în proporție majoritară a acesteia; pentru marfă, pierderea totală a dreptului de proprietate are loc atunci când întreaga cantitate se pierde sau se degradează complet.

- **Neobținerea dreptului de proprietate sperat** care, în mod normal, s-ar fi obținut în condițiile în care călătoria s-ar fi terminat cu bine, în această situație se găsește navlul sau profitul sperat din realizarea mărfii la locul de destinație.

- **Apariția unei obligații patrimoniale nedorite**, respectiv obligația armatorului de a compensa pagubele create terților de nava sa.

Interesul asigurării maritime reprezintă dreptul patrimonial pe care asiguratul dorește să-l păstreze sau să-l obțină, sau obligație patrimonială a cărei apariție dorește să o evite.

Astfel, persoana care încheie asigurarea maritimă trebuie să aibă un interes asigurabil în legătură cu obiectul asigurat, adică trebuie să beneficieze de existența lui, sau să sufere un prejudiciu din pierderea sau distrugerea sa. **Legea asigurărilor maritime din 1996 (Anglia) releva importanța interesului asigurării maritime, menționând că: o persoană este interesată într-o aventură maritimă atunci când se află într-o relație comercială sau necomercială privind aventura sau orice proprietate asigurabilă aflată pe navă și supusă riscurilor și, în consecință, de care poate beneficia ca urmare a siguranței sale sau când suferă o pagubă ca urmare a prejudicierii proprietății asigurate prin pierdere sau avariere, prin arestare sau ca urmare a răspunderii ce poate să apară** (față de terți n.n.).

În asigurarea maritimă nu este necesar ca asiguratul să aibă interes asigurabil în momentul încheierii poliței, dar acesta trebuie să existe în mod obligatoriu în momentul producerii pagubei.

Existența interesului asigurării constituie o condiție obligatorie pentru încheierea contractului de asigurare. Interesul trebuie să existe în momentul încheierii contractului, și să aparțină asiguratului sau unei alte persoane, respectiv beneficiarului asigurării.

Un exemplu în acest sens poate fi asigurarea mărfii transportate care se poate face de către vânzător în favoarea cumpărătorului, astfel că, deși prima de asigurare se plătește de vânzător, la producerea riscului, indemnizația va fi încasată de către cumpărător ca beneficiar al asigurării.

Obiectul contractului asigurării maritime îl constituie interesele de proprietate legate de activitatea comercială, adică de utilizarea navelor pentru transportul mărfurilor, pasagerilor,

⁹ Vezi John E. Reed, *Insurance, A General textbook, London, P.S. King & Son, Ltd., Orchard House, Westminster, 1936*

¹⁰ Vezi: Constantin Alexa, Violeta Ciurel, *Asigurări și reasigurări în comerțul internațional*, Editura ALL, București, 1992

bagajelor și poștei, pentru pescuit, extracție de substanțe minerale utile din mare, pentru alte scopuri economice, științifice sau culturale, alimentarea cu combustibili, salvarea de bunuri sau vieți omenești pe mare și altele.

Principalele interese în asigurarea maritimă sunt legate de nave, mărfuri, navlu, chirie, plata călătoriei efectuate în baza contractului de transport maritim de pasageri, profitul sperat din realizarea mărfii, contribuții la avaria comună.

a) **Navele** reprezintă obiectul asigurării maritime în timpul călătoriei, în perioada de construcție, reparație, staționare în port, operațiuni de încărcare-descărcare.

Asigurarea navei poate desemna asigurarea corpului, asigurarea mașinilor și instalațiilor. Ele pot fi asigurate separat și mai rar, împreună. La solicitările asigurătorilor, corpul, mașinile și instalațiile navei pot fi asigurate prin contracte separate.

Interesul în asigurarea navei aparține, și de această dată, celui care poartă riscul pierderii sau avarierii acesteia, respectiv proprietarului (armatorului), administratorului, armatorului chiriaș al navei¹¹ sau șantierelor navale.

Asigurarea navelor reprezintă componența principală a asigurărilor maritime. În timpul voiajului, acestea se asigură pentru riscurile mării și/sau pentru riscuri speciale, fiind separat menționate excluderile; în cazul navelor aflate în șantier naval, în construcție sau reparație, când riscurile acoperite sunt menționate în clauzele **Institute Clause for Builders' Ricks** și incluse în condițiile de asigurare practicate pe piața londoneză (Lloyd's și Institute of London Underwriters¹²), se subliniază răspunderea asigurătorilor pentru toate daunele produse navei în construcție din momentul punerii chilei și până la terminarea probelor de încercare finală. Conform aceleiași practici britanice, excluderile sunt: daunele apărute ca urmare a greșelilor de proiectare (faults in design), război, grevă și alte mișcări cu caracter social-politic, radiații ionizante, contaminarea radioactivă, acte malițioase etc.; materialele necesare construcției sau reparației navei se asigură numai din momentul ajungerii lor în locul unde se desfășoară construcția; în timpul curselor de încercare este interzis navei să se depărteze la o distanță mai mare de 250 mile marine de la locul șantierului naval.¹³

b) **Mărfurile** transportate în baza unui contract de transport maritim constituie cel mai răspândit obiect al asigurării maritime. *Interesul în asigurarea mărfurilor îl are orice persoană care poate suferi pierderi ca urmare a avariei totale sau parțiale a acestora.* Un astfel de interes există de atunci când asiguratul este interesat ca mărfurile să ajungă cu bine la destinație, în caz contrar el suferind un prejudiciu financiar.

Persoanele ce sunt interesate în asigurarea mărfurilor pot fi:

- Proprietarul – deoarece poartă riscul de avarie totală sau parțială. Odată cu transferul dreptului de proprietate asupra mărfii de la vânzător (expeditorul mărfii) la cumpărător (primitorul mărfii) are loc și transferul interesului asigurării.
- Depozitarul – care, conform condițiilor contractului de depozitare, preia și riscul pierderii sau deteriorării mărfii;
- Transportatorul (carausul) – pe perioada transportului mărfii.

În cazul mărfurilor transportate în containere, apar unele particularități. Containerul permite livrarea mărfii stivuite și amarate în acesta, de la poarta fabricii și până la beneficiar (door to door), fără descărcare pe parcurs, asigurându-se o protecție a mărfii pe durata transportului, reducerea riscului de furt, sustragere, păstrarea calității mărfii etc.

Totuși, după încărcarea, stivuirea, fixarea mărfii în container și sigilarea de către expeditor, containerul va fi deschis de destinatar, cărașul neavând acces la conținutul acestuia. Pe parcursul transportului, transbordărilor la mijlocul de transport iau parte nu numai armatorii, ci și cărașii auto și căile ferate (îndeosebi pe distanțe mai mari, după sosirea în portul de destinație).

În timpul operațiunilor de manipulare a containerului și transbordării de pe un mijloc de transport pe altul, marfa din interiorul acestuia de poate deteriora, fără ca pe container să apară semne

¹¹ În situația în care nava este închiriată printr-un contract „time charter” în care se menționează că navlositorul ia asupra sa riscul pierderii întâmplătoare sau al avarierii navei, tot el este și cel care are interes în asigurarea navei respective; în caz contrar, purtătorul interesului asigurării este armatorul.

¹² Reference Book of Marine Insurance Clauses, London, revizuite și publicate anual

¹³ Vezi clauza 13 Builders; Ricks, in Reference Book of Marine Insurance Clauses, London, revizuite și publicate anual.

vizibile, fiind imposibilă descoperirea la timp a avariilor mărfii în timpul transportului.

În mod normal, răspunderea pentru pierderile cantitative, daunele apărute ca urmare a ambalării necorespunzătoare sau cele apărute pe parcursul deplasării mărfii de la locul de stivuire la livrarea mărfii nu revine cărașului; transportatorul răspunde pentru toate aceste pierderi dacă se poate dovedi că ele s-au produs în timpul transportului și din vina sa.

Cele menționate explică, pe de o parte, atenția deosebită pe care asigurătorii o acordă protecției prin asigurarea mărfurilor containerizate și, pe de altă parte, creșterea nivelului primelor de asigurare pentru acest gen de transporturi. Sistemul relațiilor rezultate din relația „căraș-proprietarul mărfii – asigurător” trebuie revizuit prin luarea în considerație a condițiilor specifice în care se derulează transportul de mărfuri în containere.

c) În cazul **navlului**, *interesul asigurării lui aparține armatorului sau proprietarului mărfii*, respectiv aceluia care poate suferi o daună din pierderea sau neîncasarea sa, fapt ce depinde de condițiile de plată prevăzute în contractul de navlosire (charter party, conosament etc.). Când navlul se plătește anticipat efectuării transportului¹⁴, interesul asigurării aparține armatorului, iar când se plătește după efectuarea transportului¹⁵, interesul aparține navlositorului. Dacă plata navlului se face parțial la expediere și parțial la destinație, interesul va aparține atât armatorului, cât și comerciantului navlositor.

Pentru transportul maritim în regim regulat (de linie), la care plata transportului se face anticipat, conosamentul include o clauză prin care se stipulează obligativitatea plății tarifului, indiferent dacă nava și/sau marfa s-au pierdut sau avariat în timpul transportului.¹⁶

În baza condiției de plată „freight lost or not lost”, proprietarul mărfii are obligația de plată navlului în situația în care nava și marfa au fost pierdute în timpul voiajului, iar plata navlului trebuie să se efectueze în portul de destinație. De aceea, *interesul asigurării navlului în condiția „lost or not lost” aparține proprietarului mărfii*, deoarece armatorul nu suportă pierderi din navlu, neavând deci interes financiar în asigurarea acestuia.

În situația în care contractul de transport prevede plata navlului după livrarea mărfii în portul de destinație, *interesul asigurării aparține armatorului*, deoarece, în caz de nelivrare a mărfii datorită producerii unui naufragiu, el nu va mai avea dreptul să primească suma corespunzătoare transportului, livrarea mărfii condiționând și plata prestației de transport. În aceste situații, suma asigurată se va situa la limita necesară pentru a compensa daunele pricinuite armatorului prin producerea riscului asigurat, respectiv:

1. navlul pentru distanța efectiv parcursă până în momentul naufragiului;
2. diferența dintre navlul pentru partea rămasă din drum (de la locul naufragiului până în portul de destinație), cheltuielile de exploatare (salariile echipajului, combustibilii pentru această porțiune de drum etc.) care ar fi trebuit făcute de armator, dar nu au mai fost necesare datorită încetării voiajului.¹⁷

Astfel, dacă navlul se plătește anticipat în portul de încărcare, iar diferența, în portul de descărcare, *interesul asigurării aparține atât armatorului cât și proprietarului mărfii, și anume: armatorul, pentru partea de navlu ce urmează să o încaseze la destinație, iar proprietarul mărfii pentru avansul de navlu ce urmează să o încaseze la destinație, iar proprietarul mărfii, pentru avansul de navlu plătit în portul de încărcare*. Din aceste motive, asigurarea navlului va avea în vedere următoarele criterii: dacă interesul asigurării aparține proprietarului mărfii, navlul se asigură o dată cu marfa, în același mod, fiind inclus în prețul mărfii iar dacă interesul aparține armatorului, navlul se asigură la fel ca și nava, pentru un voiaj sau pentru o anumită perioadă de timp.

d) **Chiria pentru navlosire pe timp** (time charter). În cazul angajării navei printr-un contract de tip „time charter”, armatorul are interesul asigurării pentru chiria ce i se datoarează de către navlositor, conform contractului de navlosire.

Contractul de navlosire pe timp prevede de obicei plata anticipată a chiriei pentru o perioadă determinată de timp (lună, trimestru etc.) și s-ar putea crede că armatorul n-ar avea interesul asigurării chiriei. În caz de naufragiere a navei, armatorul suportă paguba egală cu valoarea navei pierdute, la

¹⁴ “freight payable at port of loading”

¹⁵ “freight payable at destination”

¹⁶ Condiția “lost or not lost”

¹⁷ Vezi: Constantin Alexa, Violeta Ciurel, *Asigurări și reasigurări în comerțul internațional*, Editura ALL, București, 1992

care se adaugă sumele care s-ar fi obținut din inchirierea navei în perioada de valabilitate a contractului, după producerea evenimentului.

În acest tip de contract, pentru asigurarea chiriei (hire) poate fi interesat și navlositorul în situațiile în care plata acesteia se face anticipat, iar nava naufragiază înainte de expirarea perioadei pentru care s-a plătit chiria. Dacă, potrivit contractului, se prevede returnarea chiriei plătite anticipat, navlositorul nu înregistrează nici o dauna. Dacă plățile în avans nu sunt supuse returnării, navlositorul suportă o daună egală cu mărimea chiriei plătite anticipat pentru perioada de la producerea sinistrului și până la sfârșitul lunii, trimestrului etc., pentru care a afectuat plata anticipată a chiriei. În aceste condiții, navlositorul este interesat în asigurarea chiriei plătite anticipat armatorului.

e) În cazul **călătoriei efectuate în baza contractului de transport maritim de pasageri, interesul asigurării** aparține armatorului. Deși plata biletului de călătorie se efectuează anticipat, în caz de întreruperii călătoriei, suma încasată trebuie returnată plătitorului proporțional cu distanța care nu a fost parcursă. Căraușul suportă o daună egală cu suma pe care ar fi obținut-o ca și în cazul în care călătoria s-ar fi terminat cu bine până la destinația inițial stabilită; armatorul este obligat ca, pe propria sa cheltuială, să îl transporte pe pasager, la cererea acestuia, în portul de plecare și să-i suporte pierderea cauzată prin neexecutarea contractului de transport. Armatorul este interesat să țină seama de asemenea cheltuieli posibile și să acționeze pentru acoperirea lor prin asigurare.

f) În **profitul sperat din realizarea mărfii** care reprezintă profitul pe care proprietarul mărfii l-ar putea obține din vânzarea mărfii la locul de destinație, interesul îl poartă proprietarul mărfii, respectiv comerciantul. Condiția obligatorie a asigurării profitului sperat este existența dreptului pe care îl are asiguratul asupra mărfii din a cărei sosire la destinație așteaptă un profit.

De aceea, profitul sperat se asigură o dată cu marfa și se include în valoarea ei asigurată, considerată ca fiind prețul de piață al mărfii în locul de destinație.

Dacă prețul de piață al mărfii respective este supus oscilațiilor, profitul sperat din realizarea mărfii la locul de destinație se calculează de obicei cu un procent de 10% (deși poate avea și alte valori) din prețul mărfii în portul de expediție și în aceasta proporție se include în valoarea asigurată a mărfii. Totuși, în cazuri rare, el se poate asigura și separat de marfă, fiind determinat fie prin diferența între prețul de piață al mărfii în locul de destinație și prețul acesteia în locul de expediție, fie ca un procent agreeat de asigurător și asigurat.

În cazul încheierii unui contract de vânzare-cumpărare externă cu condiția de livrare CIF – port de destinație, profitul sperat, în procentul stabilit, se aplică la valoarea FOB a mărfii în portul de expediție plus navlul pentru transportul acesteia în portul de destinație.

Pe de altă parte, la mărfurile de import, suma asigurată este dată de valoarea FOB a mărfii la care se adaugă navlul plătit sau care trebuie plătit.

g) **Contribuțiile la avaria comună** presupun interes financiar pentru toți cei interesați în aventura maritimă.

Dreptul la gaj al armatorului asupra mărfii se poate exercita numai dacă nava și marfa au ajuns cu bine la destinația stabilită inițial. Acest drept este anulat în caz de pierdere totală a navei și a mărfii. Dacă nava încărcată cu marfa suferă o avarie și marfa este transportată pe o altă navă venită în ajutor care în drum spre portul de destinație naufragiază, nava asigurată nu va fi eliberată de obligație de plată a serviciilor prestate de nava salvatoare, conform contractului de salvare maritimă. Sumele plătite vor cuprinde contravaloarea corespunzătoare navei și mărfii. Aceste cheltuieli reprezintă contribuția la avaria comună, care va fi suportată de asigurători având în vedere, că, în multe situații, proprietarii mărfii dispărute nu vor fi de acord să plătească serviciul de salvare de care au beneficiat până la naufragiul navei venite în ajutor.

Contribuțiile la avaria comună se asigură odată cu nava, navlul sau marfa și sunt incluse în condițiile de asigurare.

h) **Riscul asumat de asigurator.** Asiguratorul are un interes asigurabil în riscurile pe care el le preia în asigurare și pe care, parțial sau total, le poate reasigura. În astfel de cazuri, asiguratul original nu are nici un interes și nici un drept privind reasigurarea în cazul în care în polita nu se fac mențiuni speciale în acest sens.

i) **Prima de asigurare** poate reprezenta interes asigurabil pentru proprietarul navei sau al mărfii asigurate care trebuie să o plătească asiguratorului. Proprietarul unei marfi poate include în valoarea mărfii și prima de asigurare. Când proprietatea asigurată este gajată, garantul este interes

asigurabil privind suma datorata sau care va fi datorata in aceste conditii. Mai mult, chiar si depozitarul, custodele sau orice alte persoana poate sa asigure bunurile in numele sau in favoarea altora interesate. In cazul navlului platit in avans, interesul asigurabil este considerat pentru eventualitatea in care navlul nu se returneaza in caz de pierdere.

Bibliografie:

1. Gh. Bibicescu, ș.a. - Transportul mărfurilor pe mare în comerțul internațional -Editura „Sport - Turism”, București, 1986;
2. Anton Beziris, Gh. Bamboi - Transportul Maritim, Ed. Tehnică, București, 1988;
3. Eugeniu Safta Romano, *Contracte civile*, Editura Graphix, Iași, 1993