

CONSIDERAȚII TEORETICE PRIVIND RISCURILE ÎN ASIGURAREA MARITIMĂ INTERNAȚIONALĂ

A. Țurcan, I. Coșuleanu

Academia de Științe a Moldovei

INTRODUCERE

Orice activitate economică desfășurată este expusă la multiple riscuri. Riscurile au existat întotdeauna. Deoarece între risc și profitabilitate există o relație directă (cu cât riscul asumat este mai mare, cu atât mai mare este și profitabilitatea, și invers) agenții economici din întreaga lume sunt expuși la diverse surse de risc în activitatea lor zilnică.

REZULTATE OBȚINUTE

În practică internațională, pentru reducerea și eliminarea riscului se recomandă studierea și delimitarea multitudinii riscurilor și aplicarea metodelor de micșorare sau eliminare a acțiunii lor. Una din metodele utilizate în vederea micșorării riscurilor este asigurarea.

Asigurarea maritimă are ca scop indemnizarea asiguraților pentru pierderi suferite ca urmare a producerii evenimentelor legate de aventura maritimă.

Riscurile generale sunt acele riscuri care au o frecvență de apariție relativ bine cunoscute de asigurători pe baza datelor statistice și ale daunalității (aici sunt încadrate "pericolele mărfii" care sunt: coliziunea, incendiul, furtul, eșuarea, furtuna, trăsnetul, naufragiul, răsturnarea etc.). Aceste riscuri se referă doar la evenimentele fortuite sau la daunele apărute pe mare.

Pentru aceste riscuri, primele de asigurare sunt relativ reduse în comparație cu cele percepute pentru riscurile speciale.

Categoria riscurilor speciale se asigură separat, contra plății unor prime de asigurare suplimentare pe grupe de riscuri asemănătoare sau numai pentru câte un risc nominalizat.

Din această categorie fac parte:

- riscuri ce țin de natura bunurilor asigurate (spargerea materialelor casante, alterarea alimentelor, zgărirea produselor emailate, încingerea cerealelor, risipirea citricelor etc.);

-riscuri cu caracter social-politic (răzvrățiri, grevă, revoluții, rebeliune, măsuri militare, arest, distrugerea mărfurilor din dispoziția autorităților militare).

În practica asigurărilor maritime pe plan internațional se aplică regula potrivit căreia mărfurile perisabile transportate cu nave specializate se asigură odată cu răspunderea pentru daunele survenite ca urmare a ieșirii din funcțiune a instalațiilor speciale din cauze care nu depind de asigurat.

Dacă pierderile au fost generate de un complex de cauze se aplică principiul "*causa proxima*" pentru a se determina, în urma rezultatului expertizelor, rolul fiecărei cauze în parte în producerea daunei. Pierderile materiale ce pot fi suferite de marfă în timpul operațiunilor de încărcare, transport, descărcare, poartă denumirea de avarii.

Avaria reprezintă o pagubă materială, o vătămare a obiectului asigurat care produce modificări în integritatea fizică sau în proprietățile fizico-chimice ale acestuia. În funcție de natura obiectului asigurat, de intensitatea acțiunii riscurilor, de dimensiunea pagubelor, de posibilitățile de "recuperare" și de interesele pe care le afectează, avariile sunt de trei categorii principale:

1. avarii totale (total loss);
2. avarii parțiale sau particulare (particular loss);
3. avarii comune (general average loss).

1. Avaria totală reprezintă pierderea completă a bunului asigurat sau vătămarea integrității și trăsăturilor fizico-chimice ale acestuia până la încetarea de a mai face parte din categoria de bunuri de care aparțineau inițial.

Avaria totală a unei părți din mărfurile transportate apare în situația în care partea afectată nu mai poate fi recuperată, recondiționată și nu mai are aceleași trăsături fizice, chimice și aceeași valoare de întrebuințare cu cea inițială.

Pierderea totală reală a mărfurilor poate să afecteze întreaga încărcătură sau doar o parte a

acesteia și presupune distrugerea fizică totală a mărfurilor, pierderea totală a proprietăților fizico-chimice sau confiscarea lor de către inamic.

Cu *avaria constructivă* avem de a face când pierderea este inevitabilă, când repararea nu este posibilă, când costurile necesare pentru salvare depășesc valoarea asigurată.

2. *Avaria particulară* presupune orice pierdere parțială suferită de bunul asigurat ca urmare a producerii unui risc asigurat. Deosebirea dintre avaria totală și cea parțială se refera la dimensiunea pagubei. Avaria parțială poate fi o paguba materială rezultată din reducerea valorii lor de întrebuințare, din efectuarea unor cheltuieli de reparație și recondiționare sau din reducerea cantității, chiar ca urmare a unei vânzări fortuite în timpul călătoriei.

3. *Avaria comună* a apărut ca un obicei practicat încă din antichitate și independent de asigurarea maritimă. Avaria comună apare atunci când, din necesitate, în mod intenționat și rezonabil, se face un sacrificiu sau o cheltuială extraordinară comună, în scopul de a feri de primejdii bunurile angajate într-o expediție maritimă. Aruncarea intenționată, din ordinul comandantului a unei părți din încărcătură peste bordul navei, în scopul de a readuce nava eșuată în stare de plutire, inundarea unui hambar incendiat în scopul salvării restului încărcat, folosirea unei părți din marfă drept combustibil ori cheltuielile pentru intrarea navei într-un port de refugiu etc., sunt sacrificii tipice ale avariei comune.

De aici rezultă faptul că avaria comună este de fapt o avarie particulară care a avut loc în anumite condiții. Pierderile rezultate din avaria comună se împart proporțional între cei interesați în expediția maritimă (armator și comercianți), indiferent dacă bunurile au fost sau nu asigurate.

Pentru ca sacrificiile sau cheltuielile să fie recunoscute ca act de avarie comună, este necesar să fie îndeplinite concomitent următoarele condiții:

- primejdia să fie reală și gravă, ieșită din comun;
- sacrificiile sau cheltuielile, să fie absolut necesare și să aibă un caracter excepțional, respectiv să se detașeze distinct de cheltuielile normale ale armatorului în cadrul obligațiilor sale districtuale;
- sacrificiul trebuie să fie real și rezonabil (nu trebuie sacrificat mai mult decât este necesar în condițiile concrete date).

Condițiile de asigurare a mărfurilor

Acoperirea se realizează prin condițiile de asigurare, care fac parte integrantă din contractul de asigurare pot fi diferite de la o piață la alta, de la o țară la alta sau de la o companie la alta, în funcție de uzanțele proprii, reglementările în vigoare sau politica de subscriere.

Marfa se asigură de obicei pentru întreaga perioadă de timp necesară deplasării acesteia din depozitul producătorului și până la depozitul beneficiarului (door to door), iar această perioadă de timp include atât transportul terestru, cât și transportul maritim sau chiar aerian.

Ca în întregul domeniu al asigurărilor maritime și de transport, condițiile de asigurare care se folosesc cel mai frecvent pe plan internațional au ca origine practica britanică. Condițiile "*lansate*" de asigurătorii britanici sunt: "*fără răspundere pentru avaria particulară*" (free from Particular Average - F.P.A.) "*cu răspundere pentru avaria particulară*" (With Average - W.A.) și "*toate riscurile*" (All Risks - A.R.).

Condiția F.P.A. Acoperă daunele rezultate din pierderea totală a întregii încărcături sau a unei părți a acesteia, precum și daunele de avarii particulare, dacă acestea erau determinate de riscurile mărfii (Act of God).

Condiția W.A. acoperă daunele rezultate din avaria totală sau parțială a întregii încărcături, determinate de anumite resurse specificate în mod expres în polița de asigurare: incendii, trăsnet, furtună, vârtej, explozie, eșuare, răsturnare, naufragiu, coliziune ș.a.

Datorită nevoii de protecție cât mai cuprinzătoare a proprietarilor mărfurilor, precum și ca urmare a concurenței, a început să se practice o condiție, cunoscută sub denumirea "*Toate riscurile*" (All Risks - A.R.), prin care erau acoperite toate evenimentele cauzatoare de daune, cu anumite excepții, menționate separat și explicit.

Aceste condiții de asigurare au fost perfecționate de-a lungul timpului astfel să răspundă cât mai bine intereselor asiguraților.

În prezent, mărfurile care fac obiectul transportului pe mare pot fi asigurate în una din următoarele trei condiții principale: *condiția A*, *condiția B*, *condiția C*. Ele se deosebesc de condițiile de asigurare din trecut prin exprimarea mai clară a gradului de protecție, precum și prin denumire,

Condiția de asigurare "A" are cea mai lungă sferă de cuprindere, oferindu-se protecție pentru toate riscurile de pierdere și avarie a bunului

asigurat cu excepția unor grupe de riscuri prezentate separat.

Aceste excluderi sunt comune tuturor celor trei condiții și sunt formate din trei grupe de riscuri excluse:

a) Pierderea, avaria și cheltuiala, rezultând din, sau provocate de:

- comportarea necorespunzătoare sau voită a asiguratului;
- scurgerea ordinară, pierderea uzuală în greutate sau volum, ori uzura normală a bunului asigurat;
- ambalarea și pregătirea insuficientă sau necorespunzătoare a bunului asigurat (în acest sens termenul "*ambalare*" se consideră că include stivuirea într-un container, dar numai dacă stivuirea este efectuată înainte de intrarea în vigoare a asigurării, fie de către asigurat sau de prepușii acestuia);
- viciul propriu sau natura bunului asigurat;
- întârzierea directă, chiar dacă întârzierea se datorează unui risc asigurat (cu unele excepții prevăzute de condițiile comune);
- pierderea sau frustrarea voiajului sau a călătoriei;
- insolvalabilitatea sau năndeplinirea obligațiilor financiare de către proprietarii, administratorii, navlositorii sau operatorii navei;
- utilizarea oricărei arme de război care folosește fisiunea și/sau fuziunea atomică,
- nucleară sau altă reacție asemănătoare, ori altă forță sau obiect radioactiv;
- starea de nenavigabilitate a navei, faptul că nava sau containerul sunt inadecvate pentru transportul în bune condiții a bunului asigurat, dacă asiguratul sau prepușii au conștiință de starea de nenavigabilitate sau de inadecvare în momentul încărcării bunului asigurat.

Pentru aceste categorii de riscuri enumerate mai sus nu există acoperire printr-o asigurare suplimentară.

b) Riscuri de război (conflicte militare).

c) Riscuri de greve (conflicte sociale).

Aceste ultime două categorii de riscuri excluse din condițiile de bază pot fi acoperite prin asigurare suplimentară.

Condiția de asigurare "B" acoperă, în condițiile menținerii aceluiași excluderi a), b) și c) de mai sus, pierderea și avaria la bunul asigurat, cauzate de următoarele riscuri numite:

- incendii sau explozii;

- eșuarea, scufundarea sau răsturnarea navei sau ambarcațiunii; răsturnarea sau deraierea mijloacelor de transport terestre;

- coliziunea cu contractul navei, ambarcațiunii sau mijloacelor de transport cu un obiect exterior altul decât apa;

- descărcarea mărfurilor într-un parc de refugiu; cutremur de pământ, erupție vulcanică sau trăsnet; sacrificiul în avaria comună; aruncarea mărfii sau luarea ei de valuri peste bord;

- intrarea apei de mare, lac sau râu în navă, ambarcațiune, mijloc de transport, container sau alt loc de depozitare;

- daună totală a unui colet pierdut peste bord sau căzut în timpul încărcării sau descărcării pe și de pe navă, ambarcațiune sau alt mijloc de transport.

Condiția de asigurare "C". Este cea mai puțin cuprinzătoare în raport cu "A" și "B", se acoperă cu aceleași excluderi de la punctele a), b) și c) de mai sus, pierderea și avaria la bunul asigurat cauzate de un număr mai redus de riscuri.

CONCLUZII

Prevenirea, atenuarea sau înlăturarea efectelor riscului impune întreprinderii efort material sporit, care, la prima vedere, micșorează rentabilitatea, fapt ce îndeamnă la tentativa de a rămâne sub guvernarea legilor hazardului. Dar cheltuielile care se fac sunt minore față de marile avantaje ce se obțin prin evitarea sau atenuarea pagubelor. În condițiile ocrotirii individului negociator se eliberează factorul psihologic de presiunea incertitudinii, crește puterea de negociere.

Bibliografie

1. **Caraiani G.** *Transporturi, expediții și asigurări internaționale.* București, 2001.
2. **Tomozei V., Enicov I., Oboroc I.** *Riscuri și instrumente financiare de acoperire.* Chișinău, Evrica, 2002.
3. **Țurcan A.** *Riscul - element intrinsec al economiei de tranziție.* Chișinău, ICȘITE, 2000
4. **Popa I.** *Tranzacții comerciale internaționale,* București, 1997.
5. *Anuarul statistic al RM.* Chișinău, 2006.
6. *www.statistica.md*