

ASIGURĂRI ȘI REASIGURĂRI

PRIMA DE ASIGURARE

Prima de asigurare depinde de specificul mărfurilor, de varietatea riscurilor, de frecvența acțiunilor și de daunele posibile pe care aceste riscuri le-ar genera.

La stabilirea primei de asigurare societățile de asigurare se bazează pe analiza următorilor factori:

- sfera de cuprindere a asigurării;
- valoarea asigurabilă;
- suma asigurată;
- natura mărfurilor și ambalarea lor;
- felul expediției, specificul ei;
- statistica daunelor anterioare;
- conjunctura pieței internaționale; etc.

Sfera de cuprindere a asigurării este reflectată prin condițiile de asigurare: A, B și C, iar cea mai scumpă este condiția A, care este și cea mai cuprinzătoare. Cotele tarifare sunt stabilite în procente, care se aplică la suma asigurată, iar în funcție de anumite clauze se aplică majorări sau reduceri.

Suma asigurată poate fi formată din:

- valoarea bunului - potrivit facturii și, în lipsa acesteia, valoarea de piață a bunului la locul de expediere, în momentul încheierii contractului;
- costul transportului, al asigurării și alte costuri legate de transportul bunurilor și necuprinse în valoarea facturii;
- cheltuielile și taxele vamale;
- supraasigurarea de 10 % din valoarea bunului pentru acoperirea acelor cheltuieli care nu pot fi prevăzute la încheierea asigurării.

Durata asigurării :

În contractele de asigurare a mărfurilor pe timpul transportului maritim nu există o limită de timp bine precizată ca durată a asigurării, ci se aplică principiul duratei transportului de la depozit la depozit. Acest lucru presupune că mărfurile sunt asigurate din momentul în care au părăsit depozitul din localitatea de expediție menționată în contract și continuă pe toată durata transportului, inclusiv a transbordărilor, până când au fost descărcate de pe navă în portul de destinație.

De asemenea, asigurarea continuă în cursul obișnuit al transportului, al întârzierii, care este în afara controlului asiguratului, al devierii, al descărcării forțate, al reexpedierii în cursul schimbării voiajului, intervenite din exercitarea unui drept acordat armatorilor sau navlositorilor în cadrul contractului de navlosire.

Răspunderea asiguratorului începe în momentul în care bunul asigurat părăsește depozitul indicat în contractul de asigurare și încetează în una din situațiile de mai jos:

- când bunul asigurat este livrat la depozitul destinatarului;
- când bunul asigurat este livrat la alt depozit, pe care asiguratul se decide să-l folosească pentru depozitare;
- când contractul de transport se termină în alt port (loc) decât destinația indicată în contractul de asigurare sau transportul se termină în alt fel, înainte de livrarea bunului la depozitul destinatarului;

- la expirarea a 60 de zile de la terminarea descărcării bunului de pe mijlocul de transport maritim în portul final, intermediar sau de refugiu.

Principiul existenței acoperirii prin asigurare pe tot parcursul transportului este justificată de faptul că, de regulă, vânzătorul predă marfa spre expediere transportatorului, care se îngrijește de manipulările, transbordările și eventualele reexpedieri, astfel încât, în toată perioada, proprietarii mărfii să aibă siguranța continuității asigurării.

Pe același principiu este acoperit și eventualul voiaj de deviere în caz de forță majoră și descărcare forțată într-un alt loc, pe parcurs, până la destinație.

Locul asigurat (la asigurarea de transport) este oriunde se află bunul asigurat în timpul perioadei de asigurare (transport).

Asiguratul are obligația să-l anunțe pe asigurator ori de câte ori intervin elemente noi, necunoscute în momentul încheierii contractului, cum ar fi:

- schimbarea rutei;
- schimbarea locului de transbordare;
- schimbarea locului de destinație;
- încărcarea unor mărfuri pe puntea navei în loc de hambare, etc.

Dacă asiguratul ascunde asiguratorului o serie de elemente, pe care, dacă acesta le-ar fi cunoscut, nu ar fi acceptat primirea în asigurare a mărfurilor, contractul este lovit de nulitate.

Despăgubiri:

Pentru compensarea pagubelor, asiguratorul plătește o despăgubire care însumează atât prejudiciul direct cauzat prin avarierea sau distrugerea bunurilor, cât și cheltuielile, judicios făcute, pentru salvarea bunurilor, păstrarea resturilor rămase după eveniment și cheltuielile făcute în vederea recondiționării bunului asigurat.

Mărimea daunei se determină în funcție de următoarele elemente:

- valoarea bunurilor distruse în întregime;
- volumul cheltuielilor ocazionate de recondiționarea bunurilor distruse parțial;
- volumul cheltuielilor făcute pentru salvarea bunurilor și păstrarea celor rămase, din care se scad:
 - valoarea recuperărilor care mai pot fi valorificate,
 - franchiza - potrivit condițiilor de asigurare.

Asigurarea mărfurilor în timpul transportului se încheie pe principiul proporționalității. Pentru acordarea despăgubirilor, asiguratorul desemnează un reprezentant, care va fi denumit comisar de avarie, ce va constata și va stabili valoarea daunei și va lua toate măsurile necesare pentru limitarea pagubei.

Comisarul de avarie va întocmi un raport de expertiză, denumit certificat de avarie, în care sunt descrise atât detaliile transportului, cât și cauza și mărimea daunei.

ASIGURAREA NAVELOR - CASCO

Prin asigurarea navelor se înțelege asigurarea corpului acestora și a mașinilor și instalațiilor cu care acestea sunt înzestrate.

Subiecte ale asigurării sunt, pe de o parte, societățile de asigurare, iar pe de altă parte, proprietarii de nave, armatorii.

Interesul în asigurarea navei îl au, după caz, proprietarii sau administratorii acesteia, armatorul sau navlositorul când nava este angajată după un contract tip time-charter.

Obiectul asigurării îl constituie: navele comerciale, de pescuit, alte ambarcațiuni asimilate navelor (remorchere plutitoare, șalupe, șleperi) și întregul ansamblu de mașini și

instalații, precum și navlul, cheltuielile privind exploatarea navelor asigurate și navelor aflate în construcție în șantierele navale (interesul fiind manifestat de șantierele navale).

Riscul asigurat poate fi identificat în raport cu una din următoarele condiții:

1. Pierdere totală, avarie și răspundere pentru coliziuni

În condițiile acestui tip de asigurare, care oferă cea mai mare protecție armatorului, sunt avute în vedere următoarele riscuri:

- pierdere totală, pierderile și avariile la navă;
- contribuția la cheltuielile de avarie comună și salvare;
- răspunderea pentru pagubele rezultate din coliziunea navei cu altă navă, cu instalațiile portuare sau obiecte fixe plutitoare, inclusiv cheltuielile care decurg din aceste evenimente.

2. Pierdere totală, avarie comună și răspundere pentru coliziuni

Acest tip de asigurare oferă asiguratului o protecție mai limitată.

Sunt luate în considerare următoarele riscuri:

- pierdere totală a navei;
- contribuția la cheltuielile de avarie comună și de salvare;
- răspunderea pentru daunele rezultate din coliziunea navei cu alte nave.

3. Pierdere totală a navei, inclusiv cheltuielile de salvare

Pentru acest tip de asigurare se ia în considerare numai riscul de pierdere totală a navei, cheltuielile de salvare și alte cheltuieli care decurg din acest fapt.

În contextul asigurării încheiate în una din condițiile de asigurare enumerate, riscurile agreate de asigurator sunt:

1. riscuri de navigație specifice:

- incendiu,
- explozie,
- furt comis de persoane din afara navei,
- piraterie,
- coliziunea cu alte nave sau alte obiecte plutitoare sau fixe,
- cutremur,
- erupție vulcanică,
- traznet,
- accidente la încărcare sau descărcare sau la mișcarea încărcăturii sau a combustibililor,
- defecte produse la cazane, instalații, mașini sau la corpul navei,
- eroare de navigație,
- neglijența comandantului, piloților, echipajului, navlositorilor, cu condiția ca aceștia să nu aibă și calitatea de asigurat,
- baraterie (= acte săvârșite de comandant sau de către echipajul navei cu intenție);

2. cheltuielile pentru:

- prevenirea și limitarea pagubelor,
- identificarea cauzelor, efectelor,
- salvarea și asistența acordate navei, inclusiv cele făcute cu expertize și acțiuni judecătorești generate de pierdere sau avarierea navei,

- contribuția navei la avaria comercială și cheltuielile aferente stabilirii acestei contribuții și răspunderea asiguratului față de terți, ca urmare a coliziunii cu alte nave, instalații plutitoare sau portuare.

O serie de riscuri sunt excluse din asigurare, între ele numărându-se:

1. uzura morală și deteriorarea treptată a corpului mașinilor și a altor componente ale navelor,
2. pagubele produse navei de forțarea gheții,
3. scoaterea sau îndepărtarea epavei,
4. cheltuielile cu salariile și întreținerea comandantului, a ofițerilor și a echipajului, cu excepția cazurilor de avarie comună,
5. pagubele indirecte (pierderea veniturilor, despăgubiri datorate din întârzierea transportului, etc.),
6. riscurile de război, de revoltă și de grevă nu sunt agreate în asigurarea navelor decât dacă sunt prevăzute în mod expres în contract.

Valoarea asigurabilă poate fi valoarea de înlocuire sau valoarea din nou a navei la data asigurării.

Suma asigurată - nava se asigură pentru suma declarată de asigurat și agreată de asigurator. Ea nu trebuie să fie inferioară valorii de înlocuire și nici să nu depășească valoarea din nou a navei la data asigurării. La suma respectivă se mai poate adăuga până la 25 % din valoarea navei, pentru acoperirea diferențelor ce ar putea rezulta prin aplicarea raportului dintre suma asigurată și valoarea navei stabilită pentru cazurile de salvare sau avarie comună.

Prima de asigurare este variabilă, fiind influențată de factori cum sunt:

- sfera de cuprindere a asigurării,
- valoarea asigurabilă și suma asigurată,
- nava și voiajul stabilit,
- durata,
- statistica riscurilor anterioare,
- starea conjuncturală a pieței asigurarilor.

La stabilirea primelor de asigurare se ține seama de:

- calitatea sau clasa în care se încadrează nava și
- voiaj (zona, distanța, durata, sezonul, condițiile de navigație, etc.).

În practica internațională, primele de asigurare, în asigurarea navelor, sunt stabilite statistic, în cote procentuale față de valoarea navei sau a părților componente.

Primele de asigurare se plătesc anticipat, în valuta în care s-a încheiat contractul de asigurare.

Drepturile și obligațiile părților, în contractul de asigurare a navelor, țin seama de ipoteza în care s-a încheiat asigurarea:

- pentru o călătorie definită - caz în care în contract este menționat portul de plecare, de escală, de destinație sau
- pentru o perioadă de timp - când se menționează în contract perioada și zona de navigație.

Asiguratul are obligația să comunice societății de asigurare orice împrejurare de care a luat la cunoștință și care ar putea agrava riscurile acoperite prin asigurare. De asemenea, are obligația să întrețină nava și s-o exploateze în bune condiții, în scopul prevenirii producerii evenimentelor asigurate.

Societatea de asigurări se obligă să preia riscurile și să acorde despăgubiri în cazul producerii evenimentului asigurat.

Drepturile societății de asigurare se referă la încasarea primelor de asigurare, la informarea continuă și curentă cu privire la voiajul navei și chiar de a refuza plata unor despăgubiri când pretențiile asiguratului nu sunt justificate.

Răspunderea asiguratorului se limitează la suma asigurată.

Încheierea contractului în asigurarea maritimă implică o procedură specifică. Pentru perfectarea contractului, asiguratul își exprimă interesul patrimonial în scris, prin declarația de asigurare remisă de societatea de asigurare.

Cererea de asigurare cuprinde date referitoare la: beneficiar, asigurat, denumirea navei, pavilionul, anul construcției, portul de încărcare, cel de destinație, descrierea mărfurilor care fac obiectul transportului, condițiile de asigurare și alte date.

Confirmarea încheierii contractului de asigurare se face de asigurator, prin trimiterea decontului de prime sau eliberarea poliței de asigurare.

Acceptul de către asigurat a condițiilor impuse prin polița de asigurare este tacit, dacă în termen de două zile de la primirea acesteia nu face obiecțiuni.

În funcție de interesul promovat, polițele de asigurare maritimă pot fi grupate în:

1. polițe pentru asigurarea navelor:

- a) polițe de călătorie - prin care se asigură nava pentru o călătorie precizată,
- b) polițe temporare (pe timp) - prin care nava este asigurată pe o perioadă de timp, indiferent de numărul călătorilor,
- c) polițe mixte - prin care nava se asigură pe o călătorie și continuă să rămână asigurată o perioadă de timp după sosirea ei la destinație,
- d) polițe portuare - prin care se acoperă riscurile specifice staționării navei în porturi și în perioada de construcție în șantierul naval;

2. polițe pentru asigurarea mărfurilor:

- a) polițe individuale - prin care se acoperă riscurile unei expediții delimitate în spațiu și timp, cele mai răspândite fiind polițele de voiaj,
- b) polițe generale - prin care se asigură toate mărfurile sau anumite mărfuri importate sau exportate de un agent economic într-o perioadă de timp. Acestea constituie, pentru asigurat, un abonament de asigurare, putând fi emise ca:
 - polițe flotante - pentru o valoare asigurabilă,
 - contracte de abonament cu valabilitate anuală sau chiar mai mare,
- polițe globale - prin care se acoperă expedițiile la purtător, fiind folosite pentru expediții poștale;

3. polițele pentru asigurarea navlului;

4. polițele de reasigurare.

După modul de evaluare a mărfurilor, polițele CARGO pot fi:

- 1. evaluate - unde obiectul asigurat este evaluat la o sumă precisă;
- 2. neevaluate - unde evaluarea se face după ajungerea mărfurilor la destinație sau după producerea evenimentului asigurat.

ASIGURAREA DE PROTECȚIE ȘI INDEMNIZARE

Constituie o asigurare reciprocă a răspunderii armatorilor, distinctă față de asigurările maritime CASCO și asigurările CARGO.

Această asigurare are ca scop angajarea răspunderii armatorilor, care trebuie să dezdăuneze terții păgubiți sau vătămați, sau să suporte eventualele amenzi, penalități, taxe, după caz.

Această formă de asigurare nu implică societățile de asigurare, fiind o asigurare reciprocă a răspunderii armatorilor care se realizează prin intermediari, cluburi de protecție și indemnizare (P&I).

Asigurarea de protecție și indemnizare constituie o formă complementară a asigurării maritime contractuale, prin care armatorii se asigură reciproc, pentru a putea acoperi acele daune posibile lăsate de asiguratorii contractuali pe riscul propriu al asiguraților, respectiv al armatorilor.

Riscurile legate de răspunderea armatorului fac parte din protecție, iar cele rezultate din exploatarea navei fac parte din indemnizare.

Asigurarea de protecție și indemnizație a apărut în Anglia, sub forma unor asociații sau cluburi, datorită faptului că asiguratorii își limitau răspunderea, prin contractul de asigurare maritimă, la 3/4 din dauna produsă de nava asigurată altei nave prin coliziune, restul de 25 % rămânând neacoperit (în sarcina asiguratului).

Prin asigurarea inițiată de cluburile de protecție și indemnizație se despăgubeau daunele suferite de membrii cluburilor și neacoperite prin contractul de asigurare maritimă. Această compensare se realiza pe o bază colectivă.

Cu timpul, sfera ei a fost extinsă și la alte riscuri, care antrenau răspunderea armatorului față de echipaj, muncitorii portuari, instalațiile portuare, obligațiile acestora derivând din răspunderea față de terți, de instituții, de autorități (amenzi aplicate de autoritățile vamale, sanitare, de frontieră).

O perioadă de timp, fondurile constituite în cadrul acestor asociații au fost administrate distinct, în funcție de riscurile asigurate (protecție sau indemnizare), ulterior fiind reunite.

Această asigurare se practică pe scară tot mai largă în diverse țări ale lumii: Marea Britanie, SUA, Norvegia, Suedia. Numai în Marea Britanie funcționează peste 70 de cluburi. Cluburile engleze, prin structura lor, au caracter internațional, în timp ce în alte țări cluburile au caracter național.

Asigurările P&I au anumite caracteristici prin care se disting de asigurările contractuale, și anume:

- protecția de risc are un caracter mutual, datorită faptului că membrii clubului au, în același timp, dubla calitate de asigurați și asigurator;
- asigurarea are drept scop protecția activă și reală a membrilor clubului prin indemnizarea, despăgubirea acestora în cazul pagubelor suferite, ca urmare a angajării răspunderii față de terți;
- contribuția membrilor la constituirea fondului de asigurare al clubului P&I este fixată anual și revizuită la finele anului, în funcție de situația reală înregistrată (evaluarea daunelor plătite);
- principiul de organizare și funcționare a cluburilor P&I îl constituie mutualitatea, dar în condițiile în care activitatea acestora nu are la bază criteriul profit realizat în baza ecuației:
cotizații + venitul din investiții = daune și cheltuieli de investiții;
- cluburile P&I promovează o politică comercială flexibilă și operativă, în sensul că preia răspunderea în sarcina membrilor săi, pe măsura apariției ei realizându-se o protecție continuă a armatorilor;
- cluburile P&I nu emit polițe de asigurare, calitatea de asigurat decurgând din calitatea de membru;

- protecția prin cluburile P&I acoperă riscurile care nu pot fi și nu sunt acoperite prin asigurarea maritimă contractuală;
- membrii cluburilor P&I reprezintă un colectiv de armatori independenți sau de societăți care au aceleași interese.