

CZU: 347.764:[368.2: 368.236]

ISTORICUL ȘI SPECIFICUL ASIGURĂRILOR DE TRANSPORT

Ionuț LOM, Marcela ENACHI

Universitatea de Stat din Moldova

De-a lungul timpului, mulți oameni înțelepți au făcut referiri, în cugetările lor, la asigurări. Motivul este legat de grija oamenilor pentru prezent și, mai ales, pentru viitor, pentru că dintotdeauna s-au gândit să se apere de ceea ce le poate produce pagube sau suferințe: dușmani, intemperii, accidente,

Cuvinte-cheie: asigurări de transport, asigurări ale mărfii, asigurat, asigurator, asigurarea autovehiculelor, asigurări de avarii, asigurări pentru riscuri speciale, asigurări de răspundere civilă.

HISTORY AND THE SPECIFICITY OF TRANSPORT INSURANCE

Over time, many wise people have referred, in their thoughts to insurance. The reason is related to the people's care for the present and, especially, for the future, because they always thought to defend themselves from what can cause them damage or sufferings: enemies, bad weather, accidents,

Keywords: insurance in transport, insurance of the goods, the insured, insurer, motor insurance, insurance breakdown, insurance for special risks, liability insurance.

Introducere

Relațiile de asigurare sunt cunoscute încă din Evul mediu. Atunci, în rezultatul marilor descoperiri geografice, s-a extins considerabil comerțul internațional; astfel, negustorii aveau nevoie de sume mari de capital pentru a utiliza noile posibilități. Oricine are nevoie de protecție, indiferent dacă ne gândim la persoane fizice sau la persoane juridice. În timpul unei vieți întregi se acumulează o serie de bunuri, de valori, agonisite cu multă trudă, care pot dispărea într-o clipă în urma unui incendiu, cutremur, a unui furt sau a unui accident. Pierderea financiară rezultată nu poate fi compensată pe altă cale decât prin asigurare. În țările dezvoltate, asigurările reprezintă o parte a educației, a tradiției și chiar a vieții. Necesitatea de apărare a apărut la om de la apariția sa, dar odată cu dezvoltarea s-au diversificat și riscurile care au dus la necesitatea de a căuta forme și metode de apărare. Faptul că în prezent în lumea dezvoltată nimic nu se imaginează în afara asigurărilor, că orice casă care se construiește, orice mașină care se cumpără, orice credit care se obține, orice copil care se naște implică, aproape automat, și încheierea a cel puțin unei polițe de asigurare, confirmă importanța acestui mod de gândire în întreaga viață.

Originile asigurărilor

Se spune că negustorii chinezi își distribuiau marfa în mai multe vase pe care urmau să o transporte pe râurile și fluviile tumultuoase și periculoase ale Chinei, reducând astfel riscul ca întreaga cantitate de marfă ce urma să ajungă la destinație să fie supusă pierderii. Este deci doar o formă de dispersie a riscului, nu și o protecție.

Alte dovezi se referă la babilonieni, care în jurul anului 3000 î.e.n. – perioadă caracterizată printr-o civilizație unică înfloritoare – au conceput și practicat un sistem de așa-zise credite (împrumuturi) maritime, care îl scuteau pe debitor de a le returna în cazul în care marfa sau nava sufereau avarii. Primele dovezi se referă la Codul lui Hammurabi, descoperit în anul 1902. Acest cod, înscris pe un bloc de diorit negru, cuprindea 282 clauze și a fost compilat, după cum îi este și numele, de Hammurabi, Rege al Babilonului, aproximativ în anul 2250 î.e.n. Existența acestui cod demonstrează că babilonienii erau foarte buni comercianți și că aveau idei clare legate de natura unui contract, de valoarea banilor și înmulțirea lor prin împrumuturi pe camătă cu dobândă simplă și compusă. Aceasta se poate demonstra cu ușurință prin referire la situațiile în care populațiile antice au perfecționat și au practicat contractele comerciale, care mai târziu au fost utilizate și cunoscute în întreaga lume sub denumirea de „contract de împrumut” – contract of bottomry. Acesta era un contract prin care banii (sau mărfurile) erau dați în avans spre comercializare fie sub formă de credit la o anumită rată a dobânzii pentru care creditorul nu avea dreptul să primească nicio cotă din profitul tranzacției comerciale, fie drept credite mixte și parteneriat în care, alături de plata unei anumite dobânzi și indiferent de rezultatul

contractului, creditorul era îndreptățit să primească o parte din profit, dacă acesta depășea o anumită sumă. Aceasta însemna că debitorul nu avea răspundere în caz de accident, dacă mărfurile nu ajungeau la destinație. Dacă mărfurile ajungeau, atunci debitorul trebuia să plătească împrumutul și dobânda.

Rolul contractelor comerciale în asigurări

Babilonienii erau, desigur, mari comercianți la vremea respectivă, dar nu doar atât, deoarece erau vecini cu fenicienii, vestiți pentru comerțul maritim pe care îl făceau. Era deci normal ca babilonienii, în căutarea lor de noi piețe, să intre în contact cu fenicienii și să coopereze cu ei; fenicienii au adoptat și adaptat contractul comercial al babilonienilor.

Acest sistem a fost preluat și dezvoltat ulterior de greci prin emiterea unor hârtii de valoare. În secolul al IX-lea î.e.n., legile Rhodosului au devenit bază teoretică și, mai ales, practică a uzanțelor maritime privind avaria comună (general average); mai târziu, romanii au aderat la același sistem. Unul dintre istoricii asigurărilor menționează că, în faza inițială, ideea de protecție s-a bazat de la început pe reciprocitate, lucru demonstrat de funcționarea acestui sistem și în prezent: „Oamenii primitivi nu au descoperit nevoia de asigurare, considerând că erau protejați de familie sau trib unde mutualitatea însăși, ca și în asigurări, era o realitate. Acest lucru nu era adevărat la civilizațiile antice ale Egiptului, Feniciei, Greciei și Romei în care individul se vedea expus la multe riscuri fără protecția comunității familiale” .

Următoarea etapă în evoluția contractului de împrumut a fost adoptarea contractului de către greci, ca rezultat al extinderii comerțului fenicienilor în zona litoralului grecesc în sec. X-IX î.e.n., precum și creșterii dominației comercianților greci în Marea Egee după anul 800 î.e.n. Dar, ca și în cazul fenicienilor, nici acum contractul nu a fost adoptat în aceeași formă, ci a fost adaptat, perfecționat, astfel încât mai mulți juriști recunoscuți în domeniul dreptului maritim din secolul al XIX-lea au considerat contractele de împrumut ca fiind grecești, asemănătoare cu cele amintite de Demostene într-o cuvântare în fața lui Lacritus. Ele erau identice ca natură cu cele moderne, utilizate în Londra în anul 1860, și ca atare puteau fi folosite la acea dată.

Stadiul final al practicării contractelor de împrumut în antichitate l-a reprezentat adoptarea vămii de către romani, aproximativ în anul '300 î.e.n. Odată cu aceasta, se poate afirma că se intră în etapa în care unii autori consideră că principiile contractului de împrumut au fost „translatate” în asigurări, așa cum le înțelegem astăzi.

Profesorul C.F. Trenerry consideră că aceste elemente necesare se găseau și în acordurile încheiate în acele vremuri. În sprijinul afirmației sale el citează trei surse separate.

Prima se referă la asigurarea maritimă și apare în Livy (XXIII, 48 și 49), în care se descrie garanția dată de guvern în anul 215 î.e.n., conform căreia acesta a preluat în schimbul unei prime de asigurare (în acest caz special, prima consta în mărfurile necesare armatei romane în Spania și furnizate de „publicani”), pentru a se asigura de sosirea sigură a livrărilor de bunuri, expediate de către comercianții privați care erau proprietarii acestor bunuri. Acest aranjament îndeplinea toate condițiile necesare ale unui contract de asigurare (există risc, proprietatea avea valoare, prima fusese plătită).

Al doilea contract era menționat într-o scrisoare scrisă de către Cicero lui Caninus Sallust, în anul 50 î.e.n. (aproximativ), în care Cicero îi solicita acestuia să garanteze o sumă de bani care trebuia transportată de la Laodicea la Roma. Aceasta avea, de asemenea, toate elementele unui contract de asigurare:

- exista o proprietate ce trebuia asigurată – în acest caz „*pecunia publica*”;
- riscul se afla în perioada de tranzit – „*victurae periculum*”;
- prima trebuia plătită pentru a face contractul valabil.

Al treilea contract a fost încheiat de Suetonius pentru împăratul Claudius. În Roma, după Suetonius, în anul 58 e.n. era mare foamete, ceea ce a dus la mari demonstrații și revolte populare împotriva împăratului. Această comportare disperată a poporului s-a datorat faptului că nimeni nu se aștepta să se mai importe hrană în acea iarnă. Claudius, pentru a-și convinge importatorii să facă Statului un serviciu vital, nu doar că s-a oferit să plătească o sumă fixă pentru toate bunurile importate, dar a acceptat și răspunderea personală pentru toate pierderile ce ar fi putut să apară din cauza furtunilor. Și aici toate elementele necesare pentru un contract de asigurare sunt prezente (interes asigurabil, primă, risc).

Un rol important în evoluția sistemului asigurărilor și ulterior al reasigurărilor l-au avut negustorii italieni din orașele-state ale Italiei de Nord de la începutul actualului mileniu, activitatea lor fiind preluată și de Țările de Jos și de Anglia. Spre exemplu, în anul 1310, Ducele de Flandra a decis înființarea Camerei de Asigurări de la Bruges pentru asigurări împotriva riscurilor maritime, iar la Londra, Parlamentul a elaborat reglementări privind această activitate, prin emiterea în 1601 a „Legii privind polițele de asigurare folosite între negustori”.

Originile asigurării se pierd în negura timpurilor neputând fi stabilite decât cu o mare aproximație, însă asigurările auto au apărut pentru prima dată la începutul secolului al XX-lea, fiind incluse în categoria asigurărilor de accidente. În a doua jumătate a secolului, odată cu dezvoltarea transporturilor rutiere, cu creșterea vertiginoasă a acestora, asigurările de autovehicule s-au desprins din grupa asigurărilor de accidente, devenind o categorie de asigurări de sine stătătoare. Volumul primelor de asigurare ajunsese deja să fie mai mare decât totalul primelor de asigurare încasate din toate tipurile de asigurări de accidente la un loc [1, p.15].

La puțin timp după apariția autovehiculelor (în Marea Britanie, primul autovehicul a apărut în anul 1894), la sfârșitul secolului al XIX-lea, a apărut nevoia de asigurare, deși la vremea respectivă numărul autovehiculelor era foarte mic, iar deținerea unui autovehicul era un adevărat lux pe care și-l permiteau foarte puțini. Primul Opel a apărut în anul 1899 și se numea „Patent Motor Car”. Tot în același an apare și primul Fiat „3 ½ MP”. Puțin mai târziu au apărut automobilele de marcă Audi. În 1912 această marcă a debutat cu modelul „Type C 14/35 Alpensing”. În 1952 a apărut și primul Lotus – „Mark 3B”. În Marea Britanie, primii asiguratori au fost înainte de 1900, și anume – „Law Accident” și „General Accident”. Alți doi au urmat la începutul secolului al XX-lea: „Car and General” (1903) și „Motor Union” (1906).

După Primul Război Mondial s-a constatat o creștere fără precedent a transporturilor rutiere, datorită în mare parte revigorării economice și dezvoltării ramurilor producătoare de autovehicule și motociclete. Odată cu dezvoltarea acestei modalități de transport a crescut și numărul accidentelor, iar lipsa asigurării a făcut de multe ori imposibilă despăgubirea pentru pierderile materiale create terților, mai ales compensarea pentru rănirea sau decesul celor accidentați. De aceea, asigurarea pentru protecția celor nevinovați, dar implicați în accidente de circulație, a devenit în mare măsură o necesitate socială [1, p.35].

În Marea Britanie, spre exemplu, în anul 1930 asigurarea de răspundere civilă auto a devenit obligatorie ca urmare a „Road Traffic Act 1930”, fiind limitată numai la rănirea sau decesul unei persoane ca urmare a unui accident de autovehicul. În prezent, „Road Traffic Act 1988” reglementează acest aspect în Marea Britanie. La început, termenul „persoană” desemna doar pe cele din afara autovehiculului, ulterior acoperirea fiind extinsă și la pasagerii respectivului autovehicul. Exemplul a fost la scurt timp urmat și de alte țări, fapt ce a dus, evident, la o creștere fără precedent a acestei categorii de asigurări.

În ultimele zeci de ani s-a putut constata o creștere „unică” a numărului de autovehicule în întreaga lume. De la obiect de lux la începutul secolului, autovehiculele (cel puțin în țările dezvoltate) au ajuns un bun uzual, chiar de strictă necesitate, condiționând o creștere vertiginoasă a asigurărilor de acest tip.

Noi tipuri de protecție în asigurările auto

Deși la început asigurările auto presupuneau acordarea protecției numai pentru vătămări corporale și pagube materiale produse terților, trecerea timpului a adus cu sine noi tipuri de protecție. De aceea, asigurările auto nu se limitează numai la asigurarea mijlocului de transport. Din punctul de vedere al utilizării autovehiculelor, asigurările ce pot fi încheiate cuprind mai multe tipuri:

1. Asigurarea mărfurilor pe timpul transportului;
2. Asigurarea răspunderii transportatorului;
3. Asigurarea autovehiculului;
4. Asigurarea de răspundere civilă;
5. Asigurarea pasagerilor, asigurarea de accidente a persoanelor legal transportate în autovehicul etc. [2, p.297].

Prin toate aceste asigurări se acoperă o gamă diversă de riscuri. Ca și în celelalte tipuri de asigurări, există anumite practici comune tuturor asigurărilor, dar fiecare dintre ele are anumite particularități privind tipurile de riscuri – asigurabile și excluse – subscriere etc.

Este de menționat faptul că asigurările maritime sunt cele care au influențat toate asigurările de transport și că toate condițiile de asigurare a mărfurilor și a mijlocului de transport sunt o preluare a practicilor acestor asigurări. În mod similar, riscurile pentru care se acordă protecție reprezintă o adaptare a riscurilor acoperite prin asigurarea maritimă, a căror producere generează același tip de pagube materiale, vătămări sau răspunderi. Prin condițiile generale de asigurare se acoperă o gamă largă de riscuri (toate riscurile sau riscuri numite). Riscurile speciale sunt asigurabile separate, contra plății unor prime de asigurare adiționale.

Despre istoria autovehiculelor paralel cu cea a asigurărilor auto se poate vorbi la nesfârșit. Fiecare constructor de autovehicule a parcurs o cale lungă cu multe greutăți, avânturi, căderi ajungând până-n prezent. Astăzi asistăm la o adevărată revoluție în domeniul construcției de autovehicule. Orice constructor urmărește un singur scop – crearea unui automobil tehnic, dinamic, ergonomic, al confortului etc.

Procurând un automobil, care, printre altele, nu e deloc ieftin, noul posesor neapărat va recurge la o asigurare dacă cu adevărat ține la el. Datorită faptului că automobilele de azi sunt foarte dinamice (vitezele variind de la 150 la 250 km/ora și mai mult), precum și foarte scumpe în reparații, există pericolul avarierii în urma căreia posesorul va fi nevoit să se despartă de o suma bună de bani pentru reparare.

Avaria poate avea loc din mai multe motive, principalele fiind starea drumurilor din țară și neatenția conducătorilor la trafic. În cazul în care posesorul și-a asigurat automobilul de avarii el nu are de ce să-și facă griji, fiindcă costul reparației va fi acoperit integral de către compania de asigurări. În caz contrar el va fi nevoit să achite reparația automobilului cu banii proprii.

Dacă automobilul este nou și de marcă cunoscută, se va găsi neapărat cineva care va dori să pună mâna pe el sau pe ceea ce se găsește în interiorul său. Acoperirea acestor riscuri se face de asemenea prin asigurare [3, p.216-219].

Mulți posesori de automobile nu înțeleg importanța asigurării facultative a autovehiculelor, considerându-se capabili de a evita orice risc. Doar atunci când se produce avaria sau furtul posesorul automobilului va înțelege greșeala să, însă prea târziu.

Un domeniu important în care oamenii sunt supuși accidentelor este acela al traficului rutier. S-a constatat că călătoria cu autovehiculul este de zeci de ori mai periculoasă decât cea cu avionul sau cu trenul. Prin urmare, prezența asigurării face posibilă despăgubirea pentru pierderile materiale create terților, și mai ales compensarea pentru rănirea sau decesul celor accidentați [4, p.35-40].

În concluzie, asigurarea auto, deși poate mai puțin spectaculoasă decât alte forme de asigurări, are cel mai mare impact asupra vieții sociale și influențează în mod decisiv situația și evoluția piețelor naționale și internaționale ale asigurărilor și reasigurărilor.

Referințe:

1. VĂCĂREL, I., BERCEA, Fl. *Asigurări și reasigurări*. București, 1992, p.105-128.
2. CIUREL, V. *Asigurări și reasigurări: abordări teoretice și practici internaționale*. București: ALL BECK, 2000. 653 p. ISBN 973-655-006-0
3. КАПРИАН, Ю., УЛИЯН, Е. История развития страхования. În: *Conferința științifică internațională, ediția a XI-a, „Politici și mecanisme de inovare și dezvoltare a proceselor economico-financiare și sociale în plan național și internațional”*, 31 octombrie-01 noiembrie 2014. Chișinău: CE USM, 2014, p.216-219.
4. CAPRIAN, I. Originea și gestiunea asigurărilor Cargo privind practica europeană. În: *Studia Universitatis. Seria „Științe exacte și economice”*, 2014, nr.7(77), p.35-40.

Date despre autori:

Ionuț LOM, doctorand, Școala doctorală Științe Economice, Universitatea de Stat din Moldova.

E-mail: lom.ionut@incas.ro

Marcela ENACHI, doctorand, Școala doctorală Științe Economice, Universitatea de Stat din Moldova.

Prezentat la 27.12.2018