

Asigurarea maritimă

Asigurarea maritimă este prima formă de asigurare, începutul ei datând încă din antichitate. Apariția ei, ca primă formă de asigurare, este explicată prin legătura strânsă: comerț - navigație maritimă, descoperindu-se că navele, mărfurile 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, exista o singură poliță de asigurare, care acoperea atât mărfurile, cât și nava. Acest lucru era posibil pentru că interesul aparținea aceleiași persoane. Ulterior, s-a trecut la o specializare determinată, preponderent, de evoluția comerțului, apărând o diferențiere între persoanele interesate în proprietatea asupra mărfurilor și a navelor și, deci, două forme de asigurare, două tipuri de contracte de asigurare, în funcție de același interes:

- asigurarea navelor - CASCO;
- asigurarea mărfurilor - CARGO.

Asigurarea maritimă, ca ramură a asigurării de bunuri, protejează navele maritime și fluviale, celelalte ambarcațiuni și instalațiile folosite în porturi, precum și încărcăturile acestora, contra unui complex de riscuri.

Riscurile maritime au ca obiect anumite daune, a căror probabilitate este, mai mult sau mai puțin, cunoscută dar, în nici un caz, nu se apropie de certitudine.

Scopul asigurării maritime constă în asigurarea contra acelor evenimente care se pot produce și nu contra evenimentelor care trebuie să se producă. Din această cauză, în literatura de specialitate și în practica internațională a asigurărilor, întâlnim, frecvent, două mari categorii de riscuri:

1. riscuri asigurabile;
2. riscuri excluse.

1. Din categoria riscurilor asigurabile fac parte:

- 1.a. riscurile obișnuite sau generale;
- 1.b. riscurile speciale.

1.a. Din grupa riscurilor obișnuite, asociate transportului pe apă, fac parte așa-numitele riscuri ale mării. Prin acestea se înțelege orice accident sau întâmplare fortuite, survenite în timpul transportului maritim, indiferent dacă ele sunt sau nu rezultatul direct al acțiunilor vânturilor, valurilor.

Cele mai importante riscuri ale mării sunt:

1. furtuna - care poate provoca: scufundarea navei sau avarierea bunurilor transportate prin pătrunderea apei în hambarele navei;
2. naufraziul - scufundarea navei din diferite cauze;
3. eșuarea - punerea pe uscat a navei, împotmolirea ei pe fundul mării;

4. coliziunea - ciocnirea a două nave între ele;
5. abordajul - ciocnirea navei cu orice alt obiect fix sau plutitor;
6. aruncarea unei părți din încărcătură peste bord, în cazul avariei comune;
7. furtul;
8. jaful;
9. capturarea și sechestrarea de către dușmani, etc.

1.b. Riscurile speciale se datorează unor cauze deosebite și se asigură separat, la cererea expresă a asiguratului, contra unor prime speciale de asigurare. Din această categorie fac parte riscurile determinate de proprietățile intrinseci ale mărfurilor, cum sunt:

- surgerea lichidelor;
- spargerea materialelor casante;
- încingerea cerealelor, etc.

Tot din categoria riscurilor speciale fac parte și riscurile de război, inclusiv războiul civil, precum și riscurile de grevă, răscoale, mișcări civile.

În grupa riscurilor de război intră:

- capturarea mărfii;
- blocade;
- sechestrul;
- prohibirea comercială;
- represaliile, etc.

Riscurile de grevă se referă la posibilitatea distrugerii sau avarierii anumitor mărfuri de către greviști.

2. Riscurile excluse sunt acele riscuri pentru care societatea de asigurare nu poartă nici o răspundere în cazul în care ele ar interveni în timpul unui transport de mărfuri asigurat.

Evaporarea lichidelor, uscarea cerealelor, moartea naturală a vietăților, sunt evenimente inevitabile, specifice naturii obiectului asigurat. Tocmai din această cauză ele nu fac obiectul acoperirii prin asigurare. De asemenea, nu se acorda drept de asigurare pagubelor datorate:

- întârzierii sosirii mărfurilor la destinație;
- lipsei unui ambalaj corespunzător;
- majorității taxelor vamale din țara importatoare, etc.

Avariile și clasificarea lor

În practica internațională a asigurărilor maritime, prezența interesului asigurabil este rezultatul direct al existenței schimbului de mărfuri și al complexului de împrejurări ce pot provoca avarierea bunurilor asigurate.

Avariile, în funcție de natura obiectului asigurat, de intensitatea acțiunii riscurilor asigurate și de interesele pe care le afectează, pot fi:

- 1.** totale;

2. parțiale (particulare);3. generale (comune);

1. Prin avarie totală se înțelege pierderea completă a bunului asigurat sau vătămarea integrității fizico-chimice a acestuia, până la încetarea de a mai face parte din genul de bunuri de care aparține.

Orice avarie totală este prezumată a fi pricinuită de un risc al mării, în afara de cazul în care se poate stabili cu exactitate că nava, împreună cu încarcatura de la bord, s-a pierdut într-un act de război.

Avaria totală poate fi:

1.a. avarie totală reală - presupune una din următoarele împrejurări:

- distrugerea fizică totală a bunului asigurat prin incendiu, inundare;
- pierderea totală a posibilităților fizico-chimice ale bunurilor asigurate (inundarea hambarelor, a încărcăturii de ciment, etc.);
- confiscarea bunurilor de către inamic.

1.b. avarie totală prezumată - atunci când pierderea bunului asigurat este inevitabilă sau costul salvării, recondiționării și reexpedierii ar depăși valoarea bunului la destinație, astfel încât este abandonat. Abandonul trebuie notificat asigurătorului în mod clar și necondiționat.

2. Prin avarie parțială (particulară) se înțelege orice daună parțială suferită de bunul asigurat în mod întâmplător, fortuit, din cauza unui risc asigurat.

Pot suferi avarii parțiale atât mărfurile, cât și mijloacele de transport și navlul (prețul transportului).

Avaria particulară la mărfuri poate lua forma:

- unei avarii materiale,
- a unei lipse,
- a unei vânzări în timpul călătoriei sau la destinație,
- a unor cheltuieli de recondiționare sau reparare, etc.

Avariile particulare ale navlului se referă numai la navlul plătit la destinație, nu și la navlul plătit anticipat, care se include în prețul mărfii.

3. Avaria comună

“Regulile York – Anvers” stabilesc că avem de-a face cu o avarie comună atunci când, din necesitate, în mod intenționat și rezonabil, se face un sacrificiu, o cheltuială extraordinară pentru siguranța comună, în scopul de a ferii de primejdie bunurile angajate într-o expediție maritimă.

Aruncarea intenționată, din ordinul comandantului, a unei părți din încărcătură, peste bordul navei, în scopul readucerii navei în starea de plutire sau inundarea cu apă a unui hambar, în scopul salvării restului încărcăturii, etc., sunt sacrificii care țin de avaria comună. Rezultă că avaria comună este o avarie particulară petrecută în anumite condiții.

În timp ce avaria particulară se datorează unor cauze accidentale și privește exclusiv pe proprietarul bunului, avaria comună este rezultatul unui act intenționat, voluntar, întreprins într-un moment de primejdie gravă pentru întreaga expediție, în scopul salvării acesteia și îi privește pe toți cei interesați în expediția maritimă (armatori și comercianți). Pierderile rezultate din avaria comună se împart proporțional între ei, indiferent dacă bunurile au fost asigurate sau nu.

Pentru ca sacrificiul (cheltuielile) făcut în timpul transportului să fie recunoscut ca act de avarie comercială, este necesar ca:

- primejdia, care impune măsura excepțională, să fie comună (să amenințe atât nava, cât și încărcătura);
- primejdia să fie reală și gravă, ieșită din comun;
- cheltuielile făcute să aibă un caracter excepțional, adică să depășească cheltuielile făcute, în mod normal, de către armator, în cadrul obligațiilor contractuale;
- sacrificiul (cheltuielile) facute să fie rezonabil și, totodată, rezultatul unui act intenționat pentru salvarea proprietății comune.

Condițiile de asigurare a mărfurilor, cele mai răspândite, care au devenit tradiționale în practica asigurărilor pe plan mondial, sunt condiții:

- a) fără răspundere pentru avaria particulară (FPA) - acoperă numai daunele rezultate din pierderea totală a întregii încărcături sau a unei părți a acesteia, precum și daunele de avarie particulară;
- b) cu răspundere pentru avaria particulară (WPA) - acoperă daunele rezultate din avaria totală sau parțială a întregii încărcături sau a unei părți a acesteia, pricinuită de anumite riscuri, specificate în mod expres în polița de asigurare (incendii, trăsnet, furtună, explozii, naufragiu, etc.);
- c) cu timpul, ascuțirea concurenței pe piața asigurărilor maritime și insistențele comercianților, care cereau un mod de protecție mai larg, mai cuprinzător, au dus la practicarea condiției “toate riscurile” (all risks). În fapt, această condiție acoperă, indiferent de amploarea lor, daunele rezultând din avaria totală sau particulară a întregii încărcături sau a unei părți a acesteia, care a avut loc din orice cauză, cu excepția riscurilor special enumerate în polița de asigurare.

Aceste condiții au fost perfecționate de-a lungul timpului, astfel încât să răspundă mai bine interesului asiguraților. În această formă, ele s-au practicat până în anul 1982, când Institutul Asiguraților de la Londra a elaborat noi condiții de asigurare, adoptate și puse în aplicare și în alte țări, printre care și România.

În prezent, mărfurile care fac obiectul transportului pe mare, sunt asigurate în una din următoarele trei condiții principale: A, B, C.

Principalele deosebiri ale acestora, față de condițiile folosite în trecut, constau nu numai în denumirea diferită ci, mai ales, în delimitarea mai precisă și mai clară a sferelor de acoperire.

Condiția de asigurare A este condiția cea mai cuprinzătoare. În baza ei sunt acoperite toate riscurile de pierdere și avariere a bunului asigurat, cu excepția unor excluderi. Aceste excluderi sunt comune tuturor celor trei condiții și sunt formate din trei grupe de riscuri excluse:

1. pierderea, avarierea și cheltuielile rezultând din sau provocate de:
 - a) comportarea necorespunzătoare, voită a asiguratului;
 - b) pierderea uzuală din greutate (volum) sau uzura normală a bunului asigurat; ambalarea și pregătirea insuficientă sau necorespunzătoare a bunului asigurat, viciul propriu sau natura bunului asigurat;
 - c) întârzierea directă, chiar dacă se datorează unui risc asigurat;
 - d) insolabilitatea sau neîndeplinirea obligațiilor financiare de către proprietari, armatori, navlositori (operatorii navei);
 - e) utilizarea oricărei arme de război care folosește fisiunea sau fuziunea nucleară sau altă forță sau obiect radioactiv;
 - f) contaminarea radioactivă;
 - g) starea de nenavigabilitate a navei (dacă asigurații au cunoștință).

Pentru această categorie de riscuri nu există acoperire prin asigurare suplimentară.

2. riscurile de război sau conflicte militare;
3. riscurile de grevă sau conflicte sociale.

Aceste ultime două categorii de riscuri pot fi acoperite prin asigurare suplimentară.

Condiția de asigurare B este condiția prin care sunt acoperite, cu excepția excluderilor enumerate, pierderea sau avarierea bunului asigurat, cauzate de:

- a) incendii sau explozii;
- b) eșuarea, răsturnarea sau scufundarea navei;
- c) coliziunea sau contactul navei cu un obiect exterior, altul decât apa;
- d) descărcarea navei într-un port de refugiu;
- e) cutremur de pământ, erupție vulcanică sau trăznet;
- f) sacrificiul în avaria comercială;
- g) aruncarea mărfii sau luarea ei de valuri peste bord;
- h) intrarea apei în nava;
- i) dauna totală a unui colet pierdut peste bord sau căzut în timpul încărcării sau descărcării de pe navă.

Condiția de asigurare C are o sferă de acoperire mai îngustă decât condiția B și acoperă riscurile cauzate de:

- a) incendiu sau explozie;

- b) eșuarea, scufundarea sau răsturnarea navei;
- c) coliziunea sau contactul navei cu un alt obiect decât apa;
- d) descărcarea navei într-un port de refugiu;
- e) sacrificiul în avaria comercială;
- f) aruncarea peste bord.