

Dr. PETRU-DAN JOANDREA-MOGA

**CONTRACTUL
INTERNĂȚIONAL
DE ASIGURARE CASCO**

Universul Juridic
București
-2011-

Editat de S.C. Universul Juridic S.R.L.

Copyright © 2011, S.C. Universul Juridic S.R.L.

Toate drepturile asupra prezentei ediții aparțin

S.C. Universul Juridic S.R.L.

Nicio parte din acest volum nu poate fi copiată fără acordul scris al

S.C. Universul Juridic S.R.L.

**NICIUN EXEMPLAR DIN PREZENTUL TIRAJ NU VA FI
COMERCIALIZAT DECÂT ÎNSOTIT DE SEMNĂTURA
ȘI ȘTAMPILA EDITORULUI, APLICATE PE
INTERIORUL ULTIMEI COPERTE.**

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

JOANDREA-MOGA, PETRU-DAN

Contractul internațional de asigurare CASCO /

Dr. Petru-Dan Joandrea-Moga. - București : Universul Juridic,
2011

Bibliogr.

ISBN 978-973-127-594-9

368.12

REDACȚIE: tel./fax: **021.314.93.13**
tel.: **0732.320.666**
e-mail: **redactie@universuljuridic.ro**

DEPARTAMENTUL telefon: **021.314.93.15; 0733.673.555**
DISTRIBUȚIE: tel./fax: **021.314.93.16**
e-mail: **distributie@universuljuridic.ro**

www.universuljuridic.ro

**COMENZI ON-LINE,
CU REDUCERI DE PÂNĂ LA 15%**

Prefață

Accentuarea fenomenului globalizării economiei a condus la o dezvoltare accentuată a comerțului mondial și, implicit, a transportului internațional de mărfuri pe apă, pe calea aerului, pe calea ferată sau cu mijloace auto. Interesați în diminuarea sau chiar în acoperirea pagubelor pe care le-ar putea suporta transportatorii, proprietari ai mijloacelor de transport, prin variatele evenimente cu care se pot confrunta pe durata transportului – coliziuni, forțe ale naturii dezlănțuite, stări de război, acte de autoritate ale statelor tranzitate, aceștia s-au văzut determinați să recurgă la serviciile societăților de asigurare dispuse, în goana după profit, să preia riscul unor asemenea evenimente obligându-se să dezdăuneze pe proprietar pentru prejudiciul suportat în urma avarierii sau distrugerii mijloacelor de transport, în schimbul plății primelor de asigurare.

Sunt coordonatele sumare care conving asupra caracterului permanent actual al asigurărilor CASCO, al căror cadru juridic este dat de contractul de asigurare CASCO, împrejurări care probează utilitatea tratării temei alese de autor și caracterul său, de asemenea, de mare actualitate, dat fiind efortul asigurătorilor de elaborare a unor contracte de asigurare tip și, mai ales, de elaborare a unor contracte de asigurare tipizate pe categorii de mijloace de transport asigurate.

Lucrarea de față se definește ca prima de factură monografică din doctrina juridică română – având ca temă contractul de asigurare CASCO în comerțul internațional, autorul întemeindu-și investigația științifică pe rezultatul prezent al cercetărilor întreprinse în literatura de specialitate română și străină, depășindu-le și formulând – cu curaj – opinii proprii, originale, cele mai multe pertinente, interesante și chiar incitante.

Deschisă de o introducere în care se înfățișează geneza activității de asigurare și cadrul juridic de reglementare în evoluția acestuia,

analiza se oprește în capitolul I asupra cercetării contractului de asigurare practicat în comerțul internațional, cu prezentarea categoriilor de asigurări practicate în relațiile economice mondiale, a problematicii legate de stabilirea legii aplicabile contractelor internaționale de asigurare și de forma poliței de asigurare.

Capitolul II al lucrării, cu caracter de tratare comună, este rezervat cercetării contractului de asigurare cu particularitățile impuse de practicarea acestuia în relațiile de comerț internațional, autorul analizând conținutul contractului, de la părți – asigurătorul, asiguratul și intermediarii de asigurări - la obiectul și cauza contractului, oprindu-se și asupra elementelor specifice referitoare la risc, caz asigurat, primă de asigurare, sumă asigurată, indemnizație de asigurare, regimul franșizei, dar și asupra condițiilor de asigurare și specificul acestora în comerțul internațional, precum și asupra obligațiilor părților, nefiind omise nici aspectele privind legea aplicabilă contractului internațional de asigurare CASCO și domeniul acesteia.

În capitolul III al lucrării, autorul se oprește asupra contractului de asigurare CASCO a navelor prezentând specificitatea acestuia, respectiv categoriile de polițe de asigurare și categoriile de condiții de asigurare practicate, aplecându-se cu mai multă atenție asupra regulilor uniforme de factură contractuală elaborate în materie și, cu deosebire, asupra regulilor York-Anvers și asupra regulilor de aplicare facultativă practicate de Lloyd's.

În cadrul aceluiași capitol autorul analizează o formă particulară a asigurărilor practicate cu privire la nave, atât cu privire la corpul navei, cât și cu privire la răspunderea civilă a armatorului, angajată pentru evenimentele mării cauzatoare de prejudicii, respectiv asigurările mutuale de tipul cluburilor P&I, asigurări facultative recomandate și de legislația română în materie și utilizate și de navlositorii români.

Contractul internațional de asigurare CASCO a aeronavelor este analizat în capitolul al IV-lea în care autorul, pe lângă tipurile polițelor de asigurare practicate în acest domeniu și a condițiilor de asigurare, și ele tipizate, subliniază și specificul obligațiilor asiguratului, ca și mecanismul de constatare și evaluare a pagubelor produse de riscurile asigurate.

În capitolul V este cercetat un contract de asigurare CASCO foarte frecvent utilizat în practică, respectiv acela al vehiculelor rutiere de transport. Și în acest capitol autorul subliniază particularitățile polițelor de asigurare, ale condițiilor de asigurare, înfățișând și excluderile prevăzute atât în legislația noastră, cât și în dreptul englez sau german.

Capitolul VI cuprinde o cercetare de pionierat în doctrina juridică română, aceea a contractului internațional de asigurare CASCO a materialului rulant în transportul pe cale ferată, asigurare ce însoțește liberalizarea pieței transportului feroviar de mărfuri, autorul precizând că și asigurării CASCO a vagoanelor de cale ferată i se aplică regulile generale de asigurare a autovehiculelor rutiere, ambele categorii de mijloace de transport fiind mijloace de transport terestru confruntate, în principal, cu aceleași riscuri.

Reține atenția capitolul VII al lucrării, în care autorul sintetizează încercările întreprinse pe plan internațional de elaborare a unui cadru uniform contractual al contractelor de asigurare CASCO, surprinzând corect atât efortul Conferinței Națiunilor Unite pentru Comerț și Dezvoltare cât și al unor asociații de asigurători, din Anglia, Canada, Japonia și SUA, fără a omite nici efortul de armonizare înregistrat la nivelul Uniunii Europene vizând legislația privind asigurările în general, inclusiv asigurările CASCO.

Sunt interesante propunerile autorului privind necesitatea unei elaborări mai atente a regimurilor asigurărilor mutuale cu specială privire la asigurările CASCO, autorul apreciază și că în materia asigurărilor, deopotrivă CASCO și CARGO, s-ar impune o cooperare mai strânsă între sectorul public și sectorul privat, cooperare în cadrul căreia asigurătorii să se aplece mai atent asupra elaborării unor reguli precise și a unor condiții de asigurare adaptate riscurilor cu care se confruntă astăzi mijloacele de transport, nefiind de ignorat nici propunerea de a se elabora un cadru uniform, chiar legal, al contractelor internaționale de asigurare CASCO.

Pornind de la cunoștințele comunicate până în prezent prin literatura de specialitate din țară și străinătate, autorul adâncește și completează cercetarea și reușește să surprindă, cu numeroase accente de reală originalitate, aspecte noi ale complexei problematice

a contractului de asigurare CASCO utilizat în comerțul internațional, sesizând laturi neabordate până în prezent și valorificându-și inteligent cunoștințele interdisciplinare și de drept comparat, prin formularea de concluzii și propuneri interesante, asupra cărora cititorul este invitat să reflecteze.

Simpla eflorare a conținutului lucrării convinge asupra calității acesteia asupra bogăției de idei și de informații și prin aceasta asupra utilității ei pentru teoreticieni și practicieni, deopotrivă.

Avem convingerea, că lucrarea de față este de natură să complinească un gol existent în doctrina juridică din țară, care nu s-au impus până în prezent cu o cercetare, serioasă și corectă a contractului internațional de asigurare CASCO.

Prof. univ. dr. Brândușa Ștefănescu

Considerații introductive

1. Geneza asigurărilor

Studiul istoriei, în general, prezintă o fascinație deosebită, mai ales când cunoașterea tradițiilor într-un domeniu poate să îi ofere omului de afaceri implicat criterii în deciziile pe care trebuie să le ia în derularea operațiunilor de zi cu zi sau în situații de criză.

Valoarea cercetării trecutului a fost formulată de un faimos jurist francez, care în prefața lucrării sale remarcă: „Cercetarea în antichitățile jurisprudenței maritime nu va fi fără folos pentru persoanele care vor remarcă că aceste vechi doctrine, dintre care multe sunt acum învechite, constituie totuși fundația celor care sunt acum în vigoare; și că, pe cale de consecință, este dificil să înțelegi multe reguli ale dreptului maritim modern fără să recurgi la istorie”¹.

Ideea de asigurare a apărut, ca o preocupare a omului pentru ziua de mâine și din nevoia de securitate și de siguranță, încă de la începuturile civilizației. Faptul că oamenii s-au confruntat cu forțele dezlănțuite ale naturii fiind puși în situația de a încerca să prevină pagubele sau, atunci când acestea s-au produs, au încercat să-și unească eforturile pentru a le suporta mai ușor, a condus la apariția asigurărilor. Cu toate acestea, primele operațiuni de asigurări nu pot fi identificate cu precizie, în ciuda eforturilor depuse de unii oameni de știință.

Totuși, se consideră că popoarele primitive nu au simțit nevoia de asigurare, întrucât ei credeau că sunt protejați în întregime de familie și de trib, astfel că mutualitate în sensul pe care îl consacra asigurarea în viitor, era o chestiune de realitate a vieții.

Aceasta nu a mai fost valabilă la vechile civilizații ale Feniciei, Egiptului, Greciei și Romei, în care individul s-a găsit expus la

¹ A se vedea Emerigon, *Traite des assurances et des contracts a la grosse*, Marsilia, 1783.

nenumărate riscuri fără a mai putea recurge la familie sau comunitate¹.

Asigurarea în forma sa embrionară era bazată pe o noțiune confuză a compensației șanselor, fiind tot atât de veche ca și instinctul de solidaritate umană, existența ei fiind consemnată ca atare sub diferite forme, în documente istorice². Date privind ideea de asigurare, respectiv de suportare a pagubelor în comun, găsim la cele mai vechi popoare cum ar fi la egipteni, caldeeni, evrei care au statuat relațiile de întraajutorare și asistență, pe alocuri obligatorii³.

Cu toate acestea, primele dovezi ale unor societăți de ajutor mutual au fost scoase la iveală de arheologi în vechiul Egipt, la cioplitorii de piatră, și datează din aproximativ anul 4500 î.Ch. La acest popor a apărut ideea creării unui fond comun de asigurare al comercianților, fond din care urmau să se acopere eventualele prejudicii suferite de către cei care participau la constituirea acestuia⁴.

În schimb, la vechii negustori chinezi se spune⁵ că își încărcau marfă pe mai multe vase ce urmau să o transporte pe fluviile periculoase ale Chinei și se căuta prevenirea eventualelor pagube ce s-ar fi putut produce pe timpul călătoriei, din cauza furtunilor și a actelor de piraterie. Astfel că, indiferent ce s-ar fi întâmplat, nu toate vasele ar fi fost distruse sau scufundate, existând șansa ca măcar o parte din marfă să ajungă cu bine la destinație. Aceasta este de fapt o formă de dispersie a riscului și nu o protecție prin asigurarea propriu-zisă.

Babilonienii, artizanii unei civilizații înfloritoare, în jurul anului 3000 î.Ch. au conceput și practicat un sistem de așa-zise împrumuturi

¹ A se vedea Robert de Smet, *Traite theorique et pratique des assurances maritimes*, Libraririe generale de droit et de jurisprudence, Paris, 1959.

² Relativ recent au fost descoperite arhivele întreprinderii comerciale „Murashu și Fiii” fondată în anul 587 î.Ch., cu sediul la Nippur, în Mesopotamia, cu această ocazie fiind scos la iveală un document privind activitatea de asigurări, în D.Popescu și I.Macovei, *Contractul de asigurare*, Editura Junimea, Iași, 1982, p. 8.

³ Georges Hamon, *Histoire generale de l'assurance*, Paris, 1900, p. 17; A. Manes, *Versicherungswessen*, Berlin, 1922, p. 240; Joseph Hemard, *Theorie et pratique des assurances terrestres*, vol.I, Paris, 1924, p. 416.

⁴ Elena-Maria Minea, *Încheierea și interpretarea contractului de asigurare*, Editura C.H. Beck, București, 2006, p. 3.

⁵ David I. Bilkelhaupt, *General Insurance*, 9th edition, R.D. Irwin Homewood I.L, 1974, p. 62.

maritime care îl scuteau pe debitor de a le returna în cazul în care nava sau marfa sufereau avarii.

Totodată, o formă alotropică și embrionară a asigurării este considerată prevederea din talmudul babilonian, conform căreia proprietarii de corăbii trebuiau să se înțeleagă între ei pentru ca acela care își pierde corabia să primească alta în loc. În cazul în care s-a pierdut din greșeala proprietarului, tovarășii lui nu erau obligați să-i dea alta în loc, în schimb, dacă nu s-a pierdut din greșeala lui el avea drept de compensație¹.

Vestitul cod al lui Hamurabi, rege al Babilonului (aproximativ 2250 î.Ch.) care cuprindea 284 de clauze – cod inscripționat pe un bloc de diorit negru – 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/camătă cu dobândă simplă și compusă.

Popoarele antice au practicat și perfecționat contractele comerciale care mai târziu au fost utilizate și cunoscute în întreaga lume sub denumirea de „*contract de împrumut*” – „*contract of bottomry*”². Acest tip de contract a fost cunoscut în Grecia și în Roma antică spre sfârșitul republicii sub denumirea de „*foenus nauticum*”. El însemna contractarea unui împrumut pentru plata mărfurilor ce urmau să fie transportate cu corabia pe mare, împrumut ce trebuia înapoiat numai dacă vasul ajungea la destinație. Caracteristica împrumutului consta în faptul că pentru suma împrumutată se percepea o dobândă care depășea cu mult procentul obișnuit (25-30%) asupra sumei contractate. Caracterul aleatoriu al împrumutului maritim apropie această instituție juridică de conceptul asigurării; riscul navigației fiind suportat de creditor. Dobânda ridicată, recunoscută creditorului, cuprindea, pe lângă dobânda propriu-zisă, și o remunerație, asemănătoare primei de asigurare,

¹ D. Popescu, I. Macovei, *op. cit.*, p. 9.

² Se referă la contractele maritime. Principiul a evoluat de la babilonieni și s-a extins la comerțul pe uscat fără nicio schimbare. Cuvântul „*bottomry*” este un termen flamand care derivă din folosirea „*figurativă*” a termenului de *bottom* (carenă) sau *keel* (chilă) în ideea de a exprima întreaga navă. Se mai întâlnește în literatura de specialitate sub denumirea de „*foenus nauticum*” în V. Ciurel, *Asigurări și reasigurări. Abordări teoretice și practici internaționale*, Editura All Beck, București, 2000, p. 4.

pentru riscul pierderii împrumutului în cazul naufragiului navei. Astfel, din instituția împrumutului maritim rezultă ca elemente ale asigurării riscul ivirii unui accident, termenul în care se suportă acest risc și indemnizația care se acordă pentru riscul luat în sarcină¹.

Cu toate acestea, în acest contract nu se găsește ideea modernă de asigurare, ci el numai lasă să se întrezărească faptul că riscul maritim putea fi estimat. *Foenus nauticum* conținea noțiunea pură și simplă a riscului (*periculum pretii*). Cauza că acest fel de contract nu exista la romani, o găsim în disprețul pe care poporul roman, un popor de cetățeni liberi, îl avea pentru comerț în genere. Cetățenii romani nu au simțit nevoia asigurării, ei au inventat *foenus nauticum* pentru ca nobilii bogați să-și poată plasa capitalurile și să le facă să producă cât mai mult sub această formă². Pe de altă parte, transporturile pe apă erau destul de reduse, deoarece tot comerțul nu se făcea decât de la o coastă la alta.

În codul lui Hamurabi se preciza „că negustorul încredințează bunurile comerciantului care îi dă în schimb un memorandum sau un inventar sigilat conținând descrierea, valoarea bunurilor, înțelegându-se că prețul și rata dobânzii sunt plătibile în termenii stabiliți, dar că în eventualitatea că acesta este prădat în timpul călătoriei, fără nicio neglijență sau conivență din partea sa, în momentul depunerii unei declarații solemne în acest sens, acesta este eliberat de debit – atât suma principală cât și dobânda”³.

Babilonienii au dezvoltat relații comerciale cu vecinii lor fenicieni, cunoscuți pentru apetitul și măiestria lor în comerțul maritim, cunoștințele și practicile lor comerciale fiind preluate și dezvoltate de aceștia din urmă. Ulterior ștafeta în materia comerțului maritim a fost preluată de greci, iar apoi de romani.

Există autori, care, studiind Biblia, susțin că un faraon al Egiptului antic a inventat principiul asigurării atunci când i-a cerut lui Iosif ca în anii de abundență să depoziteze grâne pentru a compensa anii neproductivi.

¹ V.K. Raiher, *Tipurile social-istorice ale asigurării*, Editura Academiei U.R.S.S., Moscova – Leningrad, 1947, p. 67, în D. Popescu, *op. cit.*, p. 10.

² D.R. Ioanițescu, *Contractul de asigurare. Istoricul asigurărilor*, București, Tipografia profesională Dimitrie C. Ionescu, 1913, p. 9.

³ C.F. Trenerry, *Researches into the origins of marine insurance*, London, 1926, p. 107.

În Caldeea antică, unele comunități se protejau mutual împotriva anumitor riscuri: de exemplu, cei care intenționau să facă o călătorie cu o caravană, consimțeau ca orice pierdere pe care oricare dintre ei ar fi suferit-o ca urmare a jafului posibil, să fie suportată de toți. Acest principiu de asistență mutuală se spunea că ar fi inspirat vechile asociații grecești și romane, așa cum au fost *eranoi* și, respectiv *collegia*.

Demostene, în cuvântarea în fața lui Lacritius, menționa că în preajma anului 400 î.Ch., negustorii greci practicau contractele de împrumut maritim care s-au dovedit a fi fost o forță motrice a dezvoltării comerțului maritim.

Astfel, grecii au creat un fond comun de protecție a meșteșugarilor împotriva eventualelor daune suferite de către aceștia. Pericle, în sec. V î.Ch., a organizat *eteriile*, corporații în care o parte a activității consta în asigurarea securității membrilor sau familiilor acestora în caz de deces, boală sau incendii¹.

În Roma antică au existat asociații de solidaritate care grupau legionarii pentru aceleași nevoi. S-au păstrat regulamentele unei asociații funerare a lui Lanuvium, care se angajase să organizeze funeraliile pentru membrii săi, în schimbul unei cotizații achitate de către aceștia în timpul vieții. Astfel, membrii subscriau unei veritabile asigurări, în vederea oficierei unor funeralii fastuoase bazate pe un contract ce se derula pe perioada întregii vieți².

În timpul celui de-al doilea război punic (218-201 î.Ch.) furnizorii armatelor romane au introdus în contractele lor o clauză pentru care republica garanta pierderile cauzate de inamic sau de furtună la materiale și provizii pe timpul transportului. Se consideră că oricare ar fi fost instituția juridică prin care își atingeau scopul, romanii au cunoscut ideea deplasării economice a pericolului pe care o realizau prin asigurarea riscurilor pe cale de convenții particulare, fiindcă acestea după dreptul comun eliberau pe debitori³.

¹ J. Yeatman, *Manuel international de l'assurance*, Editura Economica, Paris, 1998, p. 4-7, în Elena-Maria Minea, *op. cit.*, p. 4.

² Elena-Maria Minea, *op. cit.*, p. 4.

³ E. Bensa, *Histoire du contract d'assurance au Moyen Age*, Paris, 1897, p. 7 în D. Popescu, I. Macovei, *op. cit.*, p. 10.

Conceptul de protecție împotriva pierderilor provocate de pericolele maritime a fost identificat cu siguranță în anul 215 î.Ch. când guvernul roman a fost solicitat de către furnizorii privați ai furniturilor militare să accepte „toate riscurile de pierdere care s-ar putea ivi din cauza atacurilor inamicilor sau furtunilor pentru mărfurile pe care le au la bordul navelor”¹. Aceste furnituri erau necesare armatei romane din Spania și garanția guvernului se acorda în schimbul unei sume de bani pe care o putem numi deja primă. Acest aranjament îndeplinea toate condițiile necesare ale unui contract de asigurare (există risc, o proprietate care avea o valoare, se plătea o primă).

Chiar din acele vremuri au existat semnele dificultăților cu care generațiile următoare de asigurători vor trebui să se confrunte, pentru că aranjamentul asigurătoriu pe care l-am menționat a generat și manifestări frauduloase. Declarații false au fost făcute în ceea ce privește pierderile și, s-ar părea că în anumite cazuri s-a semnalat scufundarea intenționată a navelor. De asemenea, au existat situații în care mărfuri în volum mic și fără valoare semnificativă au fost încărcate pe nave care nu erau în stare bună de navigabilitate, reclamațiile ulterioare declarate fiind de o valoare mult exagerată. Se menționa² că „datorită existenței pericolului violenței vremii în transportul de furnituri către armate, responsabilii vamali ar fi făcut rapoarte false despre naufragii. Naufragiile respective nu ar fi avut loc și erau raportate nu din cauza evenimentului în sine, ci prin propria lor fraudă. La bordul navelor vechi și descleiate s-ar fi încărcat numai câteva lucruri de o valoare modică, iar după ce navele erau scufundate în larg, marinarii scăpau în bărcile pregătite pentru respectiva ocazie și prezentau ulterior în mod fals că la bord ar fi fost un volum mare de mărfuri”. Cu toate acestea, nu sunt dovezi concrete asupra unor astfel de practici – cu excepția textelor menționate – desfășurarea evenimentelor având o asemănare izbitoră cu unele practici din zilele noastre.

Cicero, în jurul anului 50 î. Ch., într-o scrisoare adresată lui Caninus Sallust îi solicita acestuia să garanteze o sumă de bani care

¹ Livy, *History of Rome*, Penguin Classics, 1982.

² *Ibidem*.

trebuia transportată de la Laodicea la Roma¹. Întâlnim aici elementele unui contract de asigurare: există o proprietate ce trebuia asigurată (*pecunia publica*), riscul se afla în perioada de tranzit (*victurae periculum*), prima trebuia plătită pentru a face contractul valabil. Acesta este un exemplu concludent de asigurare maritimă incipientă.

Un secol mai târziu (anul 58 d.Ch.) pentru a contracara o foamete generalizată, împăratul Claudiu garantează importatorilor pierderile potențiale pe care le-ar fi suferit din cauza furtunilor². Și în această situație întâlnim cele trei elemente esențiale ale contractului de asigurare maritimă: interesul asigurat, asumarea riscului de altcineva decât proprietarul mărfii, plata unei sume pentru despăgubirea oferită. Titus Livius menționează că în timpul transportului de arme și provizii către trupele din Spania, riscurile de pierdere datorită războiului sau pericolelor mării erau acoperite de stat.

Astfel, fragmentele din scrierile lui Suetoniu, Cicero și Titus Livius au lăsat să se subînțealgă ceva analog asigurării. Totodată, se constată că jurisconșulții romani, care în afară de teoreticieni, erau toți practicieni ai dreptului, nu au cunoscut totuși noțiunea contractului de asigurare, întrucât l-ar fi tratat în una din lucrările lor, în aceeași măsură cum obișnuiesc să trateze și celelalte materii mai puțin importante³.

În anul 533 d.Ch., un edict al împăratului roman Justinian a restricționat dobânda pe banii avansați în contractele de împrumut maritim la 12% spre deosebire de 6% pentru alte avansuri. Diferența (dobânda maritimă) nu poate fi privită decât ca o diferență care să compenseze posibilele pierderi ale împrumutului cauzate de pericolele marine și a fost cu siguranță o formă primitivă de asigurare maritimă. Justinian, care a domnit în Constantinopole până la expulzarea ostrogoților din Italia în anul 533 d.Ch., este mentorul sintetizării dreptului roman în ceea ce se numește Codul lui Justinian (Codex - 529 d.Ch.) și Digestele.

¹ R.Clayton, *British Insurance*, London, Elek Books, 1971, p. 2.

² Suetoniu, *De vita Caesarum*, v. 18 „*nam. et negotioribus certa lucra proposuit, suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset*” în Clayton, *op. cit.*, *idem*.

³ D.R. Ionișescu, *op. cit.*, p. 8.

Unele autorități în materie consideră că ceea ce se practica în Imperiul Roman era mai degrabă *respondentia* decât împrumut maritim. Suma împrumutată se numea *pecunia trajectia*, dobânda fiind descrisă ca fiind *usura nautica* sau *usura maritima*. Este de esența contractului ca împrumutul să fie expus pericolelor mării pe riscul împrumutului, dar se crede că în cazul unui *foenus nauticum* suma principală era ea însăși luată la bord pentru a putea fi întrebuințată în acțiuni comerciale și aceasta era garanția acoperitoare mai degrabă decât nava sau marfa.

În Digestele lui Justinian (533 d.Ch.) se acceptă conceptul de răspundere civilă și se menționează expres că orice individ este îndreptățit la o compensație ca urmare a rănirii de către o terță parte; iată deci geneza protecției împotriva responsabilității care acum este trăsătura acceptată a practicii asigurării maritime. Cu toate acestea, unii autori¹ constată inexistența unei mențiuni clare despre acest contract întrucât textul din Digeste *Si navis ex Asia venerit* este o adevărată obligație supusă unei condiții suspensive și care lua întotdeauna forma unui joc, având la bază specula.

În Italia, practica împrumutului maritim era extinsă la începutul secolului al XIII-lea, și probabil a continuat să fie folosită în secolele anterioare, Italia fiind activă comercial cel puțin din secolul al V-lea până la cruciade. În anul 1236, Papa Grigore al IX-lea a emis un decret denunțând această practică pe motiv că ar fi una cămătărească. Nu mai sunt dovezi ale împrumuturilor maritime în această zonă până în anul 1593. În arhivele Amiralității Londoneze există un document care conține elementele unui contract de împrumut maritim², datat 4 aprilie 1572 emis de Henry Melis pentru nava *Sebastian* care a navigat de la Plymouth la Danzig și s-a întors pe Tamisa. Înapoierea împrumutului se făcea când nava ajungea în siguranță pe Tamisa unde „va sta în ancoră în siguranță pentru cel puțin 24 de ore”.

¹ *Ibidem*.

² În acest sens, trebuie făcută o distincție clară între contractul de împrumut maritim practicat în antichitate și evul mediu, în care se avansau banii care finanțau în fapt aventura maritimă, și contractul modern de împrumut maritim în care avansuri bănești sunt contractate de comandantul navei aflate în dificultate pentru a-i permite să performeze călătoria.

2. Dezvoltarea asigurărilor

Evoluția asigurărilor este foarte legată de dezvoltarea comerțului pe mare și a asigurărilor maritime, în mod deosebit. Asigurările maritime au influențat în mod decisiv toate celelalte tipuri de asigurări, dar mai ales asigurările de transport¹.

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 mileniului 2, activitatea lor fiind preluată și de Țările de Jos și de Anglia.

Hozier, în Lloyd's General Report, menționa „Poziția geografică a Europei divide comerțul ei maritim în două mari regiuni. Una include țările care se învecinează cu Baltica și Oceanul Atlantic, cealaltă țările din bazinul Mediteranei. Comerțul în Mediterană a fost mai timpuriu și mai dezvoltat decât în Anglia și vecinii ei”².

Primele operațiuni de asigurare maritimă au apărut în secolul al XIV-lea, în porturile italiene, ca rezultat al dezvoltării comerțului din bazinul Mării Mediterane și mările din jurul continentului european. Asigurarea maritimă a apărut printr-o transformare treptată, corespunzătoare cerințelor noi impuse de traficul comercial, și avea un rol important în comerțul maritim al Evului Mediu în spațiul mediteranean³.

Începând cu această perioadă, contractul de asigurare, desprins de contractul de vânzare, constatat printr-un înscris denumit poliță, s-a dezvoltat rapid, iar practica comercială i-a introdus clauze uzuale care pentru părți reprezintă și astăzi dreptul de asigurare⁴.

Ceea ce a condus la crearea contractului de asigurare a fost amploarea pe care a luat-o în evul mediu comerțul pe mare, aceasta fiind principala cale de comunicație a comerțului. În aceste condiții, riscul a devenit o realitate, care prin el însuși poate face obiectul unui contract special, dând astfel naștere asigurărilor maritime.

¹ V. Ciurel, *op. cit.*, p. 6.

² Henry M. Hozier și E. Puttock, *Lloyd's General Report*, London, 1901.

³ Franz Büchener, *Versicherung in Grundprobleme des Versicherungsrechts*, Karlsruhe, 1972, p. 111.

⁴ Georges Ripert, *Droit maritime. Abordage et assistance. Avaries communes. Assurances maritimes*, vol. III Paris, 1953, p. 355.

Astfel, o ordonanță din Pisa, așa cum este evidențiată în arhivele portului Cagliari în anul 1319 d.Ch., face referire la practicarea asigurării maritime în orașele prospere din nordul Italiei din care Florența și Genova erau exemple notabile. Concluzia care se poate trage din fapte cunoscute este că originile reale ale asigurării maritime așa cum se practică acum sunt și în Italia.

Se susține că cele mai vechi documente de asigurare sunt cele din Genova, iar cele mai multe contracte se făceau „pe cuvânt” și de aceea multe dovezi nu au „supraviețuit”. Tot în acea perioadă s-au pus bazele unor asociații mutuale constituite în scopul protejării împotriva anumitor riscuri maritime, ca și împotriva riscurilor provocate de revoltele marinarilor ori de actele de piraterie. La Genova a luat ființă o instituție – *Officium Robarie* – menită a oferi protecție cetățenilor genovezi împotriva comercianților, putându-se vorbi de un fel de protecție statală împotriva acestui risc particular¹.

În arhivele din Florența se păstrează dovezi că, în primii douăzeci de ani ai secolului al XIV-lea, asigurările constituiau tranzacții comerciale obișnuite în principalele orașe comerciale ale Italiei. Contractele în care era evaluat, la prețul pieței, factorul de risc, erau contracte de împrumut comercial, în cadrul cărora un loc aparte îl ocupau riscurile pe care le presupunea transportul (în general, cel efectuat pe mare). Faptul că nu există unul mai vechi se datorează obiceiului de distrugere fizică „a poliței” în momentul constatării sosirii cu bine a navei la destinație; actul de distrugere marca sfârșitul garanției².

Cel mai vechi document de asigurare este polița emisă pentru nava SANTA CLARA, datată 23 octombrie 1347 și care asigura CASCO (cocca) respectiva navă pentru un voiaj de la Genova la Mallorca. În poliță se prevedea că devierea va anula contractul. De asemenea, în documentele toscane păstrate în arhiva Datini³ exista un

¹ Elena- Maria Minea, *op. cit.*, p. 4.

² *Idem*, p. 6.

³ Francisco di Marco Datini a fost un om remarcabil, la fel ca și activitatea sa. S-a născut în Toscana în 1335, dar la 15 ani a plecat la Avignon, devenind ulterior un comerciant de excepție. Apoi s-a mutat la Prato (nordul Florenței). În 1365 el a ordonat agenților săi să păstreze toată corespondența și documentele comerciale, rezultatul fiind o colecție unică de corespondență, oferind posterității o remarcabilă

contract de asigurare pentru patru baloți de textile care urmau să fie transportate de la Pisa la Savona. Este datat 24 aprilie 1384 și a fost subscris de un grup de asigurători. Însuși cuvântul *poliță* provine din italianescul *polizza* care înseamnă promisiune.

La început, contractul de asigurare, redactat de curtieri, iar după anul 1350 de notari, era modelat după contractul de împrumut. Asigurătorul simula la încheierea lui că a primit suma asigurată, obligându-se de a o plăti asiguratului după un termen anume convenit, cu excepția cazului când nava sau mărfurile ajungeau cu bine în portul sau locul de destinație¹.

Într-o poliță din 1385 se enumerau următoarele riscuri asigurate²: calamități naturale, riscurile mării, incendiu, aruncare a încărcăturii peste bordul navei, confiscare de autorități locale, represalii, întâmplări nefericite sau orice alte obstacole. De asemenea, riscul făcea obiectul unei clauze amănunțit redactate, așa cum se poate observa și într-o poliță emisă la Florența la 10 iulie 1397³.

Se observă că, în ambele polițe sunt incluse aproape toate evenimentele cauzatoare de pagube, mai puțin pirateria. Pirateria a fost probabil cel mai important și mai frecvent motiv de pierdere și, de aceea, primele de asigurare erau foarte mari. Din lipsa datelor statistice, primele erau calculate aleator, fiind din acest considerent, de multe ori prea mici⁴.

Lombarzii au fost cunoscuți ca printre primii negustori care au practicat asigurările deoarece erau implicați în relații comerciale atât cu propria lor țară cât și cu altele. Cei mai mulți s-au stabilit în Londra unde, la început, au făcut afaceri în paralel cu evreii, dar

documentație. Între acestea se aflau peste 500 de note de schimb valutar și circa 400 de polițe de asigurare, în V.Ciurel, *op. cit.*, p. 7.

¹ D. Popescu, I. Macovei, *op. cit.*, p. 11.

² R. Clayton, *op. cit.*, p. 11.

³ Riscurile pe care asigurătorii le suportă sunt riscurile de la Dumnezeu ori de la oameni, de mare, incendiu, aruncare în mare, de oprire din partea seniorilor comunelor sau altor persoane, de represalii și de orice alt caz, întâmplare sau sinistru, care în orice chip ar fi, ar putea să se întâmple ori s-au întâmplat și oricare ar fi „cazurile” și în orice condiții s-ar întâmpla, cu excepția acelor care privesc leștul și vama în E.Bensa, *op. cit.*, p. 42 și următoarele.

⁴ V. Ciurel, *op. cit.*, p. 8.

aceștia din urmă au fost expulzați în 1290 d.Ch, lăsându-i practic pe lombarzi să dețină controlul asupra afacerilor.

Datorită vremurilor frământate și a multor războaie purtate între Biserica din Roma și puterile europene, cei mai mulți negustori bogați din Lombardia au emigrat în țări unde puteau practica comerțul și activitatea bancară, având un anumit grad de securitate.

Această migrare s-a petrecut în prima jumătate a secolului al XIII-lea, iar țările de destinație au fost Belgia, Franța și alte țări, o parte mergând la lombarzii existenți în Anglia¹. Oriunde au ajuns, lombarzii au practicat asigurarea maritimă ca și activitatea bancară și cămătăria. Există un Act adoptat în Veneția în 1411 în care se face referire la asigurare ca la o practică obișnuită și se stabileau penalități asupra oricărei persoane care asigura o navă aparținând străinilor, în scopul neimplicării într-un război care se derula între Florența și Catalonia.

Anglia a beneficiat foarte mult de pe urma priceperii și talentului lombarzilor. Polițele de asigurare maritimă până și în ziua de astăzi sunt impregnate de influența lombardă. Influența lombardă a fost transmisă mai departe, astfel că negustorii din Anvers în anul 1622 considerau că practicile asigurării maritime erau împrumutate din Anglia, polițele aceluși timp conținând remarca că erau „în întregime similare cu polițele făcute pe Lombard Street din Londra”.

Astfel, ei au construit o stradă, care a dobândit un renume în afaceri și care încă își menține numele de Lombard Street. Cu toate acestea, resentimentul populației locale a crescut proporțional cu bunăstarea negustorilor străini, de aceea au fost luate măsuri restrictive împotriva lor începând cu anul 1483 și ulterior, conducând la plecarea acestora spre alte țări.

Contemporană cu lombarzii, în cel puțin o parte a Evului Mediu timpuriu, asigurarea maritimă era practică de negustori din orașele Hansei: Liga Hanseatică a fost inițial formată în 1241 din orașele Hamburg și Lübeck, ulterior aderând la ea și alte orașe. Puternicul și opulentul oraș Bruges s-a alăturat Hansei pentru a forma un sistem mutual de apărare împotriva practicilor pirateresti ale danezilor, suedezilor, și a altor popoare barbare care înconjurau Baltica.

¹ Alex. L. Parks, *The law and practice of marine insurance and average*, vol. I, Cornell Maritime Press, 1987, p. 4-8.

Sistemul de legi al Hansei a fost întocmit la Lübeck în anul 1597 și revizuit în 1614. În aceste legi se făceau referiri exprese la contractul de împrumut maritim, dar nu și la asigurarea maritimă propriu-zisă.

Negustorii hanseatici, ca și lombarzii, au manifestat tendințe izolaționiste, ținându-se departe de localnici; lor li s-a datorat dominația ulterioară a Angliei în comerțul de peste mări. Ei aveau un monopol de fapt în comerțul cu Baltica și un monopol statuat în exportul de lână din Anglia, una din responsabilitățile lor fiind suprimarea pirateriei.

Unul din liderii negustorilor localnici, Sir Thomas Gresham a fost inspiratorul și constructorul primei Royal Exchange care a intenționat să fie o sursă comercială, și care a devenit mai târziu pentru mai mult de un secol centrul asigurării maritime pentru întreaga lume.

În final s-a ajuns la expulzarea hanseaticilor cauzată în principal de gelozia Company of Merchand Adventurer înființată de negustorii englezi în 1564. Astfel, Elisabeta I a emis un decret în 1578 ce a anulat privilegiile hanseaticilor, iar un an mai târziu și licența pentru exportul de lână. Cu toate că Liga Hanseatică a amenințat cu expulzarea membrilor Company of Merchand Adventurer stabiliți în orașele controlate de Ligă, regina Elisabeta I a emis un decret care dădea ca dată limită 28 februarie 1597 pentru părăsirea Angliei de către negustorii hanseatici.

Piața asigurărilor maritime a fost pentru o lungă perioadă situată în prima bursă, iar Royal Exchange, care a fost inaugurată pe 22 decembrie 1568, a reprezentat un vector important pe această piață și a continuat să aibă acest rol până la apariția cafenelei lui Edward Lloyd de pe Tower Street. Nu există dovezi despre asigurarea maritimă în Anglia înainte de 1512 când un negustor venețian a declarat scris că a efectuat asigurarea unei proprietăți și că prima de asigurare plătită a fost de 10%.

Prima reglementare din Anglia în materia asigurării maritime, înregistrată în Statute Book, se intitula „actul referitor la polițele de asigurare întrebuițate între comercianți” și a fost emis în anul 1601, în timpul domniei reginei Elisabeta I. Se afirmă că textul acestui Act

a fost bazat în cea mai mare măsură pe statutele de asigurare ale Ligii Hanseatice¹.

În continuarea Preambulului se dă o succintă definiție a obiectului asigurării maritime. Se crede că Francis Bacon în persoană a întocmit Actul, care ulterior a fost revizuit în 1673 și a fost abrogat în 1863 prin Statute Law Revision Act.

Actul înființează și o Curte de Arbitraj care cuprinde un judecător de Amiralitate (maritim), un grefier, doi doctori în drept civil, doi avocați în common law și 8 „negustori serioși și discreți”. Cinci dintre aceștia rămân să formeze un complet care judecă cauzele provenite din polițele de asigurare. Această lege constituie o importanță deosebită pentru că prin ea se demonstrează cât de ferm era formată și dezvoltată asigurarea maritimă pe timpul reginei Elisabeta I, ea fiind un prim pas spre uniformizarea asigurărilor maritime².

Totodată, în 1574 întrucât asigurătorii nu se adunau în mod necesar într-un singur loc, Sir Thomas Gresham i-a conferit unui anume Richard Candler monopolul scrierii și înregistrării polițelor de asigurare. Acest monopol a stârnit opoziția brokerilor și notarilor existenți, dar în cele din urmă aceștia au cedat în favoarea lui Candler pentru a impune o rigoare și a diminua riscul fraudelor.

În acest sens, Candler a fost autorizat să înființeze un birou de Asigurări (Office of Insurance) și să perceapă o taxă mică pentru înregistrări. Înființarea acestei Camere de Asigurări a avut drept consecințe standardizarea polițelor și clauzelor, reducând în același timp și volumul cauzelor deduse judecății.

3. Evoluția cadrului juridic al asigurărilor pe plan internațional

Pe continent instituția asigurării maritime a cunoscut o evoluție proprie. Au fost înființate Birouri unde polițele de asigurare trebuiau înregistrate. De exemplu, conform lucrării Chronyke van Vlanderen, publicată în anul 1735, „la cererea locuitorilor orașului Bruge, în

¹ Alex. L. Parks, *op. cit.*, p. 4-8.

² V. Ciurel, *op. cit.*, p. 10.