

**INSTITUTUL DE CERCETĂRI JURIDICE,  
POLITICE ȘI SOCIOLOGICE**

Cu titlu de manuscris

C.Z.U.: 347.763(478)(043.2)

**SICINSKI CONSTANTIN**

**CONTRACTELE DE ASIGURARE AUTO  
FACULTATIVĂ ȘI OBLIGATORIE DIN PERSPECTIVA  
PERFEȚIONĂRII ACESTORA  
ÎN REPUBLICA MOLDOVA**

**553.01 – Drept civil**

**Autoreferatul tezei de doctor în drept**

**CHIȘINĂU, 2019**

Teza a fost elaborată în cadrul Institutului de Cercetări Juridice, Politice și Sociologice

**Conducător științific:**

**Sosna Boris**, doctor în drept, conferențiar universitar

**Referenți oficiali:**

**Băieșu Aurel**, doctor habilitat în drept, profesor universitar

**Mihalache Iurie**, doctor habilitat în drept, conferențiar universitar

**Componența Consiliului științific specializat** aprobată prin Decizia Consiliului de Conducere al Agenției Naționale de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare nr. 12 din 23.11.2018:

**Cojocaru Violeta – președinte**, doctor habilitat în drept, profesor universitar

**Frunză Iurie – secretar științific**, doctor în drept, conferențiar universitar

**Chibac Gheorghe** – doctor în drept, profesor universitar

**Smochină Andrei** – doctor habilitat în drept, profesor universitar

**Boișteanu Eduard** – doctor habilitat în drept, conferențiar universitar

Susținerea tezei va avea loc la **24.06.2019, ora 16:00**, în ședința Consiliului științific specializat **D 553.01-32** din cadrul Institutului de Cercetări Juridice, Politice și Sociologice, pe adresa: mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt, 1, sala 109.

Teza de doctor și autoreferatul pot fi consultate la Biblioteca Națională a Republicii Moldova, Biblioteca Științifică Centrală „A. Lupan” și pe pagina WEB a Agenției Naționale de Asigurare a Calității în Educație și Cercetare (<http://www.anacip.md>).

Autoreferatul a fost expedit la 21 mai 2019

**Secretar științific al Consiliului științific specializat**

**Frunză Iurie, doctor în drept, conferențiar universitar**

\_\_\_\_\_

**Conducător științific,**

**Sosna Boris, doctor în drept, conferențiar universitar**

\_\_\_\_\_

**Autor:**

**Sicinski Constantin**

\_\_\_\_\_

© Sicinski Constantin, 2019.

## REPERELE CONCEPTUALE ALE CERCETĂRII

**Actualitatea temei abordate.** Tematica acestei lucrări este justificată de actualitatea, *în primul rând*, a faptului că, pe de o parte, astăzi, tot mai mulți oameni devin proprietari ai automobilelor proprii, ceea ce sporește popularitatea serviciilor de asigurare auto și, pe de altă parte, de lipsa unui cadru special de reglementare pentru asigurarea auto facultativă și complexitatea instituției de asigurare auto pentru consumatori, fapt care îi pune cu buna știință într-o situație vulnerabilă în procesul de încheiere și executare a acestor contracte. Drept urmare, în situația creată, este nevoie de relevare imediată a aspectelor juridice și a caracteristicilor încheierii și executării unui contract de asigurare facultativă a mijloacelor de transport (CASCO), a drepturilor și obligațiilor părților (subiecților), a procedurii de stabilire și confirmare a unui eveniment asigurat și de achitare a plăților de asigurare etc., ceea ce determină actualitatea și necesitatea acestei cercetări. Iar, *în al doilea rând*, în prezenta lucrare sunt cercetate cele mai recente modificări în legislația din domeniul de asigurare în general și asigurare auto în special, introduse în Codul civil al RM [17], Legea cu privire la asigurări și Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule (în continuare „Legea cu privire la AORCA”) [13, 14, 15] la sfârșitul anului 2018 - începutul 2019. Totodată, cercetarea acestor modificări în domeniul asigurării este deosebit de actuală, deoarece Capitolul XXV „Asigurare” din Titlul III al Cărții a treia din Codul civil (în continuare Capitolul „Asigurare”) reprezintă unicul compartiment al Codului civil modernizat, care va intra în vigoare doar începând cu 1 ianuarie 2020 și va înlocui atât prevederile Capitolului XXVI „Asigurare” din Titlul III al Cărții a treia din Codul civil, cât și prevederile Capitolului II „Contractul de asigurare” al Legii cu privire la asigurări [17, art. II pct. 1. și art. XVII alin. (2); 16, art. 7].

**Descrierea situației din domeniul cercetat.** Spre regret, faptul că legislația nu acordă o atenție corespunzătoare instituției juridice a asigurării facultative auto CASCO este o consecință directă a lipsei unei atenții suficiente pentru această problemă din partea cercetătorilor teoreticieni. Astfel, problema asigurării auto trezește foarte rar interesul științific în rândul cercetătorilor de drept civil: de fapt, pînă în prezent în țara noastră au fost publicate doar câteva articole științifice în domeniul asigurărilor auto, care reprezintă mai curînd o viziune de sinteză decât o cercetare științifică și chiar în ansamblu nu pot pretinde să fie o cercetare științifică de valoare reală. Aceasta, la rândul său, explică **noutatea și originalitatea științifică a studiului prezentat.**

Considerăm că, prin modul de analiză al aspectelor identificate și prin propunerile *de lege ferenda* formulate, prezenta lucrare își va justifica utilitatea.

**Scopul și obiectivele tezei.** Scopul lucrării constă în efectuarea unei cercetări teoretice și

juridice a instituției de asigurare CASCO și asigurarea RCA, caracterizarea trăsăturilor specifice ale acestora în baza legislației moderne și formularea de propuneri pentru optimizarea reglementării legale a asigurărilor auto în Republica Moldova și pentru interpretarea normelor de drept relevante.

Pentru atingerea scopului, au fost propuse următoarele **obiective**:

- analiza doctrinei naționale și străine, a actelor normative și a practicii de aplicare a acestora în domeniul asigurării;
- analiza particularităților conținutului instituției de asigurare auto în comparație cu alte tipuri de asigurare;
- dezvăluirea esenței și a naturii juridice ale contractului de asigurare auto CASCO;
- analiza juridică comparativă a scopului, semnelor, elementelor și condițiilor esențiale ale contractelor de asigurare auto CASCO și RCA;
- cercetarea statutului juridic al subiecților raporturilor de asigurare auto, a noțiunilor de risc și caz asigurat, a procedurii de calculare a primei și a despăgubirii de asigurare în contractele de asigurare auto;
- analiza juridică comparativă a clauzelor esențiale și specifice ale contractelor de asigurare auto, a formei și procedurii de încheiere a acestor contracte;
- determinarea procedurii de executare a contractelor de asigurare auto până și după producerea cazului asigurat și depistarea problemelor în procesul executării acestora și a căilor de rezolvare a problemelor apărute;
- stabilirea posibilității aplicării prin analogie/implementării normelor de drept care reglementează RCA în sistemul de reglementare a asigurării auto CASCO;
- formularea unor propuneri concrete, întemeiate teoretic și practic aplicabile referitor la modificarea legislației naționale în domeniul asigurării auto.

**Metodologia de cercetare și metodele utilizate.** Pentru realizarea obiectivelor enunțate, în procesul de elaborare a prezentei lucrări, a fost selectat materialul doctrinar și cel normativ, au fost, de asemenea, sintetizate concepțiile cu privire la contractele de asigurare auto facultativă și obligatorie.

La realizarea prezentei lucrări, au fost aplicate următoarele metode analitice:

a) *la nivel empiric*, au fost folosite metode empirice (statistică, de selectare a informațiilor textuale, inclusiv prin analiza conținutului), metode comparative, metoda tehnicilor dialectice pentru identificarea punctelor-cheie de dezvoltare, metoda structural-funcțională, abordarea sistemică; b) *la nivelul generalizării teoretice* a informațiilor practice: metoda de analiză terminologică și metoda de operaționalizare a conceptelor, metodele logice generale și, în primul

rând, metoda trecerii de la concret la abstract, bazată pe utilizarea activă a unei combinații de metode sintetico-analitice, precum și abstractizarea, inducția și deducția. În plus, studiul a utilizat metodele științifice particulare (în acest caz – *metode particulare ale dreptului privat*), metodele legale formale și structural- normative de reglementare, metoda de interpretare a legii, metoda juridică comparativă și metoda de modelare juridică, în timp ce pentru elaborarea propunerilor legislative au fost utilizate în mod activ metodele juridice și lingvistice și cele tehnice de elaborare a actelor legislative.

Baza teoretico-științifică a prezentei cercetări a fost determinată de evoluția doctrinei și a practicii internaționale în domeniul asigurării, cu o contribuție însemnată a oamenilor de știință din țări cu sisteme avansate, de exemplu: Franța, Belgia, Italia, România, Federația Rusă etc.

Cercetarea este bazată pe lucrări de valoare ale savanților juriști, care au studiat expres aspectele cu privire la contractele de asigurare auto facultativă și obligatorie, aplicabilitatea practică a acestora, dar și standardele europene în acest domeniu.

Ca bază normativ-legislativă, metodologică și empirică au fost analizate dispozițiile legale interne ce conțin norme cu privire la aspectele supuse cercetării: Constituția Republicii Moldova; Codul civil al Republicii Moldova; Legea RM cu privire la asigurări și Legea RM cu privire la AORCA etc., dar și norme ce aparțin altor sisteme de drept, și în primul rând ale Uniunii Europene.

**Problema științifică soluționată** rezidă în abordarea conceptuală a contractelor de asigurare auto facultativă și obligatorie prin: *determinarea și fundamentarea științifică* a caracteristicilor generale și specifice ale contractelor de asigurare auto CASCO și RCA, ceea ce *crează o bază teoretică* pentru elaborarea și perfecționarea sistemului de norme juridice care reglementează raporturi de asigurare auto facultativă, *prin implementarea* în acest sistem a normelor juridice relevante, care reglementează raporturile juridice în cadrul asigurării obligatorii de răspundere civilă auto.

**Importanța științifico-teoretică** constă într-un studiu complex al problemelor de reglementare juridică a asigurărilor auto, atât la nivelul actualei legislații și practici judiciare, precum și la nivelul sistematizării rezultatelor cercetărilor științifice în acest domeniu și, pe baza rezultatelor cercetării, elaborarea unei serii de concepte, idei și ipoteze care să poată servi drept bază teoretică pentru perfecționarea sistemului de reglementare juridică a asigurărilor auto în Republica Moldova.

**Importanța științifică și practică.** Unele idei teoretice și practice ale studiului pot fi folosite ca sugestii și propuneri pentru optimizarea reglementării juridice a asigurărilor auto, pentru un „Ghid al consumatorului de servicii de asigurare auto”, o bază teoretică pentru

realizarea unei interpretări metodice sistematice a reglementărilor legale în domeniul asigurărilor auto, precum și un beneficiu teoretic în procesul de predare a disciplinelor respective.

**Implementarea rezultatelor științifice.** Rezultatele cercetării și-au găsit reflectare în numeroase articole publicate în reviste de specialitate, în cadrul conferințelor naționale și internaționale, precum și în propunerile de modificare a legislației care au fost prezentate Parlamentului Republicii Moldova și Ministerului Justiției, care le-au evaluat ca „prezentând interes pentru modernizarea legislației”.

**Aprobarea rezultatelor.** Teza a fost elaborată în cadrul Institutului de Cercetări Juridice, Politice și Sociologice. A fost examinată la ședința Centrului de cercetări juridice al Institutului de Cercetări Juridice și Politice al AȘM, în calitate de unitate primară de cercetare, la care a fost aprobată și propusă spre examinare în cadrul Seminarului științific de profil organizat în cadrul Institutului de Cercetări Juridice și Politice al Academiei de Științe a Moldovei, prin Decizia căruia teza a fost recomandată pentru susținere la Consiliul științific specializat.

**Publicații la temă.** Materialele cercetării efectuate și-au găsit reflectare în 10 publicații științifice, dintre care: 8 în reviste naționale de specialitate, 1 în conferință națională și 2 în conferințe cu participare internațională.

**Volumul și structura lucrării.** Teza (cu un volum total de 174 de pagini) este structurată în funcție de scopul cercetării și de obiectivele trasate și cuprinde: *Introducere* – în care se argumentează actualitatea și gradul de studiere a temei de cercetare, sunt formulate scopul, sarcinile și obiectivele cercetării, se face o caracteristică succintă a tezei, subliniindu-se noutatea științifică și valoarea ei aplicativă; *trei capitole* – în care sunt examinate aspectele fundamentale ale temei de cercetare, sunt dezvăluite în detaliu scopul și obiectivele propuse în introducere; în *Concluzii generale și recomandări* sunt prezentate direcțiile de dezvoltare și promovare a legislației în materia contractelor de asigurare auto CASCO și RCA în Republica Moldova; *Bibliografie* – cuprinde suportul doctrinar și documentar al tezei, adnotarea și lista abrevierilor.

**Cuvinte-cheie:** asigurare auto facultativă, asigurare auto obligatorie, contract, CASCO, RCA, condiții de asigurare, poliță de asigurare, primă de asigurare, daune, despăgubiri de asigurare, persoană păgubită.

## CONȚINUTUL LUCRĂRII

În **Capitolul 1 „Analiza situației din domeniul asigurărilor auto și identificarea problemelor cercetării”** este realizată analiza situației din cadrul cercetării științifice a asigurărilor auto și sunt identificate problemele cercetării.

În acest scop, au fost studiate în detaliu *principalele doctrine științifice și juridice din domeniul asigurărilor*, prezentate de specialiștii cei mai consacrați în acest domeniu din știința juridică europeană și cea rusă (ex-sovietică). O atenție deosebită a fost acordată doctrinelor care au apărut și s-au dezvoltat în procesul de aplicare a legislației de asigurare (sau, la rândul lor, au influențat formarea acesteia) pe teritoriul Republicii Moldova actuale, adică doctrinele prezentate de savanții juriști din republicile fostei Uniuni Sovietice: RSFSR, RSSU, RSSM (V.R. Idelson, V.K. Reicher, K.A. Grave și L.A. Lunts, V.A. Musin, V.A. Oygenziht, T.S. Martyanova, Iu.M. Juravliov) și savanții, care reprezintă doctrina științifică românească a asigurărilor (G. Dragoș, N. Ghiulea, V.V. Longhin, Fr. Deak, I. Lașcu și A. Munteanu). În ceea ce privește fiecare doctrină studiată, nu sunt invocate doar principalele sale prevederi, ci și aprecierea autorului în ceea ce ține de aspectele pozitive și negative ale doctrinei, precum și analiza influenței sale asupra dezvoltării științei asigurărilor și a legislației privind asigurările.

Un paragraf aparte este dedicat analizei *cercetărilor științifice juridice de asigurare în general și celor de asigurare auto în special la etapa actuală* – adică după declararea de către Republica Moldova a independenței (B. Sosna, A. Băieșu, G. Chibac, O. Efrim, A. Rotari, T. Mișina, N. Codreanu, A. Icsari, Iu. Mihalache, O. Ciobanu). O atenție deosebită a fost acordată cercetărilor de doctorat în domeniul juridic și economic al asigurărilor auto (Iu. Mihalache, N. Garștea, O.A. Posoh, N.M. Kopîlkova, C.D. Isho, S.E. Gernshteyn, D. Călin (Preotu).

În cele din urmă, un obiect separat de studiu în primul capitol (căruia îi este dedicat și un paragraf aparte) îl constituie *sursele de reglementare juridică, internaționale și naționale, în domeniul asigurărilor auto*. Totodată, în cercetare a fost nu doar efectuată identificarea acestor surse, dar a fost oferită și o descriere generală prin prisma reflectării și explicării dezvoltării reglementărilor legale în domeniul asigurărilor auto la nivel paneuropean, la nivelul Uniunii Europene și, în cele din urmă, în Republica Moldova, fapt care a permis evoluția sistemului asigurărilor auto pe teritoriul dat [2-7].

Drept urmare, a fost identificată **problema cercetării**, care constă în determinarea și fundamentarea științifică a caracteristicilor generale și specifice ale contractelor de asigurare auto CASCO și RCA, ceea ce creează o bază teoretică pentru elaborarea și perfecționarea sistemului de norme juridice care reglementează raporturi de asigurare auto facultativă, prin

implementarea în acest sistem a normelor juridice adecvate care reglementează raporturile juridice în cadrul asigurării obligatorii de răspundere civilă auto.

Concomitent, a fost concretizat și **scopul cercetării**, care constă în cercetarea juridică teoretică a instituțiilor de asigurare auto CASCO și AORCA, trăsăturile și specificul acestora în baza legislației actuale și înaintarea sugestiilor de îmbunătățire a reglementării legale a asigurărilor auto în Republica Moldova și de interpretare a normelor de drept relevante existente.

La rândul său, identificarea problemei și a scopului cercetării a permis să fie formulate și să se descopere obiectivele concrete, prin rezolvarea cărora aceste obiective pot fi atinse.

Ca rezultat al cercetării realizate în Capitolul 1, au fost trase următoarele concluzii:

- Deși istoria studiilor juridice ale instituției de asigurare are mai mult de un secol și jumătate, moștenirea științifică lăsată nouă în acest domeniu de către cercetătorii juriști pare a fi destul de „săracă” în comparație cu alte domenii ale dreptului civil.

- Nu în ultimul rând, situația actuală se datorează faptului că de mai bine de 70 de ani a existat un monopol de stat în domeniul asigurărilor. Pe de o parte, acest lucru a scăzut interesul cercetătorilor domeniului civil, deoarece aproape în totalitate a înlăturat asigurarea din ramura dreptului civil. Pe de altă parte, a lipsit de actualitatea necesară acele studii de proporții, separate, care totuși au fost efectuate în acest domeniu în perioada sovietică.

- În mod deosebit de pregnant, problema lipsei unei elaborări teoretice apare în raport cu asigurările auto, a căror cercetare științifică și juridică este în prezent abia la începuturi. Acest lucru se datorează, în primul rând, faptului că legiuitorul însuși nu a acordat atenția cuvenită acestei instituții juridice, exercitând controlul reglementar al asigurării CASCO, dar, în practică, ignorând asigurarea facultativă a autovehiculelor.

- Situația actuală este inoportună, deoarece deținerea unui autovehicul și exploatarea acestuia sunt asociate cu riscuri mai mari decât deținerea altei proprietăți. Cu toate acestea, aceste riscuri sunt mai puțin susceptibile de a fi reduse. În același timp, lipsa unei reglementări detaliate și complexitatea instituției de asigurare facultativă a autovehiculelor pentru un consumator care nu este expert în domeniul dreptului sau al asigurărilor, îl pun într-o poziție în mod deliberat vulnerabilă la încheierea și executarea acestui contract.

În **Capitolul 2 „Bazele teoretice ale reglementării juridice a contractelor de asigurare auto”** a fost efectuată o cercetare comparată a caracteristicilor de bază ale contractului de asigurare auto CASCO și contractului AORCA, drept două contracte de asigurări auto „înrudite”.

Cu toate acestea, înainte de a trece direct la analiza juridică comparativă a contractelor cercetate, se determină, inițial, de ce o astfel de analiză este în general posibilă [21].



Premisele principale și evidente pentru o astfel de analiză sunt, pe de o parte, caracterul apropiat, „înrudit” al instituțiilor juridice studiate și, pe de altă parte, diferența fundamentală simultană a lor.

În ceea ce privește similitudinea, apropierea instituțiilor studiate, începând din aceeași noțiune, pornesc evident cele trei elemente principale care le înrudesec:

- în primul rând, ambele instituții juridice studiate sunt contracte;
- în al doilea rând, nu sunt doar contracte, ci contracte de asigurare;
- în al treilea rând, în ambele cazuri, riscurile de asigurare sunt legate de *un mijloc de transport auto*.

Diferența dintre aceste instituții juridice studiate constă, în primul rând, în natura riscului legat de autovehicul, care constituie obiectul asigurării (cu alte cuvinte, în *interesul asigurat*) și, în al doilea rând, în *forma reglementării de stat* a relațiilor juridice relevante.

Astfel, în conformitate cu art. 1304 alin. (2) Cod civil al Republicii Moldova în redacția de până la modernizarea (în continuare „CCpm”), *asigurarea contra daune* cuprinde **asigurarea bunurilor și asigurarea de răspundere civilă**. Această clasificare a fost reflectată și în Legea cu privire la asigurări, care prevede în art. 14-16 clauzele contractuale specifice asigurării de *viață, de bunuri și de răspundere civilă* [11].

Concomitent, în nouă redacție a Capitolului „Asigurare”, legislatorul a divizat asigurarea în două tipuri: *asigurare generală*, care cuprinde *asigurare de daune și asigurare de accidente*, și *asigurare de viață* [1, art. 1857, 1888, 1889]. La rândul său, *asigurarea de daune* cuprinde *asigurarea bunurilor*, asigurarea de răspundere, de sănătate, asigurarea de credite, garanții și pierderi financiare și altele [1, art. 1858 alin. (8)].

Astfel, distincția dintre contractul de asigurare facultativă auto CASCO și contractul AORCA constă în faptul că, în primul caz, se asigură interesele patrimoniale ale asiguratului legate de autovehiculul propriu, iar în al doilea caz – răspunderea civilă a proprietarului legată de folosirea autovehiculului.

*Asigurarea bunurilor* se deosebește de alte tipuri de asigurări patrimoniale prin două caracteristici distinctive. În primul rând, acela, în al cărui beneficiu se face asigurarea [...] ar trebui să aibă [...] un interes pentru păstrarea acestei proprietăți. [...] În al doilea rând, proprietatea este asigurată în caz de pierdere, lipsă sau deteriorare [30].

În același timp, *asigurarea de răspundere* este o ramură în asigurări, în care drept obiect apare răspunderea față de persoane fizice și juridice cărora le pot fi cauzate daune, ca urmare a unor acțiuni sau inacțiuni ale asiguratului [18, p. 313]. Drept urmare, în virtutea raporturilor juridice de asigurare apărute, asigurătorul își asumă riscul de răspundere pentru obligațiile care

decurg din prejudiciul cauzat de asigurat (persoană fizică sau juridică) asupra vieții, sănătății sau patrimoniului terților [31, p. 174].

Respectiva divizare poate fi urmărită și în reglementarea nemijlocită a rapoartelor juridice din cadrul asigurărilor auto, deoarece în Anexa nr. 1 la Legea cu privire la asigurări se prevede direct: Clasa 3. „Asigurările de vehicule terestre” și clasa 10 „Asigurările de răspundere civilă auto” [11].

Astfel putem concluziona că deosebirea principială dintre contractele de asigurare auto CASCO și AORCA constă anume **în interesul asigurat**, care în primul caz reprezintă *interesele patrimoniale* ale asiguratului în raport *cu propriul mijloc de transport auto*, iar în al doilea caz – răspunderea lui civilă pentru acele daune potențiale pe care el le poate cauza unor terțe persoane ca rezultat al *utilizării mijlocului de transport auto*.

În același timp, nu trebuie să uitați că utilizarea unui autovehicul, într-o măsură mult mai mare decât utilizarea altor bunuri, este asociată atât cu riscul de a dăuna acestei proprietăți, cât și cu riscul de a dăuna terților. Nu întâmplător, legiuitorul în art. 2013 alin. (1) Cod civil al Republicii Moldova îl califică drept *un izvor de pericol sporit*. Prin urmare, dacă în primul caz (atunci când se asigură *interesul propriu*) o persoană este pe deplin capabilă să stabilească dacă interesele sale patrimoniale au nevoie de acoperire de asigurare, în al doilea caz, statul consideră necesar a apăra interesele patrimoniale amenințate ale terților, *prin stabilirea imperativă a protecției lor obligatorii de asigurare*.

Anume gradul de intervenție a statului în relațiile de asigurare auto constituie cel de-al doilea criteriu prin care diferă instituțiile juridice studiate.

Astfel, prin natura sa juridică, asigurarea este de două tipuri: asigurarea benevolă (facultativă) și asigurarea obligatorie. În cadrul *asigurării obligatorii*, raporturile dintre asigurat și asigurător, drepturile și obligațiile fiecărei părți, condițiile și modul lor de implementare se stabilesc prin lege. În cadrul *asigurării facultative*, raporturile dintre asigurat și asigurător, drepturile și obligațiile fiecărei părți se stabilesc prin contract de asigurare. Cu toate acestea, nu putem să nu dăm dreptate opiniei profesorului M.I. Braginsky, care afirmă că asigurarea obligatorie înseamnă doar că persoanele specificate în acesta sunt obligate să încheie contracte de asigurare cu asigurătorii în cazurile prevăzute de lege. Astfel, [...] anume contractele constituie principala formă juridică a raportului de asigurare [19, p. 538]. Această concluzie direct este confirmată prin faptul că un întreg capitol al Legii cu privire la AORCA este dedicat în mod specific contractului AORCA [10, cap. II, art. 8-10].

În consecință, a fost trasă concluzia că analiza juridică comparativă a instituțiilor studiate este posibilă tocmai pentru că, pe de o parte, ambele constituie contracte de asigurare a

intereselor legate de autovehicule, iar pe de altă parte, diferența fundamentală constă, în primul rând, în direcția protecției asigurărilor (interesele proprietarului autovehiculului sau ale terților) și, pe de altă parte, gradul de intervenție a statului în apariția și reglementarea juridică a relațiilor respective (caracterul facultativ sau obligatoriu al asigurării) [21].

În continuare a fost efectuat un studiu juridic comparativ direct al acestor instituții anume în calitate de contracte de asigurare auto. În acest scop, în paragraful al doilea sunt cercetate și analizate valoarea și funcțiile lor în relațiile de reglementare și protecția asigurărilor auto; este definită și cercetată noțiunea fiecărui contract (și oferită o definiție a contractului de asigurare auto CASCO din cauza absenței unei astfel de definiții atât în actele normative, cât și în documentele teoretico-juridice), precum și principalele caractere juridice ale acestora.

În paragraful al treilea se face o analiză juridică comparativă a obiectului, obiectului material și scopului juridic al contractelor auto CASCO și AORCA.

Astfel, se stabilește că drept *obiect al unui contract de asigurare auto CASCO* trebuie înțeles ca asumarea cu titlu oneros de către asigurător a riscului cauzării de daune materiale nominalizate autovehiculului asiguratului sau (precizând dispozițiile legii) asumarea cu titlu oneros de către asigurător a obligației de a plăti asiguratului suma asigurată sau despăgubire de asigurare la producerea riscului asigurat de cauzarea prejudiciului autovehiculului asiguratului [27]. În același timp, *obiectul unui contract de asigurare RCA* este asumarea cu titlu oneros de către asigurător a riscului de răspundere civilă (repararea prejudiciului) pentru daunele cauzate unei terțe părți ca urmare a utilizării de către asigurat (persoana asigurată) a autovehiculului care aparține asiguratului.

Obiectul contractelor determină *scopul lor juridic*, care, în cazul unui contract de asigurare auto CASCO, este acela de a proteja interesele patrimoniale ale asigurătorului, legate de autovehiculul care îi aparține, în timp ce contractul RCA, fiind un contract *de asigurare de răspundere civilă*, are un dublu scop:

a) *protejarea intereselor terților* care ar putea fi încălcate ca urmare a utilizării de către asigurat (persoana asigurată) a autovehiculului care îi aparține;

b) *protejarea intereselor proprietarului* de consecințele negative care decurg din răspunderea sa civilă pentru prejudiciul cauzat de utilizarea unui autovehicul care îi aparține.

În același timp, deoarece un element constitutiv important al definirii obiectului contractului de asigurare și al esenței asigurării este *riscul asigurat*, al patrulea paragraf este dedicat anume studiului riscului asigurat.

Așadar, a fost constatat că, deși fiecare dintre contractele studiate se caracterizează prin propriile riscuri asigurate, înțelegerea și utilizarea generală a noțiunii *risc asigurat (risc)* este

aceeași pentru ambele tipuri de contracte de asigurare auto.

În același timp, deși există o definiție legală clară a noțiunilor de „*risc*” și „*risc asigurat*” ca *un eveniment viitor posibil, dar nesigur*, atât legiuitorul, cât și instanțele judecătorești, și companiile de asigurări folosesc termenul „*risc*” în diferite sensuri: ca eveniment, în funcție de apariția căruia se plătește prima de asigurare; ca posibilitate sau probabilitate a unui eveniment care amenință o persoană sau o proprietate; ca necesitate de a suporta consecințele nefavorabile ale unui posibil eveniment necunoscut [24].

Astfel, pentru a aduce în conformitate cu noțiunea legal stabilită toate normele juridice, se propune modificarea formulării articolelor, în care noțiunea de „*risc*” („*risc asigurat*”) se folosește în alte sensuri: art. 1826 alin. (1); art. 1843; art. 1844; art. 1845; art. 1847 alin. (1) lit. a); art. 1871 alin. (2); art. 1900; art. 1912 alin. (2) Cod civil; noțiunile „*asigurare*”, „*asistență (assistance)*”, „*coasigurare*”, „*reasigurare*”, „*reasigurare proporțională*”, „*reținere proprie*” din art. 1 al Legii cu privire la asigurări; art. 5 alin. (4); art. 6<sup>1</sup>; art. 7 alin. (1); art. 10 alin. (1<sup>1</sup>) și alin. (4); art. 11; art. 15 alin. (6); art. 17 alin. (3); art. 24 alin. (11) al Legii cu privire la asigurări; noțiunea „*prejudiciu*” din art. 2 și art. 10 alin. (2) al Legii cu privire la AORCA.

În sfârșit, în paragraful cinci, a fost realizat un studiu comparativ științifico-juridic detaliat al statutului juridic și al caracteristicilor *participanților la contractul de asigurare auto CASCO și la contractul de asigurare RCA*.

În consecință, am concluzionat că dintre cei trei subiecți ai contractului, statutul juridic doar al unui singur subiect – *al asigurătorului* – este practic identic în contractul de asigurare auto CASCO și în contractul de asigurare RCA.

În ceea ce privește *asiguratul și contractantul asigurării*, am ajuns la următoarele concluzii:

- în primul rând, prin prisma ultimei redacții a Legii cu privire la asigurări și a Legii cu privire la AORCA și prin prisma prevederilor în vigoare ale Codului civil, noțiunea și statutul juridic al asiguratului în contractul de asigurare auto CASCO și contractul de asigurare RCA, care, deși sunt apropiate, însă nu sunt identice, deoarece din cauza specificului contractului AORCA, în calitate de asigurător în acest contract trebuie să acționeze întotdeauna proprietarul vehiculului și, prin urmare, lipsește necesitatea să fie evidențiat ca un subiect separat al respectivului contract – *contractant al asigurării (fără a obține calitatea de asigurat)*;

- în al doilea rând, începând cu 1 ianuarie 2020, când va intra în vigoare Capitolul „Asigurare” și va fi abrogat Capitolul II din Legea cu privire la asigurări, noțiunea și statutul juridic al *contractantului asigurării* se vor schimba și sub această noțiune se va înțelege exclusiv persoana care încheie contractul de asigurare și se obligă să achite prima de asigurare,

independent de faptul în folosul cui se încheie contractul. Totodată, persoana al cărei interes se asigură va avea denumirea de „asigurat”;

- în al treilea rând, din analiza complexă a prevederilor Codului civil, a Legii cu privire la asigurări și a Legii cu privire la AORCA reiese că legislatorul deocamdată nu a terminat procesul de aducere a legislației în domeniul asigurării în corespundere cu noțiunile noi. Ca urmare, pentru a evita dubla interpretare și a evita ambiguitatea în privința noțiunii și statutului juridic al subiecților raporturilor de asigurare auto, se propune să se opereze un șir de modificări și completări la **Codul civil** (art. 1825; art. 1827; art. 1834; art. 1862; art. 1872 alin. (2); art. 1874 alin. (1); art. 1875 alin. (1) și art. 1880 alin. (2)), **Legea cu privire la asigurări** (în cuprinsul Legii fiind propuse diferite modificări pentru redacție în limbile română și rusă, pornind de la sensul noțiunii „asigurat”/„страхователь” în fiecare normă concretă) și **Legea cu privire la AORCA** (în cuprinsul Legii fiind propuse diferite modificări pentru redacție în limbile română și rusă, pornind de la sensul noțiunii „asigurat”/„страхователь” în fiecare normă concretă).

În afară de aceasta, s-a constatat că o caracteristică proeminentă a unui contract AORCA este prezența unui participant special cu statut juridic separat, caracteristic anume pentru contractele de asigurare a răspunderii – *a persoanei păgubite* [23].

Drept rezultat al cercetării în cel de-al doilea capitol sunt următoarele concluzii:

- soluționarea problemei de reglementare juridică insuficientă a asigurării auto CASCO poate fi obținută *în exclusivitate* din conținutul analizei comparative juridice a instituțiilor contractului de asigurare auto CASCO și a contractului AORCA;

- analiza juridică comparativă efectuată în capitolul dat ne-a permis să deducem și să propunem cititorului următoarea definiție a contractului de asigurare auto CASCO:

*Contractul de asigurare auto CASCO este un contract prin care o parte (asiguratul) se obligă să plătească celeilalte părți (asigurător) o primă de asigurare, iar asigurătorul își asumă obligația să plătească asiguratului la apariția riscului asigurat, exprimat în dauna autovehiculului asiguratului, despăgubirea de asigurare în valoarea și în termenul prevăzut în contract* [29].

- atât contractul de asigurare auto CASCO, cât și contractul AORCA au următoarele caractere juridice comune: *caracter oneros, real, bilateral (sinalagmatic) și aleatoriu*. Totodată, *continuitatea sau executarea unică* este trăsătura lor distinctivă, deoarece în cazul unui contract de asigurare auto CASCO *acest caracter juridic este determinat dispozitiv de părțile la contract*, în timp ce contractul AORCA este caracterizat printr-o executare *unică* de către *asigurat* și *continuă din partea asigurătorului* [29];

- *obiectul material* al contractelor este diferit: în cazul unui *contract de asigurare auto*

CASCO obiectul acestuia este un autovehicul, în timp ce în cazul unui *contract AORCA*, – compensarea materială expusă în formă bănească pentru daunele cauzate unui terț ca urmare a utilizării autovehiculului asigurat;

- deși fiecare dintre contractele cercetate se caracterizează prin propriile riscuri asigurate, sensul și utilizarea generală a noțiunii de *risc asigurat (risc)* este aceeași pentru ambele tipuri de contracte de asigurare auto. În același timp, deși există o definiție legală clară a noțiunilor de „*risc*” și „*risc asigurat*” ca *un eveniment viitor posibil, dar nesigur*, atât legiuitorul, cât și instanțele judecătorești, și companiile de asigurări folosesc termenul „*risc*” în diferite sensuri. În consecință, pentru a aduce în conformitate cu noțiunea legal stabilită toate normele juridice, se propune *modificarea formulării* unui șir de articole din Codul civil, Legea cu privire la asigurări și Legea cu privire la AORCA, în care această noțiune se folosește în alte sensuri;

- dintre cei trei participanți ai contractului, statutul juridic doar al unui singur subiect – *al asiguratorului* – este practic identic în contractul de asigurare auto CASCO și în contractul de asigurare RCA. În ceea ce privește *asiguratul și contractantul asigurării*, în primul rând, prin prisma ultimei redacții a Legii cu privire la asigurări și a Legii cu privire la AORCA și prin prisma prevederilor în vigoare ale Codului civil, noțiunea și statutul juridic al asiguratului în contractul de asigurare auto CASCO și contractul de asigurare RCA, care, deși sunt apropiate, însă nu sunt identice, deoarece din cauza specificului contractului AORCA, în calitate de asigurator pe acest contract trebuie să acționeze întotdeauna proprietarul vehiculului și, prin urmare, lipsește necesitatea să fie evidențiat ca un subiect separat al respectivului contract – *contractant al asigurării (fără a obține calitatea de asigurat)*; iar în al doilea rând, începând cu 1 ianuarie 2020, noțiunea și statutul juridic al *contractantului asigurării* se vor schimba și sub această noțiune se va înțelege exclusiv persoana care încheie contractul de asigurare și se obligă să achite prima de asigurare, independent de faptul în folosul cui se încheie contractul, iar persoana interesul căreia se asigură va avea denumire de „asigurat”, ceea ce va necesita operarea unui șir de modificări și completări la Codul civil, Legea cu privire la asigurări și Legea cu privire la AORCA, în care această noțiune se folosește cu alte sensuri;

- totodată, a fost stabilit că o caracteristică proeminentă a unui contract AORCA este prezența unui participant special cu statut juridic separat, caracteristic anume pentru contractele de asigurare a răspunderii – *a persoanei păgubite*.

În **Capitolul 3 „Analiza comparativă a procedurii de încheiere și executare a contractelor de asigurare auto”** este efectuată o analiză comparativă a aplicării în practică a stipulărilor normative și teoretice privind contractul de asigurare auto CASCO și contractul AORCA, respectiv *ordinea, procedura și consecințele încheierii, executării și încetării* acestora.

Acest studiu începe cu o analiză științifică și juridică a *clauzelor esențiale* ale contractului de asigurare auto CASCO și ale contractului AORCA.

Astfel, a fost determinat că clauzele contractului de asigurare pot fi divizate în următoarele trei grupe în funcție de posibilitatea părților de a influența conținutul acestora:

- clauzele *determinate de asigurat* (contractant al asigurării): obiectul asigurării, riscurile asigurate, termenul și perioada asigurării, teritoriul asigurării;

- clauzele *determinate de asigurător în baza datelor prezentate de asigurat* (contractant al asigurării): suma și, după caz, modul de achitare a primei de asigurare;

- *clauzele standard ale asigurătorului* (toate alte clauze contractuale), care potrivit art. 1069 alin. (5) CC nu sunt pasibile negocierii individuale și, respectiv, nu cad sub noțiunea clauzelor esențiale dată în art. 1027 CC.

În al doilea paragraf, este efectuată o analiză științifică și juridică a procedurii de încheiere a unui contract de asigurare auto CASCO și a contractului AORCA, în calitate de contracte civile, acordând o atenție deosebită caracteristicilor juridice și practice inerente fiecărui contract.

Totodată, întrucât potrivit art. 680 CCpm și art. 1028 CC, dacă pentru valabilitatea contractului legea stabilește o anumită formă, contractul se consideră încheiat în momentul îndeplinirii condiției de formă, pentru cercetarea *momentului încheierii contractelor* obiectiv a fost necesară și cercetarea *formei* contractelor.

În aceeași ordine de idei, o atenție deosebită a fost acordată studierii unor astfel de forme speciale de contracte de asigurare auto, cum sunt contractele *electronice* și *la distanță*, și relația dintre acestea. În afară de aceasta, în paragraful dat a fost investigat și un document special, inerent doar pentru relația de asigurare, precum este *polița de asigurare*. În același timp, am concluzionat că *polița de asigurare* nu este o formă de contract de asigurare, ci este un document separat, care dovedește încheierea contractului. Totodată, poziția expusă se poate schimba începând cu 01.01.2020, când prevederile art. 1308-1308 CCpm vor fi înlocuite cu art. 1830-1831 CC, care prevăd că contractul de asigurare poate fi întocmit ca un înscris unic, sau poate fi format din cererea contractantului, polița de asigurare emisă de asigurător și condițiile generale de asigurare aplicabile. Ca urmare, a fost trasă concluzia că, din momentul intrării în vigoare a redacției noi a Capitolului „Asigurare”, în cazul în care părțile au refuzat întocmirea unui înscris unic, polița de asigurare poate fi considerată drept o parte componentă a contractului de asigurare, iar *momentul încheierii contractului* va fi considerat momentul transmiterii acestuia contractantului asigurării.

În al treilea paragraf, au fost cercetate clauzele specifice, care deosebesc contractele de asigurare auto de alte tipuri ale contractelor de asigurare. În același timp, întrucât majoritatea din

aceste clauze sunt clauze *standard* – adică clauze care au fost elaborate anticipat pentru o multitudine de contracte și care nu au fost negociate individual (art. 1069 alin. (5) CC), o caracteristică specifică a lor este faptul că aceste clauze nu sunt fixate într-un singur document, ci în două documente diferite:

a) în însuși textul contractului încheiat între părți – *condițiile contractului*;

b) într-un document aparte numit „*Condiții de asigurare*”, care reprezintă o listă a condițiilor de asigurare elaborate de asigurător și, în temeiul art. 13 alin. (5) din Legea cu privire la asigurări și art. 1830 alin. (3) CC, care sunt obligatorii pentru asigurat [22]. În pofida faptului, toate cele expuse supra se referă mai mult la contractul de asigurare auto CASCO, deoarece condițiile și forma standard a contractului de asigurare RCA sunt stabilite normativ prin Hotărârea CNPF [8].

În paragrafele patru, cinci și șase, se trece de la cercetarea procedurii de încheiere și a termenelor contractelor la studiul procedurii de executare a acestora. În atare caz, concluzionăm că procedura însăși este împărțită în două etape: *înainte* și *după* cazul asigurat.

Ca rezultat, paragraful patru este consacrat anume cercetării *cazului asigurat*, prin care este înțeles *evenimentul* prevăzut în contractul de asigurare, a cărui producere conferă asiguratului dreptul de a fi indemnizat sau despăgubit de către asigurător. În același timp, se acordă o atenție deosebită așa-numitelor *excepții de la cazurile asigurate*, adică a celor situații prevăzute de lege și/sau de contract („*Condiții de asigurare*”) în care, la producerea riscului asigurat, asigurătorul, cu toate acestea, nu are însă obligația de a plăti prima de asigurare.

Paragrafele cinci și șase ale celui de-al treilea capitol sunt dedicate, respectiv, cercetării conținutului contractelor de asigurare auto în ceea ce privește executarea acestora *înainte* și *după* producerea cazului asigurat. În același timp, tendința generală asupra căreia este atrasă atenția în lucrare este aceea că „înainte de producerea cazului asigurat”, majoritatea responsabilităților revin *asiguratului*. Principala este, desigur, obligația de a plăti la timp prima de asigurare. Mai mult decât atât, dat fiind faptul că anterior deja a fost demonstrată natura reală a contractului de asigurare, este necesar să remarcăm că numai de la data executării acestei obligații de către asigurat contractul începe să producă efecte juridice. În plus, asiguratul din contractul de asigurare auto CASCO are, de asemenea, o serie de obligații suplimentare ce țin direct de obiectul de asigurare (în momentul încheierii contractului, să furnizeze asigurătorului mijlocul de transport pentru efectuarea inspecției, să mențină vehiculul auto în stare bună, să nu lase documente și chei în vehicul, să respecte Regulamentul circulației rutiere etc.).

La etapa dată, *asigurătorul* are doar două sarcini de bază: transmiterea poliței de asigurare către asigurat și respectarea confidențialității informațiilor cu privire la asigurat și persoanele



asigurate care i-au devenit cunoscute în procesul de asigurare.

La rândul său, „după producerea unui caz asigurat”, principala obligație – obligația de a plăti despăgubiri de asigurare – revine asiguratorului, și anume, din partea lui are loc executarea de bază. În același timp, executarea acestei obligații de către asigurator este precedată de o serie de alte sarcini care trebuie îndeplinite atât de asigurator, cât și de asigurat, al cărui scop este:

a) să stabilească dacă evenimentul poate fi calificat drept caz asigurat și dacă nu există motive de scutire a asiguratorului de răspundere;

b) să asigure posibilitatea de a stabili mărimea prejudiciului real;

c) să determine valoarea prejudiciului cauzat și, în consecință, valoarea despăgubirii de asigurare, care urmează a fi achitată.

Trebuie remarcat faptul că analiza procedurii de executare a contractului după producerea cazului asigurat, reflectată în textul lucrării are caracter științific și juridic, în timp ce în *Anexele nr. 4 și 5* au fost expuse recomandările practice (așa-numitele „ghiduri”) pentru persoanele care au dreptul să primească prima de asigurare în contractele de asigurare auto.

Totodată, în acest paragraf, a fost acordată o atenție deosebită studiului procedurii de determinare a sumei prejudiciului și, în consecință, a cuantumului despăgubirii de asigurare care urmează a fi achitată. Deoarece normele privind determinarea sumei de despăgubire au suferit modificări semnificative în anul 2016 [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**], în acest paragraf a fost efectuat un studiu juridic comparativ al regulilor și procedurii de determinare a sumei prejudiciului și a compensării înainte și după intrarea în vigoare a acestor modificări [25].

În sfârșit, paragraful al șaptelea al acestui capitol este consacrat studierii *consecințelor executării corespunzătoare și necorespunzătoare (neexecutării) a contractelor*.

Caracteristica principală a executării corespunzătoare a contractelor de asigurare auto constă în aceea că regula generală stabilită în art. 966 alin. (1) Cod civil al Republicii Moldova, care prevede încetarea contractului ca urmare a executării corespunzătoare a acestuia, este valabilă numai în cazul contractului de asigurare auto CASCO. În ceea ce privește contractul AORCA, se aplică regula direct opusă: contractul *nu încetează* în cazul producerii riscului asigurat și al plății despăgubirii de asigurare [10, art. 10 alin. (2)].

Cea de-a doua trăsătură principală a contractului de asigurare constă în faptul că în cazul executării acestuia de către asigurator, cel din urmă dobândește dreptul de a recupera prejudiciul de la persoana responsabilă pentru cauzarea daunei. În cazul *contractului de asigurare auto CASCO*, un astfel de drept apare la asigurator ca rezultat al *subrogării* – transferului la acesta a dreptului asiguratului de a cere o despăgubire de la persoana vinovată sau, după caz, de la asiguratorul de răspundere civilă auto a persoanei vinovate [10, art.22 alin. (13)]. În cazul unui

contract de asigurare RCA, o astfel de consecință este dreptul asiguratorului la o acțiune în regres împotriva persoanei responsabile de cauzarea daunei [26].

În cele din urmă, a fost efectuat un studiu științific și juridic *al consecințelor neexecutării (executării necorespunzătoare) a contractelor de asigurare a autovehiculelor*, care, de regulă, constau pentru asigurat în *apariția la asigurator a temeiurilor pentru scutirea de răspundere*, iar pentru asigurator – *în încasarea penalității și a dobânzii de întârziere executării obligațiilor pecuniare*, prevăzute de art. 942 Cod civil.

Ca rezultat al studiului realizat în Capitolul 3, au fost trase următoarele concluzii:

1. Caracterul standard al contractului de asigurare auto CASCO, precum și lipsa unui mecanism special stabilit prin lege pentru protejarea drepturilor și intereselor persoanelor juridice – consumatori de servicii de asigurare, contribuie în mod obiectiv la utilizarea cu rea-credință a lacunelor legislative existente de către asiguratorii pentru „impunerea” asiguraților condițiilor contractului de asigurare, care sunt evident orientate spre o protecție suplimentară a intereselor asiguratorului în detrimentul intereselor asiguratului.

2. Situația este agravată de faptul că nu există un sistem de reglementare pentru determinarea cuantumului daunelor și plata unei despăgubiri de asigurare pentru un contract de asigurare CASCO, în timp ce pentru un contract AORCA, deși acest mecanism este stabilit normativ, însă pentru o perioadă lungă, conținea dispoziții pentru aplicarea normelor de uzură.

3. Contradictorie este influența asupra comportamentului asiguratorilor pe care o are Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr. 11 din 16 decembrie 2013 [9]. Pe de o parte, acest document a recunoscut caracterul punitiv al penalității pentru neexecutarea obligațiilor de către asigurator, iar pe de altă parte, prevederile pct. 69. din documentul citat, care stabilesc că, în cazul în care prin hotărârea instanței de judecată s-a dispus încasarea unei despăgubiri mai mari decât cea stabilită de asigurator, această diferență nu poate fi considerată ca o obligație executată cu întârziere și pentru această diferență nu se va încasa penalitatea [9], în opinia noastră, reprezintă o înțelegere eronată a normei legale și creează condiții favorabile pentru comportamentul cu rea-credință a asiguratorilor, fără teama de răspunderea care ar putea interveni pentru aceste acțiuni [25].

4. Drept urmare a unei analize juridice comparative a prețului, termenului și formei contractelor de asigurare auto, autorul a concluzionat că normele legale care reglementează aceste elemente ale unui contract AORCA, pot fi practic fără modificări implementate în reglementarea juridică a contractului de asigurare auto CASCO, deoarece în practică condițiile din contractul de asigurare auto CASCO, stabilite de asiguratorii, nu prezintă diferențe esențiale de la normele respective stabilite prin lege.

## CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI

Drept rezultat al cercetării efectuate formulăm următoarele **concluzii generale:**

1. Actualmente, reglementarea juridică a relațiilor în domeniul asigurărilor auto facultative **este insuficientă**, deoarece este realizată doar la nivelul reglementării generale a asigurărilor de bunuri, în timp ce față de alte tipuri de asigurări facultative de bunuri datorită mai multor particularități (un număr mai mare de obiecte de asigurare și o probabilitate sporită de apariție a riscului asigurat, complexitatea evaluării daunelor și absența unui mecanism de evaluare stabilit normativ etc.), anume acest tip de asigurare **necesită un cadru special de reglementare normativă** [21].

2. Din cauza lipsei unei reglementări normative speciale, partea esențială în reglementarea raporturilor privind încheierea și conținutul unui contract de asigurare auto CASCO ține de autoreglementare, fapt care duce la utilizarea cu rea-credință a lacunelor legislative existente de către asigurători, pentru „impunerea” asiguraților a condițiilor contractului de asigurare, care sunt evident orientate spre o protecție suplimentară a intereselor asiguratorului în detrimentul intereselor asiguratului [20].

3. Soluționarea problemei ce ține de reglementarea juridică insuficientă a contractului de asigurare auto CASCO poate fi realizată, printre altele, prin implementarea parțială în acest sistem a normelor juridice adecvate care reglementează relațiile privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto, deoarece:

3.1. Atât contractul de asigurare auto CASCO, cât și contractul AORCA dispun de următoarele caractere juridice comune: *caracter oneros, real, bilateral (sinalagmatic) și aleatoriu*, în timp ce *continuitatea sau executarea unică* este trăsătura lor distinctivă [29].

3.2. Aproximarea instituțiilor studiate ținând seama de prezența caracteristicilor specifice fiecăruia poate fi urmărită în **elementele** lor:

3.2.1. **Obiectul** ambelor contracte este asumarea cu titlu oneros de către asigurator a riscului cauzării asiguratului de daune materiale în legătură cu utilizarea autovehiculului. Cu toate acestea, în cazul în care, în cadrul unui contract de asigurare auto CASCO este asumat riscul de cauzare a daunelor autovehiculului asiguratului și, astfel, intereselor sale patrimoniale, în cazul contractului AORCA, riscul de dăună intereselor patrimoniale ale asiguratului constă în posibila atribuire a răspunderii civile pentru daunele provocate unui terț ca urmare a utilizării vehiculului [21, 20].

3.2.2. **Obiectul material** al contractelor este diferit, care, în cazul unui contract de asigurare auto CASCO, este un autovehicul, pe când în cazul unui contract de asigurare RCA – constă în despăgubirea pentru daunele cauzate unui terț ca urmare a utilizării autovehiculului

asigurat [20].

3.2.3. Din analiza celor trei **subiecți** ai contractului, remarcăm că statutul juridic al unui singur subiect – *al asigurătorului* – este practic identic în contractul de asigurare auto CASCO și contractul AORCA, în timp ce noțiunea și statutul juridic al *asiguratului*, în contractul de asigurare auto CASCO și contractul AORCA, la etapa actuală deși sunt apropiate, totuși nu sunt identice [28]. Această situație se va schimba începând cu 1 ianuarie 2020, când va intra în vigoare Capitolul „Asigurare” și va fi abrogat Capitolul II din Legea cu privire la asigurări, deoarece din acest moment noțiunea și statutul juridic al *contractantului asigurării* se vor schimba și sub această noțiune se va înțelege exclusiv persoana care încheie contractul de asigurare și se obligă să achite prima de asigurare, independent de faptul în folosul cui se încheie contractul. Totodată, persoana al cărei interesul se asigură va avea denumirea de „*asigurat*”. Concomitent, aceste modificări provoacă necesitatea de a aduce legislația în domeniul asigurării în corespundere cu noțiunile noi (propuneri respective vor fi făcute în continuare).

Totodată, o caracteristică specifică a contractului AORCA este prezența unui subiect suplimentar în raportul juridic – *a persoanei păgubite* [23].

3.2.4. Normele juridice, care reglementează **prețul, forma și termenul** contractului AORCA, pot fi practic fără modificări implementate în reglementarea juridică a contractului de asigurare auto CASCO.

**4.** În ceea ce privește contractul de asigurare auto CASCO, nu există un sistem de reglementare pentru a determina cuantumul daunelor și de plată a despăgubirilor de asigurare, în urma căruia asigurătorul obține oportunități suplimentare de comportament cu rea-credință [25].

**5.** Una din puținele schimbări pozitive ale situației, care s-a creat în domeniul asigurării auto, este introducerea în anul 2013 în Regulamentul CNPF cu privire la modul de stabilire a gradului de deteriorare, iar ulterior (în anul 2016) și în Legea cu privire la AORCA, a modificărilor, prin care au fost aprobate noile reguli de determinare a mărimii despăgubirii de asigurare în cazul deteriorării/distrugerii autovehiculului, orientate spre realizarea principiului de compensare integrală a daunei cauzate (art. 19 și 2025 CC RM) [25].

**6.** Contradictorie este influența asupra comportamentului asigurătorilor a Hotărârii explicative a Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova nr. 11 din 16 decembrie 2013. Pe de o parte, acest document a recunoscut caracterul punitiv al penalității legale pentru neexecutarea obligațiilor de către asigurător, iar pe de altă parte, prevederile pct. 69 din documentul citat (privind modul de încasare a penalității pentru întârziere), care, în opinia noastră, reprezintă o înțelegere eronată a normei legale și creează condiții favorabile pentru utilizarea cu rea-credință de către asigurători a drepturilor lor, fără teama de răspunderea care ar

putea surveni pentru aceste acțiuni, ceea ce poate duce la o creștere semnificativă a unei practici abuzive a companiilor de asigurare [25].

Ca rezultat, **problema științifică a studiului de față a fost rezolvată pe deplin**, și anume, *prin determinarea și demonstrarea* caracteristicilor generale și specifice ale contractelor cercetate, nu doar *a fost creată o bază teoretică* pentru elaborarea și perfecționarea sistemului de norme juridice, care reglementează raporturi de asigurare auto facultativă, *prin implementarea* în acest sistem a normelor juridice relevante care reglementează raporturile juridice în cadrul asigurării obligatorii de răspundere civilă auto, dar, de asemenea a fost formulată **o serie de recomandări concrete de perfecționare:**

1. Prima și principala propunere este de a evita lacunele în reglementarea relațiilor de asigurare facultativă a autovehiculelor prin *adoptarea unui act normativ special la nivelul legislativ (de exemplu, Legea asigurărilor auto sau direct Legea privind asigurarea facultativă de proprietate a autovehiculelor)* sau prin adoptarea unui act normativ la nivelul Guvernului sau CNPF care ar prevedea o formă standard a unui contract de asigurare pentru mijloacele de transport sau condiții de reglementare pentru asigurarea autovehiculelor. În plus, crearea unui astfel de act legislativ sau de reglementare poate fi simplificată semnificativ datorită implementării sau încorporării normelor juridice care reglementează RCA, luând în considerație caracteristicile generale și specifice ale fiecărui contract din acest studiu [21].

2. Totodată, fiind conștienți de faptul că elaborarea și adoptarea unui act normativ separat este un proces lung și nu poate fi realizat într-un termen scurt, ne-am permis să prezentăm câteva propuneri de perfecționare a legislației actuale în domeniul asigurărilor, formulate în cadrul unui proiect de lege privind introducerea modificărilor și completărilor la Codul civil al Republicii Moldova nr.1107-XV din 06.06.2002, Legea cu privire la asigurări și Legea cu privire la AORCA (Anexele 1 și 2 la Teză) [24, 25, 29].

3. În afară de aceasta, întrucât perfecționarea sistemului de reglementare juridică a relațiilor de asigurare auto este un proces care puțin depinde de autorul acestei lucrări, sugerăm că, în absența regulilor de reglementare, realizarea relațiilor de asigurare auto are loc pe principiul autoreglementării. Prin urmare, este posibil să se influențeze sistemul existent nu numai prin reglementarea ei juridică, ci și prin sporirea rolului consumatorilor de asigurări în procesul de formare a unui mecanism de autoreglementare – contractul de asigurare auto CASCO, prin creșterea cunoștințelor juridice generale de asigurare și speciale (în primul rând, a cunoștințelor în domeniul determinării și plății despăgubirilor de asigurare). În același timp, considerăm că o astfel de sporire poate fi realizată, printre altele, prin monitorizarea „Ghidului asiguratului în contractele de asigurare auto CASCO și AORCA” și a „Ghidului persoanei

păgubite în contractul AORCA”, propuse în acest studiu. (Anexele 4 și 5 la Teză) [23, 28].

4. În sfârșit, este necesar să atragem atenția la faptul că toate propunerile de modificare și completare a legislației de asigurare expuse supra au fost prezentate în Parlament și la Ministerul Justiției. Astfel, în conformitate cu scrisoarea Direcției generale juridice a Parlamentului, respectivele propuneri „prezintă interes pentru procesul de modernizare a legislației, atât din punct de vedere teoretic cât și din perspectiva aspectelor practice”. De asemenea, o serie de idei și propuneri, reflectate în articole științifice, publicate în procesul de cercetare, au fost deja luate în considerare și practic puse în aplicare de legiuitor. În special, în calitate de exemplu putem invoca ideile cu privire la necesitatea unei reglementări juridice a unei situații în care părțile nu pot ajunge la un acord cu privire la un expert independent sau o organizație specializată, precum și o anumită revizuire a regulilor de stabilire a prejudiciului în cazul în care plata acestuia este solicitată de partea vătămată la adresa proprie, și nu a unei organizații specializate, care au fost publicate în octombrie 2014 în articolul științific „Modul de determinare a despăgubirii de asigurare în cadrul contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule” («Порядок определения и выплаты страхового возмещения в договорах по автострахованию») [25] și care au fost reflectate în modificările la articolul 23 al Legii cu privire la AORCA, intrate în vigoare la 05.02.2016.

**Planul de cercetări de perspectivă include următoarele repere:**

1. Continuarea cercetărilor în domeniul contractelor de asigurare auto și al practicii de aplicare a acestora pe teritoriul Republicii Moldova și al statelor învecinate în aspect comparativ cu practica aplicării și reglementării normative a altor tipuri de contracte de asigurare.

2. Cercetările cu caracter comparativ și juridic a raporturilor de asigurare auto și a sistemului de reglementare a acestora în Republica Moldova și pe teritoriul Uniunii Europene în scopul armonizării legislației naționale în domeniul respectiv.

3. Continuarea cercetării și dezvoltării propunerilor de îmbunătățire a reglementării juridice a raporturilor de asigurare auto, inclusiv prin propunerea de lege ferenda la proiectul de Lege cu privire la asigurări auto.

4. Pregătirea pe baza rezultatelor prezentei cercetări a unui curs de lecții la disciplina „Dreptul asigurărilor” în cadrul programului curricular la facultățile de drept în Ciclul II din învățământul superior (studii superioare de master).

## BIBLIOGRAFIE

1. Codul civil al Republicii Moldova. Nr. 1107-XV din 06.06.2002. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 22.06.2002, nr. 82-86. A fost pus în aplicare prin Legea pentru punerea în aplicare a Codului civil al Republicii Moldova nr. 1125-XV din 13.06.2002. Republicat în: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 01.03.2019, nr. 66-75.
2. Directiva Consiliului Comunității Economice Europene privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și introducerea obligației de asigurare a acestei răspunderi nr. 72/166/CEE din 24.04.1972. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 02.05.1972 (ro), nr. L 103/1, Ediția specială în limba română: Cap. 06 Vol. 001, p.10-12.
3. Directiva a doua a Consiliului Comunității Economice Europene privind apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule nr. 84/5/CEE din 30.12.1983. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 11.01.1984, nr. L 008/17, Ediția specială în limba română: Cap. 06 Vol. 001, p. 104-107.
4. Directiva a treia a Consiliului Comunității Economice Europene privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule nr. 90/232/CEE din 14.05.1990. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 19.05.1990, nr. L 129/33, Ediția specială în limba română: Cap. 06 Vol. 001, p. 240-242.
5. Directiva Consiliului Comunității Economice Europene privind apropierea legislațiilor statelor Directiva Parlamentului European și a Consiliului Uniunii Europene privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă auto și de modificare a Directivelor 73/239/CEE și 88/357/CEE ale Consiliului nr. 2000/26/CE din 16.05.2000. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 20.07.2000, nr. L 181/65, Ediția specială în limba română: Cap. 06 Vol. 004, p. 3-12.
6. Directiva Parlamentului European și a Consiliului Uniunii Europene de modificare a directivelor 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE și 90/232/CEE și a Directivei 2000/26/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind asigurarea de răspundere civilă auto (Text cu relevanță pentru SEE) nr. 2005/14/CE din 11.05.2005. În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 11.06.2005, nr. L 149/14, Ediția specială în limba română: Cap. 06 Vol. 007, p. 212-219.
7. Directiva Parlamentului European și a Consiliului privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi nr. 2009/103/CE din 16 septembrie 2009 (versiune codificată). În: Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 07.10.2009 (ro), nr. L 263/11, p. 11-31.
8. Hotărârea CNPF cu privire la aprobarea formei și conținutului cererilor de asigurare, contractelor de asigurare și polițelor de asigurare la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule. Nr. 20/5 din 16.05.2008. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr. 143-144 din 05.08.2008: ct. 410.
9. Hotărârea Plenului CSJ privind aplicarea de către instanțele judecătorești a legislației în domeniul asigurărilor obligatorii și facultative a transportului auto. Nr. 11 din 16.12.2013 În: Buletinul Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova, 2014, nr. 4, p. 4
10. Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule. Nr. 414-XVI din 22.12.2006. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 09.03.2007, nr. 32-35. Republicat în: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 26.02.2016, nr. 44-48.
11. Legea cu privire la asigurări. Nr. 407-XVI din 21.12.2006. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 06.04.2007, nr. 47-49.
12. Legea pentru modificarea și completarea Legii nr.414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule. Nr. 239 din 29.12.2015. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 05.02.2016, nr. 25-30.
13. Legea pentru modificarea unor acte. Nr. 16 din 15.02.2019. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 08.03.2019, nr. 86-92.
14. Legea pentru modificarea unor acte legislative. Nr. 238 din 08.11.2018. În: Monitorul Oficial al

Republicii Moldova, 30.11.2018, nr. 441-447.

15. Legea pentru modificarea unor acte legislative. Nr. 273 din 29.11.2018. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 22.12.2018, nr. 504-511.

16. Legea pentru punerea în aplicare a Codului civil al Republicii Moldova. Nr. 1125-XV din 13.06.2002. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 22.06.2002, nr. 82-86. Republicat în: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 01.03.2019. Nr. 66-75.

17. Legea privind modernizarea Codului civil și modificarea unor acte legislative. Nr. 133 din 15.11.2018. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 14.12.2018, nr. 467-479.

18. Амаглобели Н.Д., Архипов А.П., Ахвледиани Ю.Т. и др. Под ред. Ахвледиани Ю.Т., Шахова В.В. Страхование. 2-е изд., перераб. и доп. Москва: Юнити, 2005. – 511 р.

19. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. Изд. 4-е, стереотипное. Москва: Статут, 2004. – 1038 р.

20. Сичинский К.А. Договор как инструмент регулирования и охраны в правоотношениях по добровольному и обязательному автострахованию: сравнительно-правовой анализ. În: Legea și viața, 2014, nr. 9, p. 34-40.

21. Сичинский К.А. Общие предпосылки совершенствования системы правового регулирования договора добровольного имущественного автострахования КАСКО. În: Закон и жизнь, 2015, nr. 2, p. 38-44.

22. Сичинский К.А. Особенности заключения и условий договора добровольного имущественного автострахования КАСКО. În: Закон и жизнь, 2014, nr. 4, p. 32-37.

23. Сичинский К.А. Особенности правового статуса потерпевшего в автостраховых договорах. În: Альманах международной научно-практической конференции «О nouă perspectivă a proceselor de integrare Europeană a Moldovei și Ucrainei: aspectul juridic», 2016, p. 288-294

24. Сичинский К.А. Понятие и значение страхового риска в договорах добровольного и обязательно автострахования. În: Закон и жизнь, 2014, nr. 8-9, p. 15-20.

25. Сичинский К.А. Порядок определения и выплаты страхового возмещения в договорах по автострахованию În: Закон и жизнь, 2014, nr. 10, p. 46-56.

26. Сичинский К.А. Суброгация и регрессный иск в договорах добровольного и обязательного автострахования. În: Альманах научной конференции Славянского Университета Молдовы «Актуальные проблемы современности: научный поиски пути решения 2015», 2016, с 131-137

27. Сичинский К.А., Сосна Б.И. Договор автострахования КАСКО как договор добровольного имущественного страхования. În: Vector European, 2014, nr. 1/2014, p. 125-133.

28. Сичинский К.А., Сосна Б.И. Особенности правового статуса страхователя в договорах добровольного и обязательного автострахования. În: Право и политология, 2014, nr. 27, p. 42-48.

29. Сичинский К.А., Сосна Б.И. Понятие и признаки договора добровольного имущественного автострахования КАСКО. În: Закон и жизнь, 2014, nr. 5, p. 4-10.

30. Фогельсон Ю.Б. Введение в страховое право. Просто о сложном. 2-е изд. Москва: БИК, 2001. – [online] <http://scicenter.online/rossii-pravo-strahovoe/vvedenie-strahovoe-pravoprostoslojnom-izdanie.html> – (последнее посещение – 26.04.2019).

31. Шахов В.В. Страхование: Учебник для вузов. Москва: Юнити, 2003. – 311 р.



## ADNOTARE

### Sicinski Constantin „Contractele de asigurare auto facultativă și obligatorie din perspectiva perfecționării acestora în Republica Moldova”.

Teza de doctor în drept. Specialitatea: 553.01 – Drept civil, Chișinău, 2019.

**Structura tezei:** teza este compusă din: adnotare (în trei limbi), lista abrevierilor utilizate în teză, introducere, 3 capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografie din 258 de titluri, 5 anexe, declarație privind asumarea răspunderii, CV-ul autorului, 174 de pagini text de bază. Rezultatele cercetării au fost publicate în 10 articole științifice.

**Cuvinte-cheie:** asigurare facultativă auto, asigurare obligatorie auto, CASCO, AORCA, condiții de asigurare, poliță de asigurare, prima de asigurare, prejudiciu, despăgubire de asigurare, persoană păgubită.

**Domeniul de studiu:** drept civil: cercetarea raporturilor contractuale, apărute din asigurare facultativă de autovehicule și de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto.

**Scopul tezei:** efectuarea cercetării teoretice de drept a instituțiilor de asigurare auto CASCO și RCA, caracterizarea specificului acestora în baza legislației în vigoare și formularea propunerilor (recomandărilor) referitor la perfecționarea reglementării juridice raporturilor de asigurare auto în Republica Moldova, cât și interpretării normelor respective.

**Obiectivele lucrării:** analiza doctrinei, a actelor normative și a practicii de aplicare a acestora în domeniul asigurării; analiza comparativă și juridică a conținutului instituției de asigurare auto în comparație cu alte tipuri de asigurare; cercetarea esenței și a naturii juridice ale contractului de asigurare auto CASCO; analiza comparativă de drept a scopului, semnelor și elementelor contractelor de asigurare auto CASCO și RCA; cercetarea statutului juridic al subiecților raporturilor de asigurare auto, a noțiunilor de risc și caz asigurat, și a regulilor și modului de calculare a primei și a despăgubirii de asigurare în contracte de asigurare auto; analiza comparativă de drept a clauzelor esențiale și specifice ale contractelor de asigurare auto, cât și a formei și procedurii de încheiere a acestor contracte; determinarea procedurii de executare a contractelor de asigurare auto până și după producerea cazului asigurat, și depistarea problemelor în procesul executării acestora și a căilor de rezolvare a acestor probleme; determinarea posibilității de aplicare prin analogie/implementării normelor de drept care reglementează RCA în sistemul de reglementare a asigurării auto CASCO; formularea unor propuneri concrete, întemeiate teoretic și aplicativ referitor la modificarea legislației naționale în domeniul asigurării auto.

**Problema științifică soluționată:** determinarea și fundamentarea științifică a caracteristicilor generale și specifice ale contractelor de asigurare auto CASCO și RCA, ceea ce creează o bază teoretică pentru elaborarea și perfecționarea sistemului de norme juridice care reglementează raporturi de asigurare auto facultativă, prin implementarea în acest sistem a normelor juridice adecvate care reglementează raporturile juridice în cadrul asigurării obligatorii de răspundere civilă auto.

**Semnificația teoretică a lucrării** rezidă în abordarea integră a cercetării problemelor în realizarea reglementării juridice a raporturilor de asigurare auto atât la nivelul legislației în vigoare și al practicii judiciare, cât și la nivelul de sistematizare a rezultatelor concepțiilor științifice din domeniul respectiv, precum și de formularea în baza rezultatelor cercetării a unui șir de noțiuni, idei și ipoteze, care pot servi drept bază teoretică pentru perfecționarea reglementării juridice a raporturilor de asigurări auto în Republica Moldova.

**Valoarea aplicativă a lucrării:** concluziile și materialele cercetării pot fi utilizate ca propuneri pentru perfectarea reglementării juridice a asigurării auto; ca „ghid” pentru consumatorii de servicii de asigurare auto; ca bază teoretică pentru efectuarea cercetării normelor de drept civil care reglementează raporturile ce țin de domeniul de asigurare auto; pentru interpretarea sistematică a normelor de drept, care reglementează raporturile din domeniul respectiv; în procesul de instruire la predarea disciplinelor respective.

**Implementarea rezultatelor științifice:** unele dispoziții teoretice și practice din teză au fost prezentate de autor și au fost discutate la conferințele științifico-practice naționale și internaționale, iar materialele științifice au fost utilizate în procesul educațional la Facultatea de Drept a Universității Slavone. În afară de aceasta, toate propunerile de completare și modificare a legislației de asigurare, formulate în baza cercetării, au fost prezentate în Parlamentul Republicii Moldova și la Ministerul Justiției, și au fost apreciate ca „prezentând interes pentru modernizarea legislației”.

## АННОТАЦИЯ

**Сичинский Константин «Договоры добровольного и обязательного автострахования в перспективе их совершенствования в Республике Молдова».**

Диссертация на соискание ученой степени доктора права по специальности 553.01 –  
Гражданское право, Кишинэу, 2019 г.

**Структура:** работа состоит из: аннотации (на трех языках), списка сокращений, введения, 3-х глав, общих выводов и предложений, библиографии из 258 источников, 5 приложений, декларации об ответственности, CV автора, 174 с. основного текста. Результаты исследования были опубликованы в виде 10-ти научных статей.

**Ключевые слова:** добровольное автострахование, обязательное автострахование, договор, КАСКО, ОСАГО, условия страхования, страховой полис, страховая премия, ущерб, страховое возмещение, потерпевший.

**Область исследования:** гражданское право: договорные отношения, возникающие при имущественном автостраховании и страховании автогражданской ответственности.

**Цель работы:** проведение теоретико-правового исследования институтов страхования авто-КАСКО и ОСАГО, характеристика их специфики на базе современного законодательства и внесение предложений по совершенствованию правового регулирования автострахования в Республике Молдова и по толкованию соответствующих норм.

**Задачи исследования:** анализ национальной и зарубежной доктрины, нормативных источников и практики в области страхования; анализ особенностей содержания института автострахования по отношению к другим видам страхования; раскрытие сущности договора страхования авто-КАСКО; сравнительно-правовой анализ цели, признаков и элементов договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО; исследование субъектов автострахования, страхового риска и страхового случая, порядка расчета страховой премии и страхового возмещения в автостраховых договорах; сравнительно-правовой анализ существенных и специфических условий автостраховых договоров, их формы и порядка их заключения; определение процедуры исполнения автостраховых договоров до и после наступления страхового случая, выявление возникающих при этом проблем и разработка путей их решения; определение возможности применения по аналогии/имплементации правовых норм, регулирующих договор ОСАГО, к договору страхования авто-КАСКО; формулирование теоретически обоснованных и практически применимых предложений по совершенствованию национального законодательства, регулирующего автострахование.

**Решенная научная проблема:** определение и научное обоснование общих и особенных черт договоров страхования авто-КАСКО и ОСАГО, что создает теоретическую базу для разработки и совершенствования системы правовых норм, регулирующих отношения по добровольному имущественному автострахованию, за счет имплементации в данную систему соответствующих правовых норм, регулирующих отношения по обязательному автострахованию гражданской ответственности.

**Научно-теоретическое значение** заключается в комплексном исследовании проблем правового регулирования автострахования, как на уровне действующего законодательства и судебной практики, так и на уровне систематизации результатов научной мысли в данной сфере, а также выдвигании на основании результатов такого исследования ряда понятий, идей и гипотез, которые могут послужить теоретической базой для совершенствования системы правового регулирования автострахования в Республике Молдова.

**Научно-практическое значение:** теоретические положения и материалы исследования могут быть использованы в качестве предложений по совершенствованию правового регулирования автострахования, руководства для потребителя автостраховых услуг, теоретической базы при осуществлении системного методического толкования правовых норм в области автострахования, а также теоретического пособия в процессе преподавания соответствующих дисциплин.

**Внедрение научных результатов:** Отдельные теоретические и практические положения диссертации были представлены и обсуждались на национальных и международных научно-практических конференциях, а сами научные материалы применялись в образовательном процессе на Юридическом факультете Славянского Университета Молдовы. Кроме того, все предложения по изменению и дополнению страхового законодательства, выдвинутые по результатам настоящего исследования были, представлены в Парламент и Министерство юстиции, которые оценили их как «представляющие интерес для модернизации законодательства».

## ANNOTATION

### Sicinski Constantin “Voluntary and compulsory motor insurance contracts in perspective of their improvement in the Republic of Moldova”.

Dissertation for a degree of Doctor of Law. Speciality: 553.01 – Civil Law. Chisinau, 2019.

**Dissertation’s structure:** the summary (in three languages), the list of abbreviations, Introduction, 3 Chapters, General conclusions and suggestions, Bibliography composed of 258 references, 5 Annexes, List of abbreviations, 174 pages of basic text. The results of this research have been published in the form of 10 scientific articles.

**Key-words:** voluntary motor insurance, compulsory motor insurance, fully comprehensive insurance (CASCO), CTP insurance, Special insurance conditions, insurance police, insurance premium, insurance compensation, damage, injured party.

**The field of research:** Civil Law: contractual relationships, risen from the comprehensive motor insurance and civil liability insurance in respect of the use of the motor vehicle.

**The purpose of research** is to succeed a comprehensive scientific analysis of the fully comprehensive motor insurance contract and the CPT insurance contract and to propose suggestions on the improvements in legal regulations of the motor insurance relationships in the Republic of Moldova.

**The tasks of research:** to analyze the doctrine, regulatory sources and law enforcement practice in the field of insurance; to make a comparative legal analysis of the content of the institute of auto insurance in relation to other types of insurance; to disclose the essence and legal nature of the fully comprehensive motor insurance contract; to make a comparative legal analysis of the legal purpose, features, elements and essential terms of the fully comprehensive motor insurance contract and the CPT contract; to study the legal status of subjects of motor insurance legal relations, the concepts of insured risk and insured events, the rules and procedures for calculating insurance premiums and insurance compensation; to make a comparative legal analysis of the essential and specific conditions of the fully comprehensive motor insurance contract and the CPT insurance contract, of their form and the procedure of their concluding; to determine the procedure for actions of auto insurance contract subjects before and after the occurrence of the insured event, and to identify the problems arising during the execution of motor insurance contracts and to develop the ways of their solving; to determine the possibility of applying by analogy / implementation of the legal rules governing the CTP contract to the fully comprehensive motor insurance contract; to formulate the theoretically based and practically applicable proposals for making specific changes to the national legislation governing motor insurance.

**The solved scientific problem** consists in the determination and scientific foundation of the common traits and specifics of the fully comprehensive insurance contract and the CPT insurance contract. As a result, it creates a theoretical base for the development of suggestions on the improvements in legal regulations of the fully comprehensive insurance contract (CASCO), by the implementation in this system of the respective legal regulations referred to the CPT insurance contract.

**The theoretical significance** is determined by the author's integrated approach to the research of the problems of the legal regulation of motor insurance in Republic of Moldova, by the systematization of the results of scientific thought existing both in the Republic of Moldova and in some foreign countries in the field of the motor insurance and also by the formulating new notions, ideas and hypotheses that create a theoretical base for suggestions on the improvements in legal regulations of motor insurance in Republic of Moldova.

**The practical significance:** the conclusions and materials of this research can be used several ways as propositions to improve legal regulations of property insurance; as a ‘guide’ of a sort for fully comprehensive motor insurance services consumers; as a theoretical base in researches concerning norms of civil legislation, regulating legal relations connected with fully comprehensive motor insurance; as a systematic methodological interpretation of legal norms regulating relations in motor insurance field; as a theoretical manual in teaching process.

**Implementation of the scientific results:** several theoretical and practical points of the thesis were presented by the author and discussed at national and international scientific conferences, and research materials have been introduced into the educational process in the preparation of law students of the Slavonic University of Moldova. In addition, all suggestions for complementation and amendments to the insurance legislation formulated in base of this research have been presented to Parliament and Ministry of Justice, that have found that these amendments “are of interest for the legislation modernisation”.

**SICINSKI CONSTANTIN**

**CONTRACTELE DE ASIGURARE AUTO  
FACULTATIVĂ ȘI OBLIGATORIE DIN PERSPECTIVA  
PERFECTIONĂRII ACESTORA  
ÎN REPUBLICA MOLDOVA**

**553.01 – Drept civil**

**Autoreferatul tezei de doctor în drept**

---

Aprobat spre tipar: 17.05.2019  
Hârtie ofset. Tipar ofset.  
Coli de autor.: 2,0

Formatul hârtiei A4  
Tiraj 50 ex.  
Comanda nr. 46

---

Tipografia PRINT-CARO  
str. Columna, 170  
tel.: 022-85-33-86