

**UNIVERSITATEA DE STUDII POLITICE ȘI ECONOMICE
EUROPENE „CONSTANTIN STERE”**

Cu titlu de manuscris

C.Z.U.: 347.426:343.346 (043.2)

DODON SERGIU

**CONCEPTUALIZAREA ȘI APLICAREA DESPĂGUBIRII
DE ASIGURARE ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER**

REZUMAT

553.01 – Drept civil

CHIȘINĂU, 2019

Teza a fost elaborată în cadrul Universității de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”, Facultatea de Drept, Catedra Drept Privat

Conducător științific:

COJOCARU Violeta, doctor habilitat în drept, profesor universitar

Referenți oficiali:

VOICU Alexandru-Virgil, doctor în drept, profesor universitar, Universitatea „Babeș-Bolyai” din Cluj-Napoca, România

BĂIEȘU Aurel, doctor habilitat în drept, profesor universitar, Universitatea de Studii Europene din Moldova

Consiliul Științific Specializat a fost aprobat de către Consiliul de Conducere al ANACEC prin decizia nr. 4 din 9 iulie 2019, în următoarea componență:

BOIȘTEANU Eduard, președinte, doctor habilitat în drept, conferențiar universitar

CHISARI-RURAK Aliona, secretar științific, doctor în drept, conferențiar universitar

MIHALACHE Iurie, doctor habilitat în drept, conferențiar universitar

SADOVEI Nicolae, doctor habilitat în drept, profesor universitar

CIMIL Dorin, doctor în drept, conferențiar universitar

Susținerea va avea loc la data de **25 octombrie 2019 ora 13⁰⁰**, în ședința Consiliului Științific Specializat D 553.01-98 a Universității de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”, MD-2004, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt, nr. 200, bir. 600.

Teza de doctor și rezumatul pot fi consultate la Biblioteca Națională a Republicii Moldova, la Biblioteca Universității de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere” și pe pagina web a C.N.A.A. (<http://www.cnaa.acad.md>).

Rezumatul tezei a fost expediat la 25 septembrie 2019

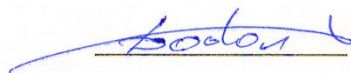
Secretar științific,
doctor în drept, conferențiar universitar


_____ **CHISARI-RURAK Aliona**

Conducător științific,
doctor habilitat în drept, profesor universitar


_____ **COJOCARU Violeta**

Autor:


_____ **DODON Sergiu**

© DODON Sergiu, 2019

REPERELE CONCEPTUALE ALE CERCETĂRII

Accidentele rutiere au devenit astăzi una dintre cele mai grave probleme economice și sociale. Consecințele accidentelor rutiere sunt simțite atât de asigurătorii care au ca principal gen de activitate asigurarea RCA și CASCO, cât și de asigurați și de terții păgubiți, care, în mare parte, sunt și beneficiarii despăgubirilor de asigurări. Despăgubirea de asigurare este determinanta relațiilor sociale în domeniul asigurării.

Ideea de a alege pentru cercetare acest subiect a venit din propria experiență, care ne-a permis identificarea unei constante privind cuantumul despăgubirii de asigurare: din partea asigurătorilor – tendința de a diminua cuantumul despăgubirii de asigurare, iar din partea asiguraților, a beneficiarilor și/sau a terțului păgubit – dorința de a fi compensate în volum deplin, just și proporțional valorile pierdute. O vădită nemulțumire față de metoda de despăgubire a victimelor accidentelor rutiere sau a reprezentanților acestora pentru vătămare corporală, deces sau prejudicii materiale aduse bunurilor acestora este tot mai accentuată începând cu anul 2007, odată cu intrarea în vigoare a Legii cu privire la asigurări și a Legii cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule.

Ca rezultat al cercetărilor efectuate, au fost făcute numeroase propuneri pentru reformarea treptată a metodologiei de calculare a daunelor cauzate de accidentele rutiere și pentru stabilirea limitelor răspunderii asigurătorului. Drept urmare, a fost modificată Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule nr. 414 din 22.12.2006, Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr. 32-35 (în continuare Legea nr. 414 din 22.12.2006) [15], și anume: au fost extinse limitele răspunderii asigurătorului și a fost schimbată modalitatea de determinare a cuantumului prejudiciului cauzat ca urmare a survenirii cazului asigurat. Aceste modificări au fost operate în vederea armonizării legislației naționale în domeniu la directivele Uniunii Europene.

Provocarea demersului nostru științific este de a găsi cel mai rapid și mai ieftin mod de soluționare a cererilor de despăgubire în cazul accidentelor rutiere, o atenție deosebită fiind acordată și mecanismului de calculare a prejudiciului real cauzat.

Mecanismele existente de obținere a despăgubirilor sunt – aparent – simple, clare și eficiente. Însă, în fapt, lucrurile stau cu mult mai complicat, ținând cont de lacunele legislației în domeniul asigurărilor, în special, de reglementarea procedurii de stabilire a cuantumului despăgubirii de asigurare prin manifestarea acordului privind alegerea celor trei unități de specialitate.

Importanța conceptului despăgubirii de asigurare o regăsim ca esență în definiția noțiunii de asigurare: *operațiune economico-financiară prin care partea denumită asigurător despăgubește,*

în cazul producerii unui eveniment nefast, partea denumită contractant, asigurat sau terțul păgubit, printr-o sumă de bani.

Astfel, distingem, cel puțin, doi subiecți activi ai relațiilor de asigurare.

Asigurătorul este persoana juridică autorizată care are obligația de a despăgubi la survenirea cazului asigurat în schimbul primei de asigurare încasate la semnarea contractului de asigurare.

Asiguratul este persoana fizică sau juridică care prin efectul legii sau prin liber consimțământ încheie contractele de asigurare și la survenirea cazului asigurat beneficiază de protecție de asigurare sub formă de încasare a despăgubirii de asigurare sau este scutită de achitarea daunelor materiale cauzate terților prin survenirea efectului de subrogare a răspunderii asigurătorului.

Pentru a evidenția importanța conceptului „despăgubire de asigurare”, despăgubirea de asigurare urmează a fi privită sub trei aspecte: economic, juridic, social.

Din punct de vedere *economic*, despăgubirea de asigurare protejează asiguratul, contractantul, beneficiarul și/sau terțul de daunele suportate la survenirea riscului asigurat. Caracterul economic al despăgubirii de asigurare constituie esența principiului mutualității, care reprezintă contribuția asiguraților cu o sumă (primă de asigurare) relativ modestă la crearea fondului de asigurare, din care sunt acoperite daunele la survenirea cazului asigurat.

Din punct de vedere *juridic*, despăgubirea de asigurare influențează asupra drepturilor și obligațiilor subiecților de asigurare și determină în mod direct cuantumul primelor de asigurare care urmează a fi achitate de contractanți la semnarea contractelor de asigurare. Acest caracter al despăgubirii de asigurare oferă sentimentul de siguranță și protecție.

Din punct de vedere *social*, despăgubirea de asigurare determină importanța primelor două caractere. Or, despăgubirea de asigurare este plătită de către asigurător în cazul existenței contractului de asigurare, în timp ce pentru păgubit nu prezintă nicio importanță situația materială a autorului accidentului, cel din urmă văzându-se eliberat de riscul de a acoperi pagubele pe care le-a produs prin accident. Aceste circumstanțe, de fapt, determină gradul de răspundere a autorului faptei prejudiciabile și gradul de subrogare în obligații a asigurătorului. Asigurătorul este cel care va plăti despăgubirea către victima accidentului rutier, fără a se depăși limita despăgubirilor stabilite de lege sau de contract.

În lucrarea de față, este scos în evidență conceptul despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier prin prisma acestor aspecte, fapt ce va putea servi ca temei pentru îmbunătățirea legislației în domeniul asigurărilor auto. În consecință, lucrarea urmărește ca efect unificarea și

sistematizarea mecanismului de identificare, determinare și achitare a despăgubirilor de asigurare rezultate din survenirea cazurilor de asigurare.

Scopul și obiectivele tezei

Prezenta teză de doctorat are drept *scop*: studiul științific al naturii despăgubirii de asigurare prin îmbinarea practicii judiciare, a legislației în vigoare și a doctrinei, în vederea determinării conceptului despăgubirii de asigurare și a coraportului acesteia cu prejudiciul cauzat.

Despăgubirea de asigurare este pe larg aplicată în practică, însă insuficient abordată de doctrină și reglementată de legislația în vigoare.

Abordând tema din această perspectivă, tragem o concluzia că legislația este una dinamică, în continuă schimbare și modificare, astfel încât practica judiciară este cea căreia îi revine rolul de a prelua pulsul acțiunii sociale și cea care, de fapt, surprinde noile dimensiuni ale despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier.

Ca rezultat al aplicării în practică a normei legale privind calcularea despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier, s-au constatat un șir de probleme tehnico-practice, care au dus la apariția unui număr impunător de litigii în instanțele de judecată. Astfel, propunem identificarea respectivelor probleme și lichidarea golurilor legislative.

În vederea realizării acestui scop, ne-am axat pe soluționarea următoarelor *obiective*:

1. Cercetarea multiaspectuală a definiției noțiunii „despăgubire de asigurare” formulate în legislație și în doctrină și determinarea naturii juridice a despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier.

2. Determinarea importanței și a rolului despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier în cadrul relațiilor de asigurare prin prisma teoriei interesului de asigurare subiectiv și a teoriei interesului de asigurare obiectiv.

3. Stabilirea sarcinii despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier.

4. Cercetarea naturii juridice a riscului asigurat și a cazului asigurat.

5. Descrierea coraportului dintre prejudiciu și despăgubirea de asigurare în domeniul transportului rutier.

6. Promovarea modelului unic de calcul al despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier.

Metodologia cercetării științifice. Bazele metodologice ale prezentei cercetări constau dintr-o pluralitate prestabilită de metode, mijloace și procedee utilizate, și anume: metode generale (istorică, logică, sistematică, analiza, sinteza, inducția, deducția, generalizarea, abstractizarea, modelarea, analogia); metode sociologice (metoda analizei sistemice, metoda comparativă);

metode juridice (metoda formal-juridică, metoda juridică comparată); metode statistice (metoda grupărilor statistice, metoda corelației).

Noutatea științifică constă în determinarea modalității de calcul a despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier. În practică, nu există o modalitate unică de determinare a cuantumului despăgubirii de asigurare pentru daunele aduse de autovehicule.

Pe parcursul elaborării prezentei teze, au fost cercetate, din punct de vedere teoretic și practic, varii modalități de constatare și determinare a prejudiciului material cauzat în urma survenirii cazului asigurat.

Astfel, s-a stabilit că prejudiciul material real cauzat asiguraților sau terților păgubiți este calculat de către asiguraători, specialiști, experți în mod diferit, iar drept rezultat se atestă o diferență semnificativă în ceea ce privește cuantumul pagubei real cauzate care duce în majoritatea cauzelor la intentarea acțiunilor civile în judecată.

La rândul său, legislația națională în domeniul asigurărilor indică clar, în funcție de vârsta autovehiculului, modalitatea de calcul a despăgubirii de asigurare în acest domeniu.

Practica arată că cele mai mari divergențe la calcularea despăgubirii de asigurare se întâlnesc în cazul deteriorării autovehiculelor cu o vârstă mai mare de trei ani, deoarece cuantumul despăgubirii de asigurare se stabilește luându-se în calcul prețurile medii din minimum trei unități de specialitate acceptate de părți pentru manoperă și pentru materialele aferente reparației sau pentru înlocuirea părților componente și a pieselor avariate, precum și pentru părțile componente și piesele noi fabricate în bază de licență sau originale foste în folosință, care corespund cerințelor tehnice și de securitate rutieră. În cazul în care persoana păgubită nu este de acord cu suma despăgubirii de asigurare, ea are dreptul de a se adresa la un expert independent pentru determinarea cuantumului prejudiciului real cauzat. Pentru moment, experții naționali atestați efectuează calculele în baza programului soft EUROTAX Repair Estimate, fapt ce contravine normei imperative cuprinse în art. 23 alin. 11 al Legii nr. 414 din 22.12.2006. Iar potrivit alin. 12 al aceluiași articol, „actele de evaluare a despăgubirii de asigurare întocmite fără respectarea prevederilor prezentului articol nu pot servi drept temei pentru achitarea despăgubirii de asigurare” [15].

Mai mult ca atât, nu există o abordare științifică în acest sens sau un studiu public al impactului exercitat asupra întinderii prejudiciului rezultat din survenirea cazului asigurat, prin aplicarea unei sau altei metode de stabilire a acestuia.

Prezenta teză este prima lucrare ce abordează, în mod comprehensiv, problema daunelor în zona asigurărilor rutiere și modul de calcul al acestora.

Apelând la practica statelor străine, am evidențiat că cele mai bune practici de determinare a prejudiciului real cauzat drept rezultat al accidentelor rutiere sunt cele ce prevăd calculul cu ajutorul unei formule unice, aplicate în egală măsură de către toți subiecții raportului de asigurare.

În consecință, a fost elaborat și a fost propus spre aprobare un model de Regulament privind standardele naționale de evaluare a despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier. De asemenea, a fost înaintată o propunere *de lege ferenda* privind modificarea art. 23 al Legii nr. 414 din 22.12.2006.

Considerăm că este important să fie determinată o metodă unică de calcul al cuantumului despăgubirii de asigurare, obligatorie pentru asigurători, specialiști și experți.

Semnificația teoretică a tezei este determinată de importanța conceptului despăgubirii de asigurare pentru sistemul social-economic al Republicii Moldova.

În lucrare este realizată o cercetare teoretică aprofundată a conceptului despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier. Sunt propuse metode unice de determinare a cuantumului prejudiciilor cauzate de autovehicule, prin a căror aplicare se va reduce numărul de acțiuni examinate în instanțele de judecată.

Valoarea aplicativă constă în contribuția adusă de autor la dezvoltarea și armonizarea legislației Republicii Moldova în domeniul asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule ca urmare a implementării în practică, mai bine de 11 ani, a propunerilor de *lege ferenda*. Rezultatele științifice au fost prezentate la conferințe științifice și în cadrul grupurilor de lucru pentru modificarea și completarea Legii nr. 407 din 21.12.2006 cu privire la asigurări și a Legii nr. 414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, precum și prin participarea la elaborarea mecanismului-cadru de cooperare a agenților de asigurări în domeniul contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, soldate cu modificarea legislației în sensul cercetării științifice întreprinse de autor.

Rezultatele științifice principale înaintate spre susținere au fost expuse la conferințe științifice și în cadrul grupurilor de lucru pentru modificarea și completarea Legii nr. 407 din 21.12.2006 cu privire la asigurări și a Legii nr. 414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, precum și prin participarea la elaborarea mecanismului-cadru de cooperare a agenților de asigurări în domeniul contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, soldate cu modificarea legislației în sensul cercetării științifice întreprinse de autor.

Implementarea rezultatelor științifice. Rezultatele științifice au fost înaintate ca sugestii de modificare a legislației în domeniul transportului rutier și redactate într-un șir de articole cu

tematică pertinentă, printre care „Repararea prejudiciului moral cauzat ca urmare a accidentelor rutiere” [6], „Principiile despăgubirii de asigurare” [5], „Unele aspecte problematice în asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pe teritoriul Republicii Moldova” [7], „Asigurarea răspunderii civile profesionale” [8], „Interpretarea și aplicarea eronată a gradului de uzură de către instanțele de judecată în litigiile ce țin de asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto” [9].

Aprobarea rezultatelor științifice. Teza a fost elaborată în cadrul Departamentului Drept Privat al Facultății de Drept a Universității de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”, analizată și propusă spre susținere în cadrul Seminarului științific de profil. Aspectele principale supuse cercetării au fost diseminate în publicații și prezentate la conferințe științifice.

Publicațiile la tema tezei. Rezultatele cercetărilor au fost reflectate în 7 publicații (3,31 c.a.) ale autorului, publicate în reviste de specialitate și în culegeri ale conferințelor științifice

Volumul și structura tezei: introducere, trei capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografia din 183 de titluri, 8 anexe, 140 de pagini de text de bază.

Cuvinte-cheie: asigurare, primă de asigurare, caz asigurat, daună, prejudiciu, evaluare, expertiză, despăgubire, indemnizație, diferență valorică, penalitate

CONȚINUTUL TEZEI

În **Introducere** este argumentată actualitatea și importanța problemei abordate; se elucidează scopul și obiectivele tezei; este identificat suportul teoretico-științific, metodologic și baza normativ-legislativă a lucrării, este argumentată noutatea științifică, semnificația teoretică și valoarea aplicativă a acesteia; este expusă aprobarea rezultatelor lucrării, structura și volumul ei.

Capitolul I, intitulat **Studiul despăgubirii de asigurare în doctrina de specialitate**, conține la secțiunea **1.1. Cercetarea teoretică a conceptului „despăgubire de asigurare”**, iar în secțiunea **1.2. Analiza naturii juridice și identificarea principiilor despăgubirii de asigurare**.

În **Secțiunea 1.1.** este studiată despăgubirea de asigurare în doctrina de specialitate, pornindu-se de la asigurarea de răspundere civilă care a fost și este pe larg cercetată în literatura de specialitate, în mare parte datorită complexității raporturilor juridice ce le comportă.

Astfel, cercetătorul E. A. Suhanov susține că asigurarea de răspundere civilă este un tip de asigurare al cărui obiect îl reprezintă interesele materiale legate de obligația de a repara prejudiciul cauzat altor persoane [21]. Potrivit lui A. M. Lavrov, obiectul asigurării îl reprezintă interesele materiale ale asiguratului, care sunt legate de obligația ultimului de a repara prejudiciul cauzat unor terțe persoane, care s-a materializat prin dăunarea sau distrugerea proprietății [24]. Pe poziții similare se situează și cercetătoarea T.S. Martianova, potrivit căreia obiectul asigurării de răspundere civilă îl reprezintă interesele patrimoniale ale asiguratului (sau ale altor persoane

responsabile), ce se referă la obligația acestuia de a repara daunele aduse vieții, sănătății sau proprietății [23]. O definiție similară formulează și savantul V. I. Abramov, atunci când constată că obiectul asigurării îl reprezintă interesul patrimonial, care este legat de posibilitatea de a fi reparate în viitor prejudiciile aduse vieții, sănătății sau proprietății altor persoane [22]. La rândul său, K. Hugel, opinează că în raporturile de asigurare de răspundere civilă persoana asigurată rămâne convinsă de faptul că intereselor sale personale nu le vor fi înaintate pretenții ca urmare a cauzării anumitor prejudicii [27]. Iar după cum apreciază B. Heimbucher, în cadrul raporturilor de asigurare de răspundere civilă vor fi asigurate nu bunurile în sensul lor clasic, dar nemijlocit interesele asiguratului, care dorește să se protejeze de la viitoarele pretenții de reparare a prejudiciilor [26].

Multitudinea de definiții ale asigurării de răspundere civilă și ale asigurării de daune enunțate este importantă prin faptul că, analizându-le, putem deduce cât este de determinantă despăgubirea de asigurare în cadrul raporturilor de asigurare. Or, obligația de reparare a prejudiciilor de către asigurător prin achitarea despăgubirii de asigurare reprezintă o condiție *sine qua non* a asigurării și oferă așa un specific acestor raporturi complexe, fapt ce denotă în mod inevitabil și complexitatea conceptului de despăgubire de asigurare.

În urma studierii conceptului de asigurare, observăm că aceasta are rolul de a acoperi consecințele financiare ale unor evenimente nedorite cu care se confruntă unele persoane fizice sau juridice.

Sintetizând, constatăm că *asigurarea reprezintă un acord de voință (sub formă de contract) între asigurat și asigurător, prin care asigurătorul oferă asiguratului și/sau terțului contravaloarea daunelor în cazul producerii riscurilor, în schimbul plății de către asigurat a primei de asigurare.*

Această *contravaloare*, care reprezintă esența contractului de asigurare și de care este ținut asigurătorul în cadrul raportului de asigurare, are o natură juridică complexă; or, în funcție de specificul raportului de asigurare, respectiva contravaloare poate lua anumite forme distincte.

Astfel, legiuitorul moldav a stabilit că, în asigurarea de viață, suma care urmează a fi plătită asiguratului sau beneficiarului asigurării la producerea evenimentului prevăzut în contract reprezintă îndemnizația de asigurare [15, art. 15].

Per a contrario, în asigurarea de bunuri și de răspundere civilă, suma pe care asigurătorul o datorează asiguratului în vederea compensării pagubei produse de evenimentul asigurat reprezintă despăgubirea de asigurare [15, art. 16]. Despăgubirea de asigurare este un element esențial al contractului de asigurare și reprezintă suma de bani pe care asigurătorul se obligă să o plătească în cazul producerii cazului asigurat [20]. Prin despăgubire de asigurare se înțelege o sumă bănească

concretă ce urmează a fi achitată asiguratului cu titlu de reparare a prejudiciului cauzat vieții, sănătății și/sau proprietății păgubitului [25].

Următoarea **secțiune 1.2.** este dedicată naturii juridice și identificării principiilor de asigurare.

Pentru a elucida natura juridică a despăgubirii de asigurare din domeniul transportului auto, urmează să vedem dacă, într-adevăr, aceasta este o instituție veritabilă de drept.

Despăgubirea de asigurare este suma care urmează a fi achitată de compania de asigurare asiguratului și/sau terțului afectat pentru paguba suferită ca urmare a survenirii cazului asigurat.

La prima vedere, despăgubirea de asigurare reprezintă o instituție fundamentală a dreptului asigurărilor, care se manifestă printr-un rol important în cadrul raporturilor de asigurare, din moment ce aceasta constituie finalitatea inevitabilă a unui raport juridic de asigurare. Cu alte cuvinte, fără despăgubirea de asigurare, contractul de asigurare își pierde din identitatea sa, devenind astfel un raport juridic incomplet.

Totuși, așa-numitul drept al asigurărilor nu reprezintă o ramură de drept, iar, din moment ce este caracterizat de un banal și simplu raport juridic contractual, *conchidem că asigurarea sau dreptul asigurărilor reprezintă, dincolo de un dubiu rezonabil, o instituție contractuală a dreptului civil.*

Astfel, în pofida legăturii interdependente a despăgubirii de asigurare cu asigurarea însăși, considerăm că despăgubirea de asigurare este o instituție specifică a dreptului civil.

În fine, principiile reprezintă un criteriu fundamental în elucidarea naturii juridice a despăgubirii de asigurare. Totuși, datorită importanței și complexității acestui aspect, în continuare am descris doar principiile generale ale dreptului civil, iar cele specifice despăgubirii de asigurare au fost analizate în secțiunea următoare, în care s-a concluzionat că principiile specifice despăgubirii de asigurare necesită a fi încadrate în limitele principiilor generale ale dreptului civil.

În temeiul celor menționate, *principiile dreptului civil* se caracterizează prin faptul că ele privesc toate instituțiile dreptului civil, deci inclusiv „afectează” și instituția despăgubirii de asigurare.

Cele mai importante principii ale dreptului civil sunt specificate în Codul civil, la art. 1 alin. (1) [4]: principiul inviolabilității proprietății; principiul libertății contractuale; principiul inadmisibilității imixtiunii în afacerile private; principiul necesității de realizare liberă a drepturilor civile; principiul de garantare a restabilirii persoanei în drepturile în care a fost lezată și al apărării lor judiciare. Doctrina evidențiază și principiul dreptului la asociere, principiul exercitării cu bună-credință a drepturilor civile.

Astfel, analizând în mod sistemic legislația națională referitoare la asigurarea din domeniul rutier și, în particular, reglementările referitoare la despăgubirea de asigurare, observăm că nu

există principii formulate în mod expres, ci doar câteva principii de care asigurătorii se conduc la calcularea și achitarea despăgubirilor de asigurare.

În urma analizei și cercetărilor efectuate asupra instituției despăgubirii de asigurare, noi am evidențiat câteva principii care, în ansamblu, determină corectitudinea calculării și achitării despăgubirii de asigurare, soluționând în așa mod sarcina propusă de instituția despăgubire de asigurare [5]:

Principiul compensării prejudiciului cauzat prin survenirea cazului asigurat. Apreciem acest principiu ca primul și cel mai important nu doar al despăgubirii de asigurare, dar și al întregii instituții de asigurare în toată complexitatea ei. Realizarea acestui principiu este posibilă datorită existenței fondului de asigurare creat din contribuțiile, respectiv, primele de asigurare plătite de asigurați.

Principiul achitării despăgubirii de asigurare în limitele prevăzute de lege caracterizează și determină în exclusivitate cuantumul despăgubirii de asigurare.

Printre principiile despăgubirii de asigurare am mai descris și *principiul achitării despăgubirii de asigurare indiferent de numărul cazurilor de accidente.* Analizând prevederile art. 14 alin. (3) Legea nr. 414 din 22.12.2006, constatăm că despăgubirile prevăzute de contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă se achită indiferent de numărul cazurilor de accidente care au avut loc în termenul de asigurare. Important e ca despăgubirea de asigurare să nu depășească, cumulativ, limita stabilită de legiuitor.

Principiul subsidiarității despăgubirii de asigurare confirmă natura dualistă și complexă a despăgubirii de asigurare ca instituție de drept. În conformitate cu art. 14 alin. (5) Legea nr. 414 din 22.12.2006, în cazul în care întinderea prejudiciului depășește limitele răspunderii stabilite de lege (menționate mai sus), păgubitul are dreptul, în conformitate cu legislația civilă în vigoare, să intenteze persoanei răspunzătoare de producerea accidentului o acțiune de recuperare a sumei care depășește aceste limite.

Alt principiu la fel de determinant este *principiul achitării despăgubirii de asigurare doar în cazurile prevăzute de lege.* Acesta se regăsește în prevederile art. 15 și 16 Legea nr. 414 din 22.12.2006. De remarcat că principiul achitării despăgubirii de asigurare în situațiile prevăzute de lege nu specifică cazuri particulare în care asigurătorul va fi obligat la plata achitării despăgubirii de asigurare. Dar, interpretând prevederile art. 15 din Lege, vom observa că se conturează în esență premisele și criteriile cu caracter general, în temeiul cărora asiguratul va avea dreptul la primirea despăgubirii de asigurare.

Principiul proporționalității este, de asemenea, un principiu fundamental al despăgubirii de asigurare. Anume acesta asigură menținerea echilibrului dintre interesele legitime ale părților contractului de asigurare, iar uneori și ale persoanei responsabile de survenirea cazului asigurat.

Un alt principiu fundamental al despăgubirii din domeniul transportului rutier constă în natura ei juridică a despăgubirii. Articolul 6 alin. (4) Legea nr. 407 din 21.12.2006 conturează chintesența principiului, conform căruia *despăgubirea de asigurare se plătește de către asigurător în bani*. Totuși, trebuie să recunoaștem că principiul în cauză nu are un caracter absolut și sunt posibile derogări de la regula generală conform căreia despăgubirea de asigurare urmează fi achitată în bani, dar cu condiția acordului scris al asiguratului.

Principiul caracterului coercitiv (sanționator) al despăgubirii de asigurare facilitează elucidarea naturii juridice a despăgubirii de asigurare ca instituție de drept privat. Esența lui rezidă în faptul că penalitatea într-o asemenea situație reprezintă un mecanism efectiv complex, fără a avea un caracter excesiv sau derizoriu, ducând la dezdăunarea integrală a creditorului și, totodată, asigură sancționarea rezonabilă a debitorului.

În aceeași ordine de idei, *principiul insesizabilității despăgubirii de asigurare în asigurările de răspundere civilă* este unul important în determinarea și conturarea despăgubirii de asigurare ca instituție de drept. Eficacitatea și importanța unei astfel de reglementări rezidă în faptul că despăgubirea de asigurare are un scop special, și anume: de compensare și dezdăunare a pagubelor provocate prin survenirea cazului asigurat. În acest sens, legiuitorul a ales opțiunea prin care despăgubirea de asigurare din cadrul asigurării primite de persoana păgubită de la asigurător să nu poată fi urmărită de către creditorii primei.

Potrivit *principiului subrogației*, asigurătorul se subrogă în toate drepturile asiguratului sau beneficiarului asigurării, contra celor care se fac responsabili de producerea pagubei în limita despăgubirii plătite.

Principiul interesului asigurabil. Condiția de bază a oricărui contract de asigurare o constituie interesul asigurabil. Contractantul sau asiguratul trebuie să aibă o relație particulară cu obiectul asigurat, care poate fi: proprietatea, viața sau răspunderea pe care acesta dorește să le asigure. Dacă o astfel de relație lipsește, atunci contractul devine ilegal, ducând la anularea sau la imposibilitatea aplicării lui, în funcție de natura asigurării.

Principiul buneicredințe. La contractarea unei asigurări, asiguratul poate cunoaște în detaliu condițiile de asigurare înainte de a încheia asigurarea, în timp ce asigurătorul este dezavantajat, neputând cunoaște și analiza toate aspectele materiale privind riscurile la care este expus obiectul asigurării. Doar cel care solicită asigurarea este în măsură să cunoască toate datele relevante despre risc. Se consideră astfel că încrederea și cinstea sunt fundamentale în asigurare. De aceea, este de

datoria asiguratului de a-l informa pe asigurător (nu neapărat la solicitarea acestuia) despre toate circumstanțele materiale privind riscul.

Principiul contribuției (coparticipării la despăgubire). Contribuția constă în dreptul societății de asigurări de a solicita altei societăți de asigurări, răspunzătoare în mod similar, o contribuție, nu neapărat egală, pentru o daună suferită de un asigurat în vederea coparticipării la acoperirea despăgubirii convenite asiguratului, inclusiv a costurilor aferente.

Principiul „causa proxima” reprezintă o cauză activă și efectivă, care declanșează un flux de evenimente ce determină o pierdere, fără intervenția niciunei forțe care a început sau a funcționat activ, provenită dintr-o sursă nouă și independentă [3].

Capitolul II. Condițiile achitării despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier pune în discuție factorii care stau la baza achitării despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier. Poartă un caracter pur teoretic și este consacrat, în special, prezentării condițiilor necesare a fi întrunite ca formă și conținut, pentru a avea dreptul de a pretinde și de a fi achitate despăgubirile de asigurare în domeniul transportului rutier. Aici se face o analiză detaliată a contractului de asigurare, a poliței de asigurare, a primei de asigurare, a riscului asigurat și a cazului asigurat.

Capitolul II are trei secțiuni, prima este dedicată contractului și poliței de asigurare, secțiunea 2.2. analizează detaliat prima de asigurare, iar 2.3. cercetează cazul și riscul asigurat finalizând cu concluzii și recomandări.

În acest capitol enunțăm următoarele elemente caracteristice doar contractului de asigurare: *interesul asigurării, riscul asigurării, suma asigurată și prima de asigurare*, care, alături de conținutul contractului, forma și termenul acestuia, conturează natura și esența integrală a unui contract de asigurare în domeniul transportului auto.

Asigurarea de bunuri este guvernată, în esență, de două principii fundamentale: necesitatea existenței unui interes patrimonial cu privire la bunul asigurat și despăgubirea în limitele legale, care împiedică asiguratul să primească o despăgubire de asigurare superioară pagubei suferite.

Astfel, condiția de bază a oricărui contract de asigurare o constituie interesul asigurabil. Contractantul sau asiguratul trebuie să se afle într-o relație specială cu obiectul asigurat, care poate fi: proprietatea, viața sau răspunderea pe care dorește să le asigure. Dacă această relație *sine qua non* lipsește sau este defectuoasă, atunci nu există o legalitate a contractului, ceea ce duce, în esență, la anularea sau la imposibilitatea aplicării lui, în funcție de natura asigurării.

Interesul asigurabil în asigurarea de bunuri și de răspundere civilă are câteva caracteristici:

- asiguratul este cel care are un interes asigurabil;

- interesul asigurabil trebuie să existe în momentul producerii pagubei. Cu puține excepții, asigurații care au încheiat polițe pentru bunuri sau răspundere civilă nu sunt obligați să satisfacă cerința interesului asigurabil în momentul emiterii poliței;

- diverse relații ce dau naștere la interese asigurabile. Proprietarul are, evident, un interes asigurabil față de proprietatea deținută. Totuși, noțiunea de interes asigurabil nu se restrânge doar la proprietari. Diverse drepturi, în afară de dreptul de proprietate, pot crea, de asemenea, interese asigurabile față de proprietate.

În Secțiunea 2.2., analizând doctrina, autorul menționează că în domeniul asigurărilor se utilizează mai multe categorii de prime, și anume:

- prima unică, scadentă într-o singură sumă;
- prima periodică, scadentă în perioade egale, determinate pe perioade de asigurare;
- prima curentă sau efectivă, referitoare la perioada anului în curs;
- prima fixată, care reprezintă prima pe o unitate de sumă asigurată;
- tarifele de primă, cuprinzând primele fixate pe feluri de asigurări, riscuri etc.;
- rabatul de primă, care constă în diminuarea primei cu o anumită sumă stabilită [1].

Prima de asigurare are drept scop acoperirea cheltuielilor legate de administrarea asigurărilor și obținerea unui beneficiu. Asiguratul, în schimbul plății primei, obține protecția prin asigurare pentru anumite riscuri, pe o anumită perioadă de timp.

Reglementări naționale referitoare la prima de asigurare în domeniul transportului rutier le regăsim în mai multe surse legale. Deosebirea dintre aceste reglementări este condiționată de natură juridică (fie specială, fie generală) a actului normativ în care se găsește reglementarea.

Ultima secțiune a acestui capitol relatează divergențele între cazul asigurat și riscul asigurat. Analiza riscului ține, în mare parte, de asigurarea facultativă (CASCO), iar o analiză a riscurilor ce se referă la asigurarea obligatorie din domeniul rutier a fost efectuată anticipat de către legiuitor, fiind instituită obligativitatea asigurării persoanelor ce dețin autovehicule și/sau sunt transportatori și, respectiv, întrunesc condițiile propuse de legiuitor.

Revenind la analiza riscului, trebuie reținut că această nevoie de protecție este diferențiată în funcție de aversiunea la risc a persoanelor expuse și nemijlocit de conștientizarea expunerii la risc.

Termenul *risc*, în loc să caracterizeze evenimentul incert și fortuit împotriva căruia asiguratul dorește să se protejeze, uneori se utilizează pentru a indica valoarea însăși a riscului, ceea ce corespunde întinderii obligației asumate de asigurător la încheierea contractului.

Nu putem cerceta natura juridică a riscului asigurat fără a studia și noțiunea de caz asigurat, care are o legătură interdependentă cu riscul asigurat, dar sunt aspecte pe care le analizăm în compartimentele următoare ale prezentei cercetări.

Și cazul asigurat este definit de legiuitor. Astfel, în conformitate cu art. 1829 alin. (3) CC RM, cazul asigurat constă în producerea riscului asigurat care naște obligația asigurătorului să plătească indemnizația ori despăgubirea de asigurare.

În contextul celor menționate, Codul civil nu este unicul act normativ ce încearcă să definească riscul, respectiv cazul asigurat. Legea cu privire la asigurări, nr. 407 din 21.12.2006, de asemenea, conține definiția acestor noțiuni. Astfel, potrivit art. 1 din respectiva lege, cazul asigurat este un risc asigurat, prevăzut în contractul de asigurare, a cărui producere conferă asiguratului dreptul de a fi indemnizat sau despăgubit de către asigurător. La rândul său, riscul asigurat este definit în legea sus-menționată ca un fenomen, eveniment sau grup de fenomene sau evenimente prevăzute în contractul de asigurare care, odată produse, pot genera prejudicii bunurilor sau persoanei asigurate.

Analizând în coroborare normele menționate *supra*, observăm cu ușurință că și legiuitorului îi este complicat să definească cazul asigurat fără a menționa riscul asigurat; or, în această privință apreciem formula aleasă de legiuitor pentru înțelegerea corectă a celor două noțiuni. Considerăm că legătura dintre cazul și riscul asigurat este una inevitabilă și reciprocă, diferențele rezumându-se la apariția fenomenului pe care îl descriu ambele. Din moment ce riscul asigurat definește un eveniment viitor, cazul asigurat reprezintă evenimentul pentru înlăturarea consecințelor cărui s-a făcut asigurarea, deci caracterizează un eveniment deja produs.

Definițiile doctrinare și cele legale prezentate conturează anumite limite pentru definirea riscului și cazului asigurat, delimitând, în același timp, esența fiecărui concept. Totuși, pentru o mai profundă cercetare a subiectului este absolut necesar a se evidenția elementele și condițiile riscului și, respectiv, ale cazului asigurat.

În cazul asigurărilor din domeniul transportului auto, incertitudinea privește de fiecare dată realizarea însăși a evenimentului asigurat; or, riscul se aplică unui eveniment susceptibil de a se produce sau nu.

În domeniul asigurărilor nu este suficient a se lua în considerare numai evenimentul incert, ci trebuie indicate și obiectele la care această eventualitate urmează să se aplice. Dacă obiectul este determinat, de exemplu, se asigură contra unei eventuale pagube asupra mijlocului de transport a cărui valoare va servi ca bază la o asigurare, asiguratul având o garanție totală. Când obiectul este unul nedeterminat, dar în principiu determinabil ulterior, cum ar fi în cazul vătămărilor ca urmare a accidentului rutier, se stabilește suma susceptibilă de a acoperi riscul, a cărei valoare nu poate fi anticipată cu exactitate.

Capitolul III. Conceptul despăgubirii de asigurare, corelația cu răspunderea juridică ca instituție fundamentală a raportului juridic civil este secționat în trei subcompartimente.

Primul – **Coraportul dintre despăgubirea de asigurare și răspunderea juridică civilă** – are trei subsecțiuni: **3.1.1. Elementele răspunderii juridice civile, 3.1.2. Despăgubirea în cadrul cauzei penale și 3.1.3. Despăgubirea în cadrul cauzei contravenționale.**

Definirea conceptului de răspundere juridică facilitează elucidarea subiectului propus spre cercetare; or, atât răspunderea delictuală, cât și cea contractuală caracterizează răspunderea juridică civilă, care, la rândul ei, reprezintă o formă distinctă a răspunderii juridice.

Ne raliem la autorii pe care îi analizăm aici și care afirmă că răspunderea juridică civilă este o formă a răspunderii juridice cu caracter dualist, care reprezintă, pe de o parte, un mijloc de apărare a drepturilor subiective civile, iar, pe de altă parte, constituie un mijloc de exercitare forțată a obligațiilor contractuale.

Importanța elucidării conceptului de despăgubire de asigurare derivă din confuziile ce pot să apară referitor la natura juridică a acesteia. La prima vedere, despăgubirea de asigurare ar reprezenta o materializare sau o modalitate a răspunderii juridice civile, indiferent de forma pe care o comportă – fie contractuală, fie delictuală. Totuși, o asemenea poziție nu rezistă criticii, iar o preluare a unei astfel de opinii ar compromite esența și caracterul veritabil al răspunderii juridice ca instituție fundamentală a raporturilor juridice civile.

E necesar să remarcăm că despăgubirea de asigurare nu trebuie privită în niciun caz ca o modalitate a răspunderii civile, ci mai degrabă ca o prestație, respectiv ca un element al obiectului contractelor de asigurare din domeniul transportului auto, la care este obligat asigurătorul în cazul survenirii cazului asigurat.

În aceeași idee cu cele menționate în capitolul precedent și în conformitate cu art. 206 alin. (1) CC RM, obiect al actului juridic reprezintă obligația persoanei care a încheiat actul juridic.

Astfel, dacă obligația asiguratului înscrisă în contractele de asigurare din domeniul transportului rutier este de a achita de fiecare dată primele de asigurare, atunci ca prestație corelativă, în temeiul caracterului sinalagmatic al acestor tipuri de contracte, asigurătorul se obligă să achite despăgubirea de asigurare în cazul survenirii cazului asigurat.

Astfel, justificarea acestei opinii urmează a fi privită și interpretată prin prisma conceptelor studiate anterior: răspundere juridică civilă, răspundere juridică civilă contractuală și, respectiv, delictuală, ale căror temeuri și elemente constitutive denotă că despăgubirea de asigurare din contractele de asigurare din domeniul transportului rutier se referă la altă situație decât conceptul de despăgubire, care reprezintă o modalitate a răspunderii juridice civile.

În contextul celor menționate, despăgubirea poate caracteriza în același timp mai multe concepte, care, ca esență și logică juridică, sunt absolut distincte.

Despăgubirea de asigurare, pentru a fi achitată de către asigurator în temeiul contractului de asigurare, trebuie să respecte anumite condiții obligatorii, printre care se numără, inevitabil, și survenirea cazului asigurat. De regulă, datorită naturii juridice a cazului asigurat, în cazul raporturilor de asigurare din domeniul transportului rutier, survenirea acestuia reprezintă temei pentru pornirea fie a procesului contravențional, fie a procesului penal.

În cadrul raporturilor de asigurare (RCA), legiuitorul stabilește în mod expres [15, art. 22, alin. 6] că, în cazul în care accidentul de autovehicul face obiectul unui proces penal, despăgubirile pot fi stabilite în baza unui acord între persoana păgubită și asigurator, dacă:

- a) potrivit legii, acțiunea penală poate înceta prin împăcarea părților;
- b) deși hotărârea instanței de judecată a rămas definitivă și irevocabilă, stabilirea despăgubirilor urmează a se face ulterior în acțiune civilă;
- c) deși acțiunea penală nu poate fi stinsă prin împăcarea părților, este posibilă stabilirea despăgubirii în baza acordului dintre persoana păgubită și asigurator.

Considerăm aceste condiții ca fiind confuze și cu un grad ridicat de imprecizie legislativă, iar motivarea unei astfel de opinii se întemeiază pe o simplă apreciere a prevederilor normative conexe relevante.

Următoarea secțiune – **3.2. Sarcina reparării pagubelor în cadrul raporturilor de asigurare din domeniul transportului rutier** – are trei subsecțiuni: **3.2.1. Pagubele care se repară de către asigurator**, **3.2.2. Pagubele care nu se repară de către asigurator**, **3.2.3. Cuantumul despăgubirii de asigurare în caz de culpă comună.**

Raporturile contractuale de asigurare prezintă câteva particularități din perspectiva aplicării principiului relativității efectelor contactului. Datorită naturii tehnicilor folosite (stipulația pentru altul, subrogația personală și reală, obligația de garanție), contractul de asigurare oferă cadrul intervenției unor terți care fie pretind drepturi directe născute în favoarea lor prin contract (beneficiarul în asigurările de viață, terțul prejudiciat în asigurările de răspundere), fie ajung să între în relație juridică cu asiguratorul, datorită executării de către acesta a obligațiilor sale contractuale [2].

Asiguratorul acordă despăgubiri pentru prejudiciile de care asigurații răspund în baza legii, față de terțele persoane păgubite prin accidente de autovehicule, precum și pentru cheltuielile făcute de asigurați în procesul civil. Nu are relevanță dacă răspunderea asiguratului este o răspundere pentru fapta proprie, pentru fapta altuia sau pentru fapta lucrului, însă trebuie să fie vorba de răspunderea civilă delictuală a asiguratului, nu de cea contractuală [19].

Când ne referim la pagubele ce urmează a fi achitate de către asigurator în cadrul raporturilor de asigurare din domeniul transportului rutier, este necesar să facem distincție între tipurile de pagube existente.

Astfel, după cum am menționat și anterior, în asigurarea din domeniul transportului rutier distingem trei categorii de raporturi mai mult sau mai puțin distincte:

- asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule (RCA);
- asigurarea facultativă a transportului rutier (CASCO);
- răspunderea civilă a transportatorilor față de călători.

În această ordine de idei, fiecare raport de asigurare din domeniul transportului rutier prezintă condiții particulare pentru angajarea răspunderii asiguratorului și, implicit, pentru achitarea pagubelor respective corespunzătoare, denumite de către legiuitor *despăgubire de asigurare*.

Pagubele ce urmează a fi achitate de către asigurator în cadrul raportului de asigurare de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule sunt enumerate de către legiuitor la art. 15 al Legii nr. 414 din 22.12.2006. La alin.1 din acest articol legiuitorul conturează regula generală, conform căreia asiguratorul va acorda despăgubiri dacă prejudiciile s-au produs din culpa asiguratului sau a utilizatorului de autovehicul. Astfel, trebuie de remarcat că, în conformitate cu prevederile Legii nr. 414 din 22.12.2006, sub incidența categoriei de utilizator cade orice persoană care conduce autovehiculul: asiguratul, persoanele prevăzute în contractul de asigurare, alte persoane care conduc autovehiculul cu sau fără consimțământul posesorului; în cadrul instruirii la cursurile de șofer, se consideră utilizator persoana care efectuează instruirea în conducerea autovehiculului.

De asemenea, în încercarea de a evita oricare dubiu, dar și pentru a promova în mod indirect turismul în Republica Moldova, legiuitorul stabilește că despăgubirea de asigurare urmează a se plăti și în cazurile când călătorii nu locuiesc sau chiar nu au viză de reședință în Republica Moldova. Susținem pe deplin o asemenea reglementare; or, sunt dese cazurile când turiștii devin victimele accidentelor rutiere, iar faptul că asiguratorul urmează să le achite despăgubirea de asigurare este justificat prin certitudinea achitării acesteia într-un termen cât mai restrâns.

Legiuitorul a prevăzut că asiguratorul este în drept să refuze deplin sau parțial acordarea despăgubirilor în cazurile de asigurare CASCO, în următoarele situații [16, art. 17, alin. 1]:

- producere de pagube ca urmare a unor acțiuni intenționate ale asiguratului sau ale beneficiarului, orientate spre provocarea sau facilitarea producerii evenimentului asigurat, cu excepția acțiunilor de îndeplinire a datoriei civice sau de apărare a vieții, sănătății, onoarei și demnității;

- producere de pagube ca urmare a unei infracțiuni intenționate comise de asigurat sau beneficiar, legate direct de producerea evenimentului asigurat;
- comunicare intenționată de informații false către asigurător sau necomunicării datelor, cunoscute de asigurat, ce vizează interesele de asigurare dacă circumstanțele tănuite se află în raport de cauzalitate cu producerea evenimentului asigurat;
- alte evenimente prevăzute de legislație.

Aceste situații pot fi temeiuri de refuz în achitarea despăgubirii doar în cazurile de asigurare CASCO, din moment ce legiuitorul a prevăzut în mod expres că în aceste circumstanțe asigurătorul nu este în drept să nu plătească despăgubirea de asigurare în cadrul asigurării de răspundere civilă. Or, în asigurarea de răspundere civilă, asigurătorul are dreptul la acțiune de regres față de persoana răspunzătoare de cauzarea prejudiciului.

La fel de importante pentru părțile contractelor de asigurare din domeniul transportului rutier sunt pagubele pentru care asigurătorul nu va achita despăgubire de asigurare; respectiv, acesta va fi în drept să refuze pe deplin sau parțial acordarea despăgubirilor.

Pagubele care nu se repară de asigurător sunt indicate exhaustiv în art. 16 al Legii nr. 414 din 22.12.2006.

Un caz particular de achitare a despăgubirii de asigurare și care urmează a fi cercetat minuțios îl reprezintă existența culpei comune. Legiuitorul moldovenesc a acordat acestui subiect o atenție destul de sumară; or, unica reglementare ce se regăsește în legislația referitoare la asigurările din domeniul rutier este art. 17 al Legii nr. 414 din 22.12.2006 [15].

Modul de stabilire a despăgubirii de asigurare reprezintă un aspect esențial în respectarea drepturilor și intereselor legitime ale tuturor subiecților implicați direct sau circumstanțial în raporturile ce sunt generate de contractul de asigurare din domeniul transportului rutier. În această ordine de idei, este imposibil să elucidăm modul de stabilire a despăgubirii de asigurare fără a identifica limitele răspunderii asigurătorului, deoarece cele două aspecte sunt într-o relație indisolubilă și interdependentă.

Din moment ce a survenit cazul asigurat, asigurătorul urmează să respecte anumite condiții obligatorii de la care nu poate deroga. Astfel, asigurătorul, imediat ce va fi anunțat despre survenirea cazului asigurat, va deschide un dosar de daune și va întocmi un proces-verbal de constatare a pagubelor. Aceste condiții urmează a fi respectate atât în cazul asigurării CASCO, cât și în cazul asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule (RCA), asigurătorul nefiind în drept să refuze efectuarea acestor proceduri.

Totuși, urmează să remarcăm că legiuitorul nu obligă asigurătorul respectarea aceluiași condiții și în cazul asigurării obligatorii de răspundere civilă a transportatorilor față de călători,

fapt ce denotă că există distincții și între raporturile de asigurare obligatorie de răspundere civilă din domeniul auto.

De observat că nu doar asigurătorul urmează să respecte anumite reguli ce sunt prealabile, dar necesare achitării despăgubirii de asigurare. În fiecare caz particular, persoana păgubită este obligată să garanteze accesul asigurătorului sau al reprezentantului de despăgubiri al acestuia la bunurile avariate prin accident de autovehicul pentru constatarea sau întinderea pagubelor și întocmirea dosarului de daune [13, pct. 54].

Sanctiunea pentru nerespectarea acestei obligații imperative de către asigurat este destul de aspră – în cazul în care păgubitul nu a asigurat în termen de 5 zile accesul persoanelor menționate la bunul avariat, asigurătorul este absolvit de la plata despăgubirilor [15, art. 20, alin. 6,7].

În contextul celor menționate, constatăm că limitele răspunderii asigurătorului în contractele de asigurare CASCO se stabilesc prin acordul părților, dar nu pot depăși cuantumul costului real al bunului asigurat.

Este de menționat că la stabilirea daunelor în cazul vătămarilor corporale, în cazul vătămării sau pieirii animalelor și în cazul avarierii sau distrugerii altor bunuri decât autovehiculele, nu sunt constatate divergențe între păgubit și asigurător. *Per a contrario*, la stabilirea despăgubirii, în cazul avarierii sau al distrugerii de autovehicule, se înregistrează cel mai mare număr de litigii. Cauza principală rezidă în diferența dintre suma necesară reparației bunului deteriorat și suma calculată ca despăgubire de asigurare.

Din practică, se constată trei momente esențiale în apariția acestor divergențe:

- Lipsa de control asupra costului pieselor în folosință. Legislația civilă face trimitere la necesitatea utilizării acestor piese, însă legislația vamală nu permite importul pieselor folosite, fapt ce favorizează dezvoltarea pieței negre de piese „second hand” și formarea prețurilor haotice;
- Lipsa unui regulament de efectuare a evaluării defectelor pieselor deteriorate în urma accidentelor de circulație, care să fie obligatorii pentru toți subiecții prestatori de asemenea servicii. În Republica Moldova segmentul nu este reglementat, centrele de expertize judiciare efectuând expertizele merceologice, iar experții particulari efectuând acte de evaluare;
- Lipsa unei transparențe la calcularea sumelor de despăgubire. Se referă la cazurile când calculul prejudiciului stabilește o anumită sumă de bani, iar asigurătorul propune persoanei păgubite o sumă inferioară. Drept rezultat, asigurătorii economisesc coeficientul valoric de circa 15% din sumele achitate ca despăgubire.

Aceste realități au făcut ca la 29.12.2015 să fie aprobată Legea nr. 239 pentru modificarea și completarea Legii nr. 414 din 22.12.2006, care a intrat în vigoare la data de 05.02.2016, și prin

care au fost introduse noi modificări, inclusiv în procedura de stabilire a despăgubirilor în cazul avarierii sau distrugerii autovehiculului.

Ultima secțiune din Capitolul III se axează pe **Stabilirea mecanismului de achitare a despăgubirii de asigurare** și este secționată în funcție de consecințele accidentelor rutiere, finalizându-se cu analiza modalității de plată a despăgubirilor (subsecțiunea 3.3.5.).

Aici se relevă chintesența investigației noastre, deoarece este analizat în complexitate și în detaliu conceptul despăgubirii de asigurare în cadrul raporturilor de asigurare din domeniul transportului rutier.

Este de remarcat că la stabilirea despăgubirii de asigurare intervenția instanței de judecată va fi necesară doar în cazul în care apare o neînțelegere cu privire la cuantumul acesteia sau, respectiv, la necesitatea achitării despăgubirii de asigurare în cazul în care există un contract de asigurare din domeniul transportului rutier.

Elucidarea profundă a temeiurilor achitării despăgubirii de asigurare ne-a permis să determinăm just natura juridică a acesteia; or, despăgubirea de asigurare reprezintă *per se* un element crucial în cadrul raportului de asigurare din domeniul transportului rutier și un element extrem de important pentru persoana asigurată, în contextul survenirii cazului asigurat.

În această ordine de idei, autorul a considerat că ar fi greu, ba chiar imposibil, să se determine importanța despăgubirii de asigurare, fără a analiza conținutul varietăților pe care le comportă despăgubirea de asigurare. Astfel, în lucrarea de față am clarificat cum se stabilește despăgubirea de asigurare în cazul avarierii sau distrugerii autovehiculului, în cazul vătămărilor corporale, în cazul vătămării sau pieirii animalelor și în caz de avariere sau distrugere de alte bunuri. Considerăm că circumstanțele în care se achită despăgubirea de asigurare arată nemijlocit caracterul vast al acestui mecanism de drept privat, iar odată ce analiza respectivă este una corespunzătoare, perceperea mecanismului de achitare a despăgubirii de asigurare va fi facilitat în mod esențial.

Originalitatea subiectului abordat rezidă și în faptul că temeiurile în baza cărora se achită despăgubirea de asigurare sunt distincte și, respectiv, necesită o analiză scrupuloasă. În acest sens, pentru a identifica temeiurile în baza cărora urmează să se achite despăgubirea de asigurare, este necesară și identificarea situațiilor în care asigurătorul nu urmează să achite despăgubire de asigurare.

Așadar, trebuie de reținut că, potrivit prevederilor legale, companiile de asigurări nu sunt obligate să achite prejudiciile morale pe care le-au suportat asigurații în legătură cu producerea accidentelor rutiere, însă repararea prejudiciilor morale urmează a fi solicitată de la persoanele vinovate de cauzarea accidentului. În acest context, pentru a evita intentarea unui proces de

judecată suplimentar, se recomandă ca în același proces să fie invocate ambele pretenții ale reclamantului – față de compania de asigurări, pentru plata despăgubirilor de asigurare, și față de persoana vinovată de accident, pentru compensarea daunelor morale.

Extinderea sau restrângerea cercului de circumstanțe ce constituie temei de demarare a achitării despăgubirii de asigurare de către asigurător în contextul unei reforme în domeniul asigurărilor nu poate să afecteze în vreun fel esența raporturilor de asigurare; or, o reformă normativă concretă și veritabilă se justifică în contextul în care există inevitabil un progres ce determină sistematic revizuirea cadrului legal. Totuși, nu trebuie să neglijăm posibilitatea apariției tentației de a modifica într-un anumit fel natura juridică a despăgubirii de asigurare. Astfel, este necesară existența unui filtru legislativ calitativ, atragerea persoanelor profesioniste din domeniu și, nu în ultimul rând, consultarea companiilor de asigurări.

Revenind la utilitatea prezentului capitol, menționăm că structura acestuia determină *per se* o anumită actualitate și originalitate. Conținutul este structurat cu intenția directă de a facilita înțelegerea justă a mecanismului de acordare a despăgubirii de asigurare, iar secțiunile din componența lui reflectă complexitatea instituției despăgubirii de asigurare.

Unele secțiuni ale acestui capitol caracterizează nemijlocit procedura de acordare a despăgubirii de asigurare, fapt ce determină în ansamblu importanța materiei abordate.

În pofida faptului că procedura de constatare a pagubei materiale suportate ca rezultat al unui accident de circulație în mare parte este reglementată, totuși rămân unele disensiuni între norma civilă și cea vamală, unele lacune în legislație, cum ar fi: lipsește un regulament-cadru de constatare a întinderii prejudiciului material cauzat bunurilor; necesită a fi excluse prevederile legale care stipulează stabilirea cuantumului prejudiciului prin acord, excludere ce ar legaliza perfect termenul maxim de trei luni de achitare a despăgubirii de asigurare.

Ținând cont de tendințele impuse de politica legislativă și jurisprudența occidentală referitor la raporturile de asigurare din domeniul transportului rutier, considerăm că este necesară adoptarea la ele a unor formule juridice bine structurate, orientate mai mult spre nevoia de a fi înțelese de către cetățeni și spre capacitatea de aplicare, mai puțin spre teoretizare și amplificarea barierelor procedurale, formale. În opinia noastră, aceste formule juridice adaptate la procesul de dezvoltare și diversificare a relațiilor și raporturilor juridice de asigurare din domeniul transportului din țara noastră vor putea conferi garanția unei protecții juridice eficiente și, cel mai important, vor fi adaptate la nevoile sociale actuale.

CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

Sintetizând analiza conceptului despăgubirii de asigurare, desprindem următoarele considerații conclusive pe marginea tezei:

1. Pornind de la noțiunea contractului de asigurare, este evident că o parte (contractantul asigurării) se obligă să plătească celeilalte părți (asigurător) prima de asigurare, iar asigurătorul se obligă să plătească asiguratului, beneficiarului asigurării sau, după caz, terțului păgubit o prestație bănească (indemnizație ori despăgubire de asigurare) la producerea cazului asigurat în interiorul perioadei de asigurare.

De aici distingem obiectul asigurării ca fiind interesele patrimoniale ale asiguratului (sau ale altor persoane responsabile), ce se referă la obligația asigurătorului de a repara daunele aduse vieții, sănătății sau proprietății. În funcție de interesul asigurat, distingem contractul de asigurare obligatorie și contractul de asigurare facultativă. Aceste două forme ale contractului de asigurare pot fi privite distinct din punctul de vedere al interesului de asigurare subiectiv și al interesului de asigurare obiectiv.

2. Prin urmare, natura juridică a despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier este întărită și evidențiată prin intermediul interesului asigurat. Lipsa interesului asigurat duce, incontestabil, la lipsa sau la nulitatea contractului de asigurare și, ca rezultat, dispare și conceptul despăgubirii de asigurare. Din punctul de vedere al interesului subiectiv, sarcina despăgubirii de asigurare constă în apărarea interesului patrimonial al subiectului asigurării. În acest caz, nu pot fi asigurate creanțele terților, iar dreptul la despăgubire îl are doar proprietarul sau beneficiarul asigurării. Din punctul de vedere al interesului de asigurare obiectiv, sarcina protecției de asigurare se răsfrânge asupra bunului, fie că este privat ca patrimoniu propriu, fie ca patrimoniul terțului păgubit. Prin urmare, putem deduce că despăgubirea de asigurare în domeniul transportului rutier are drept sarcină protecția integrității materiale a asiguratului și a terțului care poate fi afectat material ca rezultat al accidentelor de circulație.

3. În urma analizei naturii juridice a despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier, am determinat următoarele sarcini:

- constatarea corectă și deplină a prejudiciului cauzat după survenirea cazului asigurat;
- determinarea quantumului prejudiciului material cauzat în termeni cât mai restrânși;
- compensarea bănească a prejudiciului în quantum deplin în limitele prevederilor legale și/sau contractuale;
- îmbrăcarea formei bănești a despăgubirii de asigurare.

Este important de precizat că, în lipsa unor sarcini prestabilite, nu poate exista nici interesul de asigurare.

4. Cercetând natura juridică a riscului asigurat și a cazului asigurat, putem conchide că riscul asigurat este un generator al semnării contractului de asigurare, iar cazul asigurat este un generator al despăgubirii de asigurare; or, anume evenimentele negative viitoare, posibile și incerte determină semnarea contractelor de asigurare, pe când survenirea acestora (materializarea riscului) generează obligația asigurătorului de a achita despăgubirea de asigurare. Interdependența dintre riscul asigurat și cazul asigurat servesc ca o condiție de apariție a instituției despăgubirii de asigurare. În lipsa riscului asigurat, nu poate apărea cazul asigurat, care este generatorul despăgubirii de asigurare.

5. Analizând conceptul „despăgubirea de asigurare” prin prisma legăturii juridice a acesteia cu formele răspunderii civile, concluzionăm că despăgubirea de asigurare nu urmează a fi privită în niciun caz ca o modalitate a răspunderii civile, ci mai degrabă ca o prestație, o materializare a obligației asigurătorului prevăzută în contractul de asigurare. Mai mult ca atât, prin prisma principiului subsidiarității cuprins la art. 14 alin. 5) al Legii 414 din 22.12.2006, putem afirma că natura juridică a despăgubirii de asigurare este dualistă și complexă. În mare parte, principiile despăgubirii de asigurare determină limitele legale ale despăgubirii de asigurare și permit menținerea unui echilibru între interesele și obligațiile asigurătorului, asiguratului și beneficiarului. În caz contrar, părțile s-ar putea ciocni de cazuri în care asigurătorul refuză achitarea despăgubirii de asigurare din motive neîntemeiate ori asiguratul solicită nejustificat achitarea despăgubirii de asigurare, ori asigurătorul achită o despăgubire disproporționată față de mărimea prejudiciului real cauzat, de valoarea bunului asigurat sau de mărimea primei de asigurare achitate. De asemenea, s-a constatat că despăgubirea de asigurare se achită în bani și este esențial de subliniat că o despăgubire de asigurare nu poate fi achitată în natură. Remedierea în natură a pagubei poate fi privită ca înlăturarea prejudiciului, dar în final asigurătorul achită despăgubirea de asigurare contractantului, asiguratului, terțului păgubit, centrului specializat în reparație, stațiilor tehnice etc.

De asemenea, conchidem că *prejudiciul reprezintă rezultatul dăunător, de natură patrimonială sau nepatrimonială, al atingerilor aduse, prin fapte de orice fel, drepturilor persoanelor, valorilor pe care acestea le ocrotesc, rezultat care, în conformitate cu legea civilă, atrage obligația de reparare din partea persoanei responsabile, iar despăgubirea de asigurare ar reprezenta suma acordată asiguratului și/sau terțului de către asigurător pentru acoperirea unei pagube aduse bunurilor (asigurarea de bunuri) sau drepturilor patrimoniale (asigurarea de răspundere civilă) ale asiguratului, pagubă produsă printr-un eveniment asigurat. Ea reflectă dezdăunarea de către asigurător, deci este un cost al refacerii obiectului distrus parțial sau total sau un cost al reparării prejudiciului produs. Din analiza noțiunilor date prejudiciului și despăgubirii,*

este evident că prejudiciul este o noțiune mult mai largă decât despăgubirea de asigurare, însă, datorită naturii juridice a acestora, valoarea despăgubirii urmează a fi egală cu valoarea de prejudiciu.

În urma efectuării studiului științific a naturii despăgubirii de asigurare prin îmbinarea practicii judiciare, a legislației în vigoare și a doctrinei, venim cu următoarele recomandări:

1. În urma efectuării studiului științific a naturii despăgubirii de asigurare prin Îmbal Legii nr. 414 din 22.12.2006, în concordanță cu art. 19 CC RM, propunem ca noțiunea despăgubirii de asigurare să aibă următorul conținut **„despăgubirea de asigurare este suma ce urmează a fi achitată de compania de asigurare asiguratului și/sau terțului afectat pentru paguba materială suferită ca urmare a survenirii cazului asigurat în limitele prevăzute de prezenta lege”**, iar noțiunea de obiect al asigurării să aibă următorul conținut **„obiect al asigurării constituie răspunderea civilă a posesorului și utilizatorului de autovehicul pentru paguba materială sau vătămarea corporală produsă prin accident de autovehicul în limitele materiale și teritoriale prevăzute de legea specială și/sau contract”**.

2. De asemenea, propunem completarea art. 8 al Legii nr. 1553 din 25.02.1998 cu alineatul 3¹, care va avea următorul conținut:

„Despăgubirea pentru vătămarea sau pierirea animalului în accident de autovehicul se stabilește pe baza prețului animalului de pe piața locală la data producerii accidentului. Cheltuielile de tratament al animalului vor fi rambursate de către asigurător în baza documentelor justificative prezentate de proprietarul lui. Păgubitul va prezenta adeverință de la primăria locală precum că este posesorul animalului vătămat sau pierit. În cazul animalului care trebuie sacrificat și a cărui carne poate fi valorificată, la calculul despăgubirii se ia în considerare costul cărnii valorificate.”

3. Mai mult ca atât, propunem completarea art. 14 al Legii nr. 1553 din 25.02.1998 ce reglementează dreptul de regres al asigurătorului cu lit. e), care va avea următorul conținut: **„transportarea de către pasageri a animalelor (câini, pisici) și a păsărilor contrar condițiilor prevăzute de legislația în vigoare”**.

În urma implementării acestor noțiuni, vom realiza un coraport între prejudiciul cauzat și despăgubirea de asigurare, fiindcă legiuitorul a stabilit limitele răspunderii asigurătorului și limitele răspunderii persoanei cauzatoare de prejudicii, însă pentru moment nu se distinge clar limita răspunderii, deoarece același act normativ prevede că despăgubirea de asigurare nu poate depăși prejudiciul real cauzat și, în același rând, nici limitele prevăzute de lege.

Anume aceste limite, precum și modalitatea de calcul al prejudiciului real cauzat dau naștere unei multitudini de disensiuni și carențe sesizate în prevederile art. 23 al Legii nr. 414 din

22.12.2006. Este de menționat că, potrivit prevederilor art. 6 alin. (1) și alin. (2), art. 18 alin. (2) al Legii cu privire la activitatea de evaluare, nr. 989 din 18.04.2002, la estimarea valorii obiectelor evaluării se vor utiliza metode ale căror condiții și mod de aplicare sunt stabilite prin standardele naționale de evaluare, aprobate de Guvernul RM, aplicate de către evaluatori în mod obligatoriu, indiferent de scopul și de obiectul evaluării. În aceste circumstanțe, având în vedere lipsa unor standarde elaborate și aprobate în domeniul evaluării daunelor din accidente rutiere, se consideră oportună inițierea unor elaborări de autoritățile centrale de specialitate (în special, Comisia Națională a Pieței Financiare), în comun cu asociațiile obștești ale evaluatorilor, așa cum prevede actul legislativ menționat. Existența unor asemenea standarde unice pentru toate părțile implicate în procesul de evaluare a daunelor auto va favoriza, dar și exclude, diferența între pagubele real suportate de către persoanele pătimate prin accidente de circulație rutieră și estimările elaborate de către experții independenți, companiile de asigurări, precum și unitățile de specialitate în sensul prevederilor Legii nr. 414 din 22.12.2006.

Din analiza legislației europene, care pune accentul pe despăgubirea directă, este evident că acest sistem, la ora actuală, nu poate fi aplicat pe teritoriul Republicii Moldova, deoarece quantumul primelor de asigurare nu permite acest lucru. Sperăm că odată cu liberalizarea tarifelor la primele de asigurare va fi posibilă și implementarea acestui sistem.

După cum am concluzionat *supra*, actualmente, pe teritoriul Republicii Moldova este rațional să se aplice doar formula unică de calcul al quantumului despăgubirii de asigurare, așa cum se practică în Federația Rusă.

Anume din aceste considerente este oportună ideea elaborării unui Regulament privind determinarea quantumului prejudiciului cauzat mijloacelor de transport rutier ca rezultat al accidentelor de circulație; or, în lipsa unui asemenea regulament nu va fi posibilă modificarea prevederilor art.23 al Legii nr.414 din 22.12.2006.

Importanța studiului efectuat de noi constă în argumentarea necesității de a elabora și de a implementa cât mai curând posibil Regulamentul privind determinarea quantumului prejudiciului cauzat mijloacelor de transport rutier ca rezultat al accidentelor de circulație rutieră, regulament care va fi utilizat în egală măsură de către asigurători, autoritatea de supraveghere, specialiști, evaluatori, experți, avocați, judecători și, nu în ultimul rând, de prestatorii de servicii de reparații auto.

Unificarea metodei de calcul a prejudiciului material suportat în urma accidentelor rutiere are o semnificație vitală pentru micșorarea numărului de litigii în instanțele de judecată și în satisfacerea necesității persoanelor păgubite de a fi repuse în situația materială de până la survenirea cazului sinistru. Or, metoda aleasă de legiuitor este greșită și în prezenta cercetare am

descrie exemple practice că acest sistem nu funcționează, iar experții judiciari nu se conduc de prevederile legale.

4. În acest sens, am elaborat și propunem spre aprobare Regulamentul privind standardele naționale de evaluare a despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier (Anexa nr.8).

5. În urma cercetărilor efectuate, am elaborat un Ghid al acțiunilor în caz de accident rutier. Ghidul prevede pașii pe care urmează să-i întreprindă șoferii în caz de accident rutier, pentru a obține o despăgubire de asigurare în termene cât mai restrânse și într-o cantitate deplină.

Ghidul va ajuta persoanele păgubite să respecte procedura legală de constatare a daunelor și de calculare a cuantumului prejudiciului material suportat în urma accidentelor de circulație. Or, încălcarea procedurii legale în multe cazuri duce la îndreptățirea asigurătorilor în a refuza achitarea despăgubirii de asigurare în domeniul transportului auto.

BIBLIOGRAFIE:

1. Alexa, C., Ciurel, V., Sebe E., Mihăiescu A.M. *Asigurări și reasigurări în comerțul internațional*. București: All BECK, 1992. 274 p. ISBN 9739-56-274-4.
2. Catană, R.N. *Dreptul asigurărilor: reglementarea activității de asigurare: teoria generală a contractului de asigurare*. Cluj-Napoca: Sfera juridică, 2007. 260. ISBN 978-973-1875-00-2.
3. Ciurel, V. *Asigurări și reasigurări: abordări teoretice și practici internaționale*. București: All BECK, 2000. 653 p. ISBN 973-655-006-0
4. Codul civil al Republicii Moldova: nr.1107 din 06.06.2002. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 22.06.2002, nr.82-86 (661). Republicat în: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 01.03.2019, nr.66-75 (132).
5. Cojocar V, Dodon S. Principiile despăgubirii de asigurare. În: Studia Universitatis Moldaviae. Chișinău, 2017, Nr. 8 (108).
6. Dodon S. *Repararea prejudiciului moral cauzat ca urmare a accidentelor rutiere*. În: Studia Universitatis Moldaviae. Chișinău, 2018, Nr.8 (118)
7. Dodon S. *Unele aspecte problematice în asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pe teritoriul Republicii Moldova*. În: Lucrările prezentate la Simpozionul Internațional „Universul Științelor”. Ed. a V-a. Iași: Universitatea „Alexandru Ioan Cuza”, 2014, 203-204 p.
8. Dodon S. *Asigurarea răspunderii civile profesionale*. În: Conferința internațională Răspunderea penală, materială și disciplinară a executorului judecătoresc. Chișinău, Uniunea Națională a Executorilor Judecătorești din Republica Moldova, 2017.
9. Dodon S. *Interpretarea și aplicarea eronată a gradului de uzură de către instanțele de judecată în litigiile ce țin de asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto*. În: Materialele Conferinței științifice internaționale cu genericul: Rolul științei și educației în implementarea acordului de asociere la uniunea europeană. Chișinău: Universitatea „Constantin Stere”, 2015.
10. Dragomir, M. *Repararea prejudiciului prin echivalent bănesc în contextul integraționist european*: tz. de doct. în drept. Chișinău, 2012. 180 p.
11. Drăghici, M. *RCA versus CASCO*. București: C.H. Beck, 2011. 107 p. ISBN 978-973-115-921-8

12. 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 – [online], <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:31972L0166&from=RO> – (accesat – 12.08.2019).
13. Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova *cu privire la aplicarea de către instanțele judecătorești a legislației în domeniul asigurărilor obligatorii și facultative a transportului auto*, nr. 11 din 16.12.2013, pct. 54. În: Buletinul Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova, nr. 4 (221), 2014.
14. Joandrea-Moga, P.D. *Contractul internațional de asigurare CASCO*. București: Universul Juridic, 2011. 510 p. ISBN 978-973-127-594-9.
15. Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule. Nr.414 din 22.12.2006. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 09.03.2007, nr.32-35 (112). În vigoare din 09.09.2007.
16. Legea cu privire la asigurări. Nr.407 din 21.12.2006. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 06.04.2007, nr.47-49 (213).
17. Mihalache, Iu. *Aspecte ale practicii judiciare cu privire la asigurarea obligatorie și facultativă din transportul auto*. În: Revista Națională de Drept, 2011, nr.3. 31 p. ISSN 1811-0770.
18. Negru, T. *Asigurări: Ghid de asigurare*. București: All BECK, 2006. 315 p. ISBN 973-655-865-7
19. Safta-Romano, E. *Contracte civile. Încheiere, executare, încetare*. Iași: Ed. Polirom, 1999, 360 p. ISBN 973-683-198-1.
20. Tabaras, M. *Contractul de asigurare, contract de adeziune sau negociat?* În: Curierul Judiciar, 2006, nr.11.

II. Referințe bibliografice în limba rusă

21. *Гражданское право: В 4-Х т. Том 4: Обязательственное право: Учебник для студентов вузов, обучающихся по направлению 521400 «Юриспруденция» и по специальности 021100 «Юриспруденция» [Витрянский В.В. и др.]; отв. ред. Е.А. Суханов. 3-е изд., перераб. и доп. Москва: Волтерс Клувер, 2008, p. 370.*

22. *Комментарий к страховому законодательству (постатейный): Закон РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации», Глава 48 Гражданского кодекса РФ / В.Ю. Абрамов.* Москва: ВолтерсКлувер, 2008, р. 242.
23. МАРТЪЯНОВА, Т.С. *Гражданское право: В 2-Х т. Том II. Полутом 2: Учебник / Отв. ред. проф. Е.А Суханов.* 2-е изд., перераб. и доп. Москва: БЕК, 2003, р. 190.
24. Лавров А.М. *Правовое регулирование страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации: Дис. канд. юрид. наук: 12:00:03; Российский государственный гуманитарный университет.* Москва: 2004, р. 77.
25. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 29 января 2015 г. № 2 „*О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств*“. Собрание законодательстве Россииской Федерации, 2015, р. 27.

III. Referințe bibliografice în limba germană

26. Heimburcher, B. *Einführung in die Haftpflichtversicherung.* Karlsruhe: VVW, 2003, 329 p. ISBN–3-89952-015-7.
27. Hugel, C. *Haftung und Deckung: Die Haftpflichtversicherung – eine Darstellung anhand von Fällen.* Karlsruhe: VVW, 2006, 295 p. ISBN - 978-3899522648.

ADNOTARE

DODON Sergiu, „CONCEPTUALIZAREA ȘI APLICAREA DESPĂGUBIRII DE ASIGURARE ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER”, teză de doctor în drept, Chișinău, 2019

Structura tezei: introducere, trei capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografia din 183 de titluri, 8 anexe, 140 pagini de text de bază. Rezultatele obținute au fost publicate în 7 lucrări științifice.

Cuvinte-cheie: asigurare, primă de asigurare, caz asigurat, daună, prejudiciu, evaluare, expertiză, despăgubire, indemnizație, diferență valorică, penalitate.

Scopul lucrării: este studiul științific al conceptului „despăgubire de asigurare” în domeniul transportului rutier prin îmbinarea practicii judiciare, a legislației în vigoare și a doctrinei, în vederea determinării cuantumului despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier cu scopul asigurării coraportului acesteia cu prejudiciul cauzat.

Cercetarea se pliază pe următoarele obiective: studierea multiaspectuală a definiției noțiunii „despăgubire de asigurare” formulate în legislație și în doctrină, prin determinarea naturii juridice a despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier; determinarea importanței și a rolului despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier în cadrul relațiilor de asigurare prin prisma teoriei interesului de asigurare subiectiv și a teoriei interesului de asigurare obiectiv; stabilirea sarcinii despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier; cercetarea naturii juridice a riscului asigurat și a cazului asigurat; descrierea coraportului dintre prejudiciul cauzat și despăgubirea de asigurare în domeniul transportului rutier; promovarea modelului unic de calcul al despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier.

Noutatea și originalitatea științifică: o constituie analiza pertinentă a problemei privind repararea prejudiciului real cauzat în urma accidentelor rutiere și corespunderea acestuia cu mărimea despăgubirii de asigurare achitate persoanelor păgubite sau beneficiarilor de despăgubire, prin stabilirea unei proceduri corecte.

Problema științifică importantă soluționată: constă în formularea conceptului de instituție a despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier, inclusiv a tuturor factorilor cu impact determinant asupra modului de calcul corect și rapid al cuantumului despăgubirii de asigurare necesar a fi achitat de către asigurator beneficiarului, din dublă perspectivă – a cercetării teoretice și a celei practice, așa încât să se compenseze integral dauna suportată de către ultimul.

Semnificația teoretică: rezidă în demersurile teoretice formulate de autor axate pe formarea unei concepții unitare cu privire la achitarea despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier cât mai aproape de repararea prejudiciului real cauzat în urma survenirii cazului asigurat în sistemul de drept al Republicii Moldova.

Valoarea aplicativă a lucrării: constă în contribuția adusă ca rezultat al cercetării, la dezvoltarea și armonizarea legislației Republicii Moldova în domeniul asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule ca rezultat al implementării în practică, mai bine de 11 ani, a propunerilor de *lege ferenda*.

Implementarea rezultatelor științifice: rezultatele științifice au fost prezentate la conferințe științifice și în cadrul grupurilor de lucru pentru modificarea și completarea Legii nr. 407 din 21.12.2006 cu privire la asigurări și a Legii nr. 414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, precum și participarea la elaborarea mecanismului-cadru de cooperare a agenților de asigurări în domeniul contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, soldate cu modificarea legislației în sensul cercetării științifice întreprinse de autor.

ANNOTATION

DODON Sergiu, „CONCEPTUALIZATION AND APPLICATION IN THE FIELD OF THE INSTITUTION OF ROAD TRANSPORT INSURANCE”, Doctor’s thesis in law, Chisinau, 2019.

The structure of the thesis: introduction, 3 chapters, general conclusions and recommendations, bibliography of 183 titles, 8 anexes, 140 pages of basic text. The results obtained were published in 7 scientific papers.

Key-words: insurance, premium of insurance, assured case, damage, harm, assessment, survey, compensation, indemnity, value difference, penalty.

The purpose of this doctoral thesis is the scientific study of the concept of insurance compensation in the field of road transport by reconciliation of legal practice, legislation in force and doctrine in order to determine the concept of insurance compensation and its Co-report with the damage caused.

The research is based on the following goals: multidisciplinary research of the definition of insurance claims formulated in legislation and in doctrine by determining the legal nature of insurance compensation; determining the importance and role of insurance indemnification in the field of road transport as a part of insurance relationships based on the theory of subjective insurance interest and the theory of objective insurance interest; determination of the liability for insurance compensation; research into the legal nature of the insured risk and case; description of the co-report between the injury caused and insurance compensation; promotion of the single model for the calculation of insurance compensation.

The scientific novelty and originality: it is a pertinent analysis of the problem regarding the repair of the real damage caused by road accidents and its correspondence with the amount of the insurance compensation paid to the injured persons or to the beneficiaries of compensation, by establishing procedure.

The important scientific issue being solved consists in formulating the concept of the insurance compensation institution in the field of road transport, from a double perspective – theoretical and practical, including all the factors with a decisive impact on the correct and rapid calculation of the insurance compensation amount necessary to be paid by the insurer to the beneficiary in such a way as to fully compensate for the damage suffered by him.

The theoretical significance consists of the theoretical approaches formulated by the author focusing on forming a unitary view of the domestic legal system with regard to the payment of insurance indemnity as close as possible to the reparation of the actual damage caused by the occurrence of the injured case in the law system of the Republic of Moldova.

The applicative value of the thesis consists in the contribution made by the author to the development and harmonization of the legislation of The Republic of Moldova in the field of compulsory civil liability insurance for motor vehicle damage as a result of its implementation in practice, for more than 11 years, of the proposals of *law ferenda*.

Implementation of scientific results: The scientific results were presented at scientific conferences and in working groups for amending and completing the Law nr.407 from 21.12.2006 with regard to insurance and the Law nr.414 from 22.12.2006 on compulsory insurance against civil liability for damages produced by motor vehicles, as well as participation to elaborate a mechanism for the cooperation of insurance agents in the field of compulsory civil liability insurance contracts, resulting in the amendment of the legislation in the sense of scientific research undertaken by the author.

АННОТАЦИЯ

Додон Серджиу, „КОНЦЕПТУАЛИЗАЦИЯ И ПРИМЕНЕНИЕ СТРАХОВОГО ВОЗМЕЩЕНИЯ В ОБЛАСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА” докторская диссертация по праву, Кишинёв, 2019

Структура работы: введение, три главы, общие выводы и рекомендации, библиография из 183 наименований, 8 приложений, 140 страниц основного текста. Полученные результаты были опубликованы в 7 научных работах.

Ключевые слова: страхование, страховой взнос, страховой случай, ущерб, вред, оценка, экспертиза, возмещение, компенсация, стоимостная разница, пеня.

Целью работы: является научное исследование концепции страхового возмещения в области автомобильного транспорта путем объединения судебной практики, действующего законодательства и доктрины с целью определения размера страхового возмещения в области автомобильного транспорта с целью обеспечения его соотношения с причиненным ущербом.

Исследование основано на следующих задачах: многоуровневое исследование определения понятия страхового возмещения сформулированного в законодательстве и доктрине путем определения правовой природы страхового возмещения; определение важности и роли страхового возмещения в области автомобильного транспорта в рамках страховых отношений посредством теории субъективного страхового интереса и теории объективного страхового интереса; определение задачи страхового возмещения в области автомобильного транспорта; исследование правовой природы страхового риска и страхового случая; описание соотношения между причиненным ущербом и страховым возмещением в области автомобильного транспорта; продвижение уникальной модели расчета страхового возмещения в области автомобильного транспорта.

Новизна и научная оригинальность: работа составляют релевантный анализ проблемы возмещения реально причиненного ущерба в результате дорожно-транспортных происшествий и его соответствие с размером страхового возмещения выплаченного потерпевшим лицам или получателям компенсации, посредством установления правильной процедуры.

Важная научная проблема решена: состоит в формулировке концепции института страхового возмещения в области автомобильного транспорта, включая все факторы с определяющим воздействием на способ правильного и быстрого расчета размера страхового возмещения, который должен быть выплачен страховщиком получателю, с двух точек зрения – теоретического и практического исследования, чтобы полностью возместить ущерб, понесенный последним.

Теоретическое значение: заключается в теоретических подходах, сформулированных автором, которые ориентированы на формирование единой концепции о выплате страхового возмещения в области автомобильного транспорта, как можно ближе к реально причиненному ущербу вследствие наступления страхового случая, в системе внутреннего права Республики Молдова.

Практическая ценность работы: состоит в вклад, внесённый автором, в развитие и гармонизацию законодательства Республики Молдова в области обязательного страхования гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, как результат применения на практике, на протяжении более 11 лет, законодательных предположений.

Внедрение научных результатов: научные результаты были представлены на научных конференциях и в рабочих группах для изменения и внесения дополнений в Закон №407 от 21.12.2006 о страховании и в Закон №414 от 22.12.2006 об обязательном страховании гражданской ответственности за ущерб, причиненный автотранспортными средствами, а также участие в разработке рамочного механизма взаимодействия страховых агентов в области договоров обязательного страхования автомобильной ответственности, что привело к изменению законодательства в смысле научных исследований, проведенных автором.

DODON SERGIU

**CONCEPTUALIZAREA ȘI APLICAREA DESPĂGUBIRII
DE ASIGURARE ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER**

553.01 – Drept civil

Rezumatul tezei de doctor