

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

Cu titlu de manuscris

C.Z.U.: 347.426:343.346 (043.3)

DODON SERGIU

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

SPECIALITATEA: 553.01– DREPT CIVIL

Teză de doctor în drept

Conducător științific: _____ Violeta Cojocaru,
doctor habilitat în drept, profesor universitar

Autorul: _____ Dodon Sergiu

CHIȘINĂU, 2019

© Dodon Sergiu, 2019

CUPRINS

ADNOTARE	5
LISTA ABREVIERILOR	8
INTRODUCERE	9
1. STUDIUL DESPĂGUBIRII DE ASIGURARE ÎN DOCTRINA DE SPECIALITATE	16
1.1. Cercetarea teoretică a conceptului „despăgubire de asigurare” în domeniul transportului rutier	16
1.2. Analiza naturii juridice și identificarea principiilor despăgubirii de asigurare	27
1.3. Concluzii la capitolul 1	40
2. CONDIȚIILE ACHITĂRII DESPĂGUBIRII DE ASIGURARE ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER	42
2.1. Contractul de asigurare și polița de asigurare	42
2.2. Prima de asigurare	61
2.3. Cazul asigurat și riscul asigurat	69
2.4. Concluzii la capitolul 2	80
3. FORMELE RĂSPUNDERII JURIDICE CIVILE APLICABILE ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER	83
3.1. Coraportul dintre despăgubirea de asigurare și răspunderea juridică civilă	83
3.1.1. Elementele răspunderii juridice civile	89
3.1.2. Despăgubirea de asigurare în cadrul cauzei penale	93
3.1.3. Despăgubirea de asigurare în cadrul cauzei contravenționale	98
3.2. Sarcina reparării pagubelor în cadrul raporturilor de asigurare din domeniul transportului rutier	100
3.2.1. Pagubele care se repară de către asigurător	100
3.2.2. Pagubele care nu se repară de către asigurător	107
3.2.3. Cuantumul despăgubirii de asigurare în caz de culpă comună	116
3.3. Stabilirea mecanismului de achitare a despăgubirii de asigurare	118
3.3.1. Despăgubirea de asigurare în cazul avarierii sau al distrugerii autovehiculului	124
3.3.2. Despăgubirea de asigurare în cazul vătămării corporale sau al decesului persoanei	128
3.3.3. Despăgubirea de asigurare în cazul vătămării sau al pierderii animalelor	133
3.3.4. Despăgubirea de asigurare în caz de avariere	

sau distrugere de alte bunuri	136
3.3.5. Plata despăgubirilor	138
3.4. Concluzii la capitolul 3	142
CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI	145
BIBLIOGRAFIE	150
Anexa nr.1 Adresare către CNPF	164
Anexa nr.2 Confirmare de participare în grupul de lucru pentru formularea proiectului de <i>lege ferenda</i> , din partea Uniunii Asigurătorilor din Moldova	167
Anexa nr.3 Proces-verbal de confirmare a participării la grupul de lucru privind înlăturarea deficiențelor apărute în cadrul executării mecanismului - cadru de cooperare elaborat și semnat la 08.05.2015	168
Anexa nr.4 Proiect privind modificarea unor acte legislative	170
Anexa nr.5 Proiect privind modificarea unor acte legislative	171
Anexa nr.6 Sesizarea adresată CNPF și Ministerului Justiției privind inițierea modificării art. 23 al Legii nr. 414 din 22.12.2006	172
Anexa nr.7 Confirmarea recepționării sesizării prezentate la Anexa nr.6	175
Anexa nr.8 Modelul regulamentului privind standardele naționale de evaluare a despăgubirii de asigurare în domeniul transportului auto	176
DECLARAȚIA PRIVIND ASUMAREA RĂSPUNDERII	182
CV-ul AUTORULUI	183

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.

LISTA ABREVIERILOR

alin. – alineat

AIDA – Asociația Internațională de Drept în Asigurări

ASEAN – Asociația Națiunilor Asiei de Sud-Est

BNAA – Biroul Național de Asigurări de Autovehicule

C. contr. RM – Codul contravențional al Republicii Moldova

Carte Verde – Asigurarea obligatorie de răspundere civilă externă

CASCO – Asigurarea facultativă

CC RM – Codul civil al Republicii Moldova

CEE – Comunitatea Economică Europeană

CNEJ – Centrul Național de Expertize Judiciare

CNPF – Comisia Națională a Pieței Financiare

CP RM – Codul penal al Republicii Moldova

CPC RM – Codul de procedură civilă al Republicii Moldova

CPP RM – Codul de procedură penală al Republicii Moldova

CSJ RM – Curtea Supremă de Justiție a Republicii Moldova

dec. – decizie

dec. civ. – decizie civilă

OCDE – Organizația pentru Cooperare și Dezvoltare Economică

RCA – Asigurarea obligatorie de răspundere civilă

INTRODUCERE

Actualitatea și importanța temei abordate

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), și anume: au fost extinse limitele răspunderii asigurătorului și a fost schimbată modalitatea de determinare a cuantumului prejudiciului cauzat ca rezultat al 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 esență, lucrurile stau cu mult mai complicat, ținând cont de lacunele legislației în domeniul asigurărilor, și anume: 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 atestă 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 lucrării și obiectivele cercetării

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, ne 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.

Ipoteza de cercetare constă în formularea conceptului 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 în domeniul transportului rutier necesar de a fi achitat de către asigurator beneficiarului, din dublă perspectivă – a cercetării teoretice și a celei practice, așa încât să compenseze integral dauna suportată de către ultimul.

Realizarea investigației prin prisma dreptului comparat ne-a permis să identificăm o soluție corectă a calculului despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier în coraport cu specificul sistemului de drept din Republica Moldova.

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 asiguratori, 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 cazurilor 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” [98].

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 pe zona asigurărilor rutiere și modul de calcul al acestora.

Apelând la practica statelor străine, s-a 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 (a se vedea Anexa nr.6-8).

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. În același context, 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 rezultat al 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.

Sumarul compartimentelor. Teza este structurată în trei capitole. **Introducerea** cuprinde o caracteristică generală a temei cercetate, în care se subliniază actualitatea temei investigate, gradul de cercetare a acesteia, scopul și obiectivele tezei. De asemenea, este argumentată noutatea științifică, semnificația teoretică și valoarea aplicativă a tezei de doctorat.

În **Capitolul I**, intitulat *Studiul despăgubirii de asigurare în doctrina de specialitate*, este analizată noțiunea și natura juridică a despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier, sunt identificate principiile instituției despăgubirii de asigurare în transportul rutier din Republica Moldova.

Capitolul conține o analiză detaliată a materialelor științifice la tema tezei: articole, monografii, manuale, materiale având aplicație atât teoretică, cât și practică, publicate în țară și peste hotare. O atenție deosebită este acordată publicațiilor din ultimii ani. În urma studierii literaturii de specialitate, se efectuează o analiză comparativă a situației existente în domeniu. Tot aici analizei sunt supuse actele normative ce reglementează modalitatea de constatare și determinare a prejudiciului real cauzat ca rezultat al accidentelor de circulație. La finele compartimentului sunt formulate concluzii.

Capitolul II, cu denumirea *Condițiile achitării despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier*, pune în evidență factorii care stau la baza achitării despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier. Poartă un caracter teoretic și este consacrat, în special, prezentării condițiilor necesar 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. În acest capitol se face o analiză detaliată a contractului de asigurare, a poliței de asigurare, a primei de asigurare, a riscului asigurat și a cazului asigurat. Compartimentul se finalizează cu concluzii.

În **Capitolul III**, având titlul *Formele răspunderii juridice civile aplicabile în domeniul transportului rutier*, sunt identificate asemănările și deosebirile între răspunderea delictuală și răspunderea contractuală. Sunt descrise elementele răspunderii juridice civile, fiind caracterizată despăgubirea de asigurare în cadrul dosarelor contravenționale și al celor penale. Analizei sunt supuse pagubele achitate de către asigurător și pagubele care nu cad sub acoperirea despăgubirii de asigurare.

În același rând, sunt elaborate și propuse modalități de determinare a prejudiciului real cauzat și modalitatea de achitare a despăgubirii de asigurare. La finalul compartimentului sunt concluziile autorului.

În ceea ce privește propunerile de *lege ferenda* și recomandările științifice, acestea sunt prezentate la sfârșitul lucrării și au drept obiectiv perfecționarea cadrului juridic existent. Totodată, sunt formulate concluziile generale pe marginea subiectului cercetat, pentru a accentua prioritățile studiului efectuat și pentru a demonstra îndeplinirea obiectivelor propuse spre realizare.

Nu în ultimul rând, menționăm că în lucrarea de față s-a urmărit și scopul de a sensibiliza opinia publică și persoanele interesate cu privire la problemele ce vizează repararea prejudiciului real cauzat în urma accidentelor de circulație rutieră, precum și unificarea practicii și a metodei de constatare și calculare a prejudiciului real cauzat.

1. STUDIUL DESPĂGUBIRII DE ASIGURARE ÎN DOCTRINA DE SPECIALITATE

1.1. Cercetarea teoretică a conceptului „despăgubire de asigurare” în domeniul transportului rutier

Asigurările s-au născut din nevoia de protecție a omului și a proprietății sale împotriva forțelor distructive ale naturii, accidentelor și bolilor, din nevoia constituirii unor mijloace de existență în condițiile pierderii sau reducerii capacității de muncă în urma accidentelor, bolilor sau atingerii unei anumite vârste. Asigurarea este una dintre cele mai vechi invenții ale omenirii.

Apariția primelor forme de asigurări a avut loc în strânsă legătură cu dezvoltarea puterilor maritime. Babilonienii au fost primii care au legiferat și reglementat statutul asigurărilor în celebrul Cod al lui Hammurabi. Astfel, negustorii care călătoreau pe apă aveau posibilitatea să primească un împrumut ca să-și finanțeze transporturile. Pentru a-și asigura transportul, ei puteau plăti o sumă adițională creditorilor, care îi asigura că, în situația în care transportul de marfă ar fi fost furat, negustorii nu mai erau nevoiți să ramburseze împrumutul creditorului. Se poate afirma că prima asigurare legiferată a fost cea împotriva furtului. Ideea de asigurare, respectiv de suportare a pagubelor în comun, se pierde în negura timpurilor, ea fiind tot atât de veche ca și instinctul de solidaritate umană.

Totuși, asigurarea de răspundere civilă a fost instituită și practică pentru prima dată în Europa, vizând acoperirea daunelor cauzate de proprietarii de cai și trăsură. În literatura de specialitate se menționează că prima asigurare de răspundere civilă a fost eliberată în 1895 în Marea Britanie, iar în SUA prima asigurare de acest fel a fost eliberată în 1898, subscrisă de dr. Truman J. Martin [24, p. 471].

După Primul Război Mondial a avut loc o creștere vertiginoasă a numărului mijloacelor de transport rutier. Tendința dezvoltării și creșterii circulației rutiere a generat multiple accidente rutiere care, la rândul lor, cauzau prejudicii. Aceste circumstanțe au servit drept catalizator al dezvoltării ramurii de asigurare a răspunderii civile auto, dar, ținând cont de faptul că asigurarea de transport nu era obligatorie, iar numărul accidentelor era mare, persoanele prejudiciate rămăneau nedespăgubite.

Apărând o necesitate socială de compensare a persoanelor prejudiciate în urma accidentelor rutiere, în SUA (statul Massachusetts) în anul 1927 a intrat în vigoare prima lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă. În Marea Britanie, asigurarea de răspundere civilă a devenit obligatorie în anul 1930 după aprobarea Legii circulației rutiere (Road Traffic Act 1930) [172], care prevedea despăgubirea pentru daune aduse vieții și sănătății persoanei. Ulterior, această

practică a fost preluată de majoritatea statelor dezvoltate și în scurt timp acest tip de asigurare a devenit foarte popular.

În anii '30 a fost implementată în Elveția, Liechtenstein, Luxembourg, în fosta Cehoslovacie, Principatul Monaco, Letonia, Germania și în Franța pentru transportul public, iar în Belgia în anul 1947. Pe celelalte continente, primele țări care au implementat regimuri obligatorii pentru vătămări corporale au fost țările din Federație: Burma și Noua Zeelandă (1934), Statele Australiene din Queensland și New South Wales (1937), Africa de Sud (1942), India (1946), Sierra Leone (1949), Hong Kong, Sri Lanka și Uganda (1951), Victoria și Australia de Vest (1954), Tasmania, Kenya, Nigeria în 1955, an în care a fost legiferată asigurarea obligatorie și în Japonia.

Începând cu 1949, Comitetul Național pentru Transport pe Uscat a emis o Recomandare (nr. 5 din 25 ianuarie) pentru a promova un certificat de asigurare internațional vizând călătoriile cu autovehiculul peste graniță. În fiecare țară a fost constituit, cu participarea companiilor de asigurări, câte un „birou“, iar certificatul (Cartea Verde în vestul Europei, Cartea Albastră în estul Europei, de alte culori pe alte continente) a fost pus în circulație în anul 1953.

A doua jumătate a anilor '50 a marcat startul motorizării în masă. Convenția de la Strasbourg, din 1959, semnată de țările membre OCDE, a prescris aplicarea generală a unui regim obligatoriu RCA, care, treptat, a făcut ca și celelalte țări europene să îl implementeze. În America Latină, asigurarea obligatorie a fost aplicată limitat la transportul intern public și la transportul internațional. În Statele Unite, de asemenea, erau în vigoare simultan mai multe regimuri de asigurare diferite. Regimul obligatoriu a fost implementat de către majoritatea statelor federale, dar nu în totalitate, deși statele au promulgat, toate, un regim de responsabilitate financiară care prevedea obligația prezentării unui certificat de depozit unui ofițer al Trezoreriei de Stat sau plata unui depozit pecuniar substanțial după primul accident, care avea efect moral de convingere, după cum este atestat, de asemenea, și de faptul că primele de asigurare RCA pentru rata globală de afaceri non-life în Statele Unite era mai mare decât cele date în medie de Europa și Japonia.

În anii '90, după independența dobândită de statele federale față de Uniunea Sovietică și după căderea regimurilor comuniste în Europa, aceste țări au implementat, de asemenea gradual, asigurarea obligatorie. După Estonia (1993), Uzbekistan (1995), Kazahstan (1996), Azerbaidjan, Georgia, Letonia, Turkmenistan, Ucraina (1997), Armenia (1998), Belarus (1999), Kîrgîzstan și Lituania (2001), în aprilie 2002, Parlamentul Federației Ruse a promulgat legea privind asigurarea obligatorie, care a intrat în vigoare la 01.05.2003.

În China, asigurarea obligatorie a fost adoptată pentru prima dată în anii '90, prin prevederile și reglementările unor provincii, fiind în vigoare și în teritoriile autonome din Hong Kong, din

1951, și Macao, din 1994, unde nu erau aplicabile ca o normă legislativă, dar ca o practică comună printre proprietarii de autovehicule, recomandările în acest sens fiind date de către autorități. La 28 octombrie 2003, Congresul Național a promulgat o nouă lege privind circulația rutieră și asigurarea obligatorie, care a fost codificată și a intrat în vigoare în iulie 2006 în toată Republica Chineză, cu o sumă pentru despăgubire nelimitată pentru cazurile de vătămări corporale. Noua lege a introdus norme stricte în ceea ce privește securitatea și prevenția.

În Asia, Asociația Națiunilor Asiatice din Sud-Est a aprobat, la 8 aprilie 2001, în Kuala Lumpur, schema ASEAN pentru asigurarea de răspundere civilă auto, care alătură guvernele statelor membre: Brunei, Cambodgia, Indonezia, Laos, Malaysia, Myanmar, Filipine, Singapore, Thailanda și Vietnam. Asigurarea continuă să nu fie obligatorie doar în Tadjikistan, Coreea de Nord, Nepal, Afganistan și Yemen” [149, p.17].

Dintre țările arabe, în 1956, Egiptul a fost cea dintâi care a promulgat legea obligativității asigurării, urmată în 1959 de Kuweit. În timp ce toate celelalte țări arabe din bazinul mediteranean - cu excepția Libanului - și cele din centura Sahalin au introdus legea în anii ‘60 și ‘70, Irak, Iordania, Oman, Qatar și Emiratele Arabe Unite au adoptat legea la începutul anilor ‘80. Ostilitatea religioasă tradițională împotriva asigurării a dispărut treptat și în Arabia Saudită, unde asigurarea obligatorie a fost implementată în decembrie 2002, în timp ce în Liban legea RCA, care fusese discutată în Parlament înainte de izbucnirea războiului civil în 1975, a intrat în vigoare în aprilie 2003.

Asigurarea RCA este obligatorie și în majoritatea țărilor africane. După cele aparținând Federației, începând cu 1961, legislația obligatorie a fost introdusă și în țările francofone (Tunisia, Algeria, Maroc, Coasta de Fildeș, Gabon, Mauritania, Senegal, Africa Centrală, Madagascar). În 1992, națiunile francofone s-au asociat la Conferința Interafricană a Pieței de Asigurări, cu scopul de a crea o piață comună de asigurări pentru toate țările, având o legislație privind asigurările bazată pe cea franceză: acest parteneriat a inclus Benin, Burkina-Faso, Camerun, Republica Africană Centrală, Ciad, Coasta de Fildeș, Gabon, Mali, Niger, Republica Congo, Senegal, Togo. Ultima țară africană care a introdus asigurarea obligatorie RCA este Mozambic, prin legea promulgată în iunie 2003. În acea perioadă asigurarea nu este obligatorie în Insulele Capului Verde, Guineea, Eritreea, Etiopia și Somalia.

Situația în America Latină este mai puțin uniformă. Pe lângă țările care au introdus asigurarea obligatorie, urmare extinderii teritoriilor lor naționale (Chile, Columbia, Costa Rica, Republica Dominicană, Haiti, Peru și Venezuela), există câteva care au promulgat-o numai pentru zonele urbane puternic traficate sau au aplicat-o numai anumitor categorii de vehicule, și anume

vehiculelor de transport public sau pentru transport periculos. În Argentina, o lege federală din 1992 a introdus asigurarea RCA în capitală, autoritățile locale aprobând-o în mod succesiv în jurisdicțiile respective până în 2003, când a fost introdusă pe întregul teritoriu al Argentinei.

În Uruguay, unde asigurarea a fost obligatorie doar pentru vehiculele destinate transportului public, legea privind asigurarea obligatorie pentru toate categoriile de vehicule a fost promulgată, după aprobarea în Parlament, la 17 noiembrie 2008. Asigurarea este obligatorie numai pentru vehiculele de transport public, inclusiv taxiuri și microbuze, în statele federale Puebla, Monterrey și Sinaloa și în districtul federal al capitalei Mexicului. Aceeași situație este în Guatemala și Paraguay, în timp ce în Bolivia, Cuba și Honduras asigurarea este obligatorie pentru vehiculele corpului diplomatic și pentru transportul comercial. Niciun fel de legislație asupra asigurării obligatorii nu a fost adoptată încă în Nicaragua, în insulele Republicii Dominicane, St. Vincent și Grenadinele.

De asemenea, în Statele Unite situația este mai degrabă neuniformă, având în considerare faptul că fiecare stat are propria sa legislație autonomă. În ultimii ani, la Congresul al XI-lea AIDA din New York, cinci state federale (Florida, Mississippi, New Mexico, Utah, Washington) au introdus obligativitatea asigurării auto.

Statele unde asigurarea nu este încă obligatorie sunt New Hampshire, Tennessee și Wisconsin. Aici sunt aplicate legi ale responsabilității financiare. 19 din 51 state ale Uniunii Americane au promulgat legislația obligativității asigurării și au adoptat și principiul responsabilității financiare. În Canada, asigurarea RCA este obligatorie în toate provinciile autonome”. [149, p.18]

În Uniunea Europeană, în vederea armonizării legislației statelor membre în domeniul asigurării răspunderii civile auto, au fost adoptate cinci directive europene.

Directiva I europeană a fost adoptată de Consiliul Uniunii Europene în data de 24 aprilie 1972. [54]

Această directivă a fost elaborată în vederea reglementării unor aspecte ce țin de obligativitatea încheierii asigurării RCA, care să acopere și daunele cauzate pe teritoriul celorlalte state membre, precum și pe teritoriul unui stat care leagă direct teritoriile a două state membre, dacă în statul tranzitat nu există Birou național, reguli de efectuare a controalelor la frontieră privind asigurarea RCA pentru vehiculele care intră pe teritoriul lor de pe teritoriul unui alt stat membru, condiții de exceptare de la obligativitatea încheierii asigurării RCA a anumitor persoane fizice sau juridice și definirea unor noțiuni-cheie din domeniul asigurării RCA, precum sunt: teritoriu, vehicule, persoană vătămată etc.

Prevederile acestei Directive s-au aplicat până la data de 31.12.1973

Directiva a II-a europeană [55] a fost adoptată de Consiliul Uniunii Europene în data de 30 decembrie 1983, pentru a reglementa limita minimă a despăgubirilor acoperite de asigurarea RCA, protejarea victimelor accidentelor de circulație în care autorul rămâne neidentificat sau autovehiculul vinovat de producerea accidentului nu a fost asigurat, precum și pentru precizarea situațiilor în care asigurătorul poate fi exonerat de răspundere, respectiv cazurile în care răspunderea acestuia se angajează în mod obligatoriu.

Prevederile Directivei a II-a trebuiau preluate în legislația internă a statelor cărora le era adresată până, cel târziu, la data de 31 decembrie 1987, cu anumite excepții instituite pentru Grecia și Italia.

Directiva a III-a europeană [56] a fost adoptată de Consiliul Uniunii Europene în data de 14 mai 1990. Prin aceasta se fac câteva precizări referitoare la unele aspecte reglementate de directivele anterioare: se extinde dreptul la despăgubiri pentru vătămări corporale în baza asigurării RCA la toate persoanele aflate în vehiculul care a cauzat accidentul, cu excepția șoferului vinovat. Excepțiile introduse de Directiva a II-a referitoare la persoanele care au urcat de bună voie în vehicul știind că este furat se mențin.

De asemenea, se reglementează extinderea asigurării RCA interne la întreg teritoriul Comunității, în baza unei prime unice. Pentru despăgubiri, se aplică limita prevăzută de legislația statului în care a avut loc accidentul sau limita din statul unde vehiculul vinovat de producerea accidentului are locul de staționare obișnuit, dacă aceasta din urmă este mai mare.

Prin intermediul noilor prevederi se solicită statelor membre să ia toate măsurile pentru a garanta persoanelor păgubite în urma unui accident de circulație că vor putea afla toate detaliile privind societatea care acoperă răspunderea civilă a vehiculului vinovat de producerea accidentului.

Prevederile Directivei a III-a trebuiau puse în aplicare, cel târziu, până în data de 31 decembrie 1992, cu unele excepții în privința Greciei, Spaniei, Portugaliei și Irlandei.

Directiva a IV-a europeană [57] a fost adoptată de Comisia Europeană a Parlamentului European și de Consiliul Uniunii Europene în data de 16 mai 2000. Aceasta are ca obiect stabilirea unor dispoziții speciale aplicabile persoanelor vătămate care au dreptul la despăgubire în urma unor accidente de circulație ce au avut loc pe teritoriul unui stat membru, produse de autovehicule asigurate de o societate dintr-un stat membru, altul decât statul de reședință al persoanei vătămate, care staționează în mod obișnuit într-un stat membru, altul decât statul de reședință al persoanei vătămate. Dacă nu contravine dispozițiilor legislației în materie de răspundere civilă și de drept internațional privat a țărilor terțe ale căror Birouri naționale au aderat la sistemul „Carte verde”,

dispozițiile directivei se aplică și persoanelor lezate care își au domiciliul într-un stat membru, dacă accidentul a fost provocat de un autovehicul asigurat care are locul de staționare obișnuit într-un stat membru.

Directiva a IV-a creează trei noi instituții:

- reprezentanții de despăgubiri;
- centrele de informare;
- organismele de despăgubire.

Prevederile Directivei a IV-a trebuiau transpuse în dreptul național al statelor membre până la data de 20 iulie 2002.

Directiva a V-a europeană [58] a fost adoptată de Comisia Europeană a Parlamentului European și de Consiliul Uniunii Europene în data de 11 mai 2005. Prin aceasta se fac unele modificări celor patru directive anterioare:

1) Referitor la Directiva I, se fac unele precizări privind locul obișnuit de staționare a unui autovehicul în legătură cu plăcuțele de înmatriculare false sau necorespunzătoare, controlul la frontieră a asigurării RCA și tratamentul aplicat autovehiculelor care beneficiază de derogare de la obligativitatea încheierii asigurării RCA.

2) O modificare cu importanță practică deosebită este cea care vizează modificarea limitelor minime de despăgubire prevăzute de Directiva a II-a. Astfel, noile limite minime de despăgubire se stabilesc pentru vătămările corporale la un milion Euro victimă sau la cinci milioane Euro/eveniment, indiferent de numărul victimelor, iar pentru daune materiale la un milion Euro/eveniment indiferent de numărul victimelor. Statele membre pot beneficia de o perioadă de tranziție de 5cinci ani pentru adaptarea limitelor minime de despăgubire la cele prevăzute în această directivă. Prin directiva a V-a se fac unele precizări și referitor la modul de implicare a organismului pentru protejarea victimelor accidentelor de circulație în care autorul rămâne neidentificat, în sensul că în aceste cazuri se despăgubesc și daunele materiale, dar numai în cazul în care victimele au suferit „vătămări corporale importante”.

3) Referitor la Directiva a III-a, se completează dispozițiile care reglementează dreptul la despăgubire al pasagerilor din autovehiculul vinovat de producerea accidentului, în sensul că aceștia au dreptul la despăgubire chiar și în cazul în care conducătorul autovehiculului era sub influența alcoolului sau a drogurilor. De asemenea, se precizează că au dreptul la despăgubire în baza asigurării RCA și pietonii, cicliștii și orice alți utilizatori nemotorizați ai drumurilor, dacă suferă un accident în care este implicat un autovehicul.

Directiva reglementează dreptul asiguraților pentru RCA de a obține în orice moment un atestat care să confirme dacă, cel puțin, în ultimii cinci ani autovehiculele deținute au fost implicate în accidente de circulație din vina lor.

4) Referitor la Directiva a IV-a, privind dreptul la acțiune al persoanelor vătămate împotriva societății de asigurare, se solicită statelor membre să acorde competență teritorială de soluționare pentru aceste litigii instanțelor din statul membru de reședință al persoanei vătămate. Se mai face precizarea, în legătură cu reprezentanții de despăgubire, că desemnarea acestora nu reprezintă deschiderea unei sucursale în statul membru în care aceștia sunt desemnați.

Subiectul „asigurarea de răspundere civilă” a fost și este pe larg cercetat 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 acel tip de asigurare al cărui obiect îl reprezintă interesele materiale legate de obligația de a repara prejudiciul cauzat altor persoane. [156, p.370]

Potrivit lui A. M. Lavrov, obiectul asigurării îl constituie 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. [164, p.77]

În același făgaș opinează 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. [159, p.190] O definiție similară formulează și savantul V. I. Abramov, constatând 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. [152, p.242] La rândul său, K. Hugel este de părerea 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. [183, p.29] 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 viitoarele pretenții de reparare a prejudiciilor. [182, p.61]

Conceptul de *interese patrimoniale* se caracterizează prin complexul patrimonial al asiguratului. De menționat că acest concept are o importanță deosebită în asigurarea de răspundere civilă. Or, dacă la asigurarea de daune, de regulă, obiectul protejat de asigurare poate fi constat, acesta fiind un bun concret (automobilul) de exemplu, care este cunoscut de la

începutul asigurării, atunci la asigurarea de răspundere civilă obiectul asigurării îl reprezintă proprietatea asiguratului cu toate drepturile sale patrimoniale. [162, p.51-52]

Multitudinea de definiții formulate *supra* 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 în acest mod un specific aparte acestor raporturi complexe, fapt ce denotă în mod inevitabil și complexitatea conceptului de despăgubire de asigurare.

În urma studierii conceptului de asigurare, observăm că asigurarea 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; iar, în funcție de specificul raportului de asigurare, respectiva *contravaloare* poate lua anumite forme distincte.

Astfel, legiuitorul moldovenesc a stabilit că, în asigurarea de viață, suma care urmează a fi plătită asiguratului sau beneficiarului asigurării la producerea evenimentului prevăzut în contract reprezintă *indemnizația de asigurare*. [100, art.6 al. (2)]

Per a contrario, în asigurarea de bunuri și de răspundere civilă, suma pe ce asigurătorul o datorează asiguratului în vederea compensării pagubei produse de evenimentul asigurat reprezintă *despăgubirea de asigurare*. [100, art.6 al. (3)]

O reglementare similară regăsim și în legislația românească cu privire la asigurări, care a fost recent abrogată. [105] Aceasta, de asemenea, făcea o distincție între conceptul sumei ce urmează a fi achitat de către asigurător în asigurarea de bunuri și a sumei ce urmează a fi încasată de către asigurat în asigurarea de persoane.

Astfel, în asigurarea de bunuri, asigurătorul se obligă ca, la producerea riscului asigurat, să plătească asiguratului, beneficiarului desemnat sau celor în drept o *despăgubire*. [105, art.24] Însă în asigurarea de persoane, asigurătorul se obligă ca, la producerea riscului asigurat, să plătească o *sumă asigurată*. [105, art.31]

La ora actuală, odată cu adoptarea Legii nr.132 din 31 mai 2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvai [104], nu s-au modificat conceptele sus-enunțate. Și mai departe [119, art.12 al.(1)], asigurătorul RCA are obligația de a *despăgubi* partea prejudiciată pentru prejudiciile dovedite suferite în urma accidentului produs prin intermediul vehiculului asigurat.

Considerăm că pentru o lămurire justă a conceptului de despăgubire din domeniul transportului rutier se impune cercetarea minuțioasă a noțiunii „despăgubire de asigurare” în sens larg.

În această ordine de idei, pentru deslușirea conceptului de despăgubire de asigurare, urmează să vedem în ce situații acesta apare și care este legătura juridică cu termenul de *pagubă*.

Pentru o caracterizare completă a conceptului de despăgubire, pornim de la analiza morfologică a cuvântului „despăgubire”. Astfel, este lesne de observat că la rădăcina acestei noțiuni se află cuvântul de *pagubă/păgubire*, însă prefixul *des* transformă sensul și esența cuvântului *păgubire* în opusul acestuia.

Astfel, în conformitate cu DEX-ul limbii române termenul *despăgubire* este înțeles ca suma ce urmează a fi plătită unei persoane pentru repararea prejudiciului ce i-a fost cauzat; dezdăunare, compensație. [94, p.288]

Analizând în mod sistemic legislația națională a asigurărilor, observăm că termenul de despăgubire nu este unul autonom, astfel explicația oferită *supra* se aplică în mod corespunzător și sistemului de asigurare, indiferent de varietatea acestora.

Prin noțiunea de *pagubă* sau *daună* mai putem înțelege o expresie valorică a prejudiciului cauzat de apariția evenimentului asigurat bunurilor cuprinse în asigurare.

Observăm că legătura dintre termenii *pagubă* și *despăgubire* este una directă; atât existența, cât și întinderea despăgubirii este condiționată de paguba produsă.

Din punct de vedere etimologic și literal, *prejudiciul* înseamnă pagubă sau daună, pe când *despăgubirea* semnifică valoarea de acoperire, de înlocuire a pagubei.

Codul civil al Republicii Moldova prevede, la art.19, că noțiunea de prejudiciu ar cuprinde cheltuielile pe care persoana lezată într-un drept al ei le-a suportat sau urmează să le suporte la restabilirea dreptului încălcat, la pierderea sau deteriorarea bunurilor sale (prejudiciu efectiv), precum și beneficiul neobținut (venitul ratat) prin încălcarea dreptului. În materie de drept civil, prin prejudiciu se înțelege 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. Constituie prejudiciu „distrugerea sau degradarea unui bun, vătămarea integrității corporale sau a sănătății unei persoane, lezarea onoarei, reputației sau a calității de creator a unei persoane etc”. [68, p.39]

În raport cu termenul *pagubă, despăgubirea de asigurare* ar reprezenta suma bănească 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, produsă printr-un eveniment asigurat. Ea reflectă dezdăunarea de către asigurător, deci este un cost al refacerii obiectului distrus parțial sau total ori un cost al reparării prejudiciului produs.

Majoritatea doctinarilor se conduc de opinia că prejudiciul constă în rezultatul negativ suferit de o anumită persoană ca urmare a acțiunilor sau inacțiunilor unei alte persoane. Prejudiciul are o însemnătate deosebită în relațiile de asigurare, iar lipsa prejudiciului ar însemna lipsa răspunderii asigurătorului.

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. [145, p.91]

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 păgubitelui. [166]

„Ghidul asiguratului” definește paguba sau dauna ca prejudiciu suferit de asigurat drept urmare a producerii evenimentului pentru care s-a încheiat asigurarea. Caracterul aleatoriu al daunelor este dat de faptul că întinderea pagubei nu se poate cunoaște anticipat, dar se poate aproxima prin calcule bazate pe teoria probabilității.

Considerăm că *despăgubirea de asigurare este suma de bani ce urmează a fi achitată de compania de asigurare asiguratului și/sau terțului afectat pentru paguba suferită ca urmare a survenirii cazului asigurat.*

Este important a stabili că despăgubirea de asigurare nu poate depăși întinderea prejudiciului, a sumei asigurare sau a valorii bunului din momentul producerii cazului asigurat. În asigurarea de răspundere civilă, dacă despăgubirea de asigurare nu acoperă prejudiciul sau prejudiciul este mai mare decât limitele acoperite de asigurare, diferența de pagubă va fi suportată de persoana vinovată de producerea cazului asigurat. Despăgubirea de asigurare trebuie să cuprindă valoarea reală a prejudiciului. În cazul supraasigurării, despăgubirea de asigurare va fi proporțională sumei supraasigurate.

În continuare, pentru elucidarea conceptului de despăgubire de asigurare este nevoie de a studia, inclusiv, termenii și noțiunile aferente acestui concept, care la prima vedere par similare. Considerăm însă că e imposibil a elucida natura juridică a despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier fără o prealabilă analiză și cercetare a legăturii acesteia cu conceptul de *sumă asigurată*.

Astfel, suma asigurată reprezintă valoarea până la concurența căreia asigurătorul răspunde față de asigurat, în cazul producerii evenimentului acoperit prin asigurare. Ea servește ca fundament veritabil și pentru calcularea primei, în esență, prin aplicarea unui anumit procent la suma asigurată. [120, p.212]

Potrivit Legii Republicii Moldova cu privire la asigurări [102], suma asigurată este limita maximă a răspunderii asigurătorului în cazul producerii evenimentului pentru care s-a încheiat contractul de asigurare (art. 6).

Suma asigurată poate fi mai mică sau, cel mult, egală cu valoarea de asigurare, evitându-se supraasigurarea. Or, aceeași lege prevede în art. 15 că suma asigurată nu poate depăși valoarea reală a bunurilor asigurate din momentul încheierii contractului de asigurare. Altfel, contractul este nul, în virtutea legii, în partea sumei asigurate, care depășește valoarea reală a bunurilor la momentul încheierii contractului.

În acest sens, în literatura de specialitate s-a remarcat că supraasigurarea nu este admisă, pentru că ar putea duce la un interes al asiguratului pentru producerea cazului asigurat și încasarea, în consecință, a unei sume superioare valorii bunului în momentul producerii prejudiciului. [25, p.197]

Asigurarea nu-i oferă creditorului asigurat acoperirea totală a pagubelor pricinuite în ipoteza survenirii riscului asigurat, adică a sinistrului. [145, p.90] Pierderile inevitabile, normale nu constituie risc asigurabil, suma asigurată și riscul propriu, pe care asiguratul trebuie, la rândul său, să-l preia – independent de franșiză (denumită și risc rezidual), au ca scop interesarea asiguratului în prevenirea sinistrului.

În acest context, suma asigurată va reprezenta suma maximă în limita căreia asigurătorul îl va despăgubi pe asigurat la apariția cazului asigurat.

Determinarea contractuală a sumei asigurate este imperios necesară pentru calcularea primei; or, quantumul sumei asigurate influențează în mod direct quantumul primei de asigurare și este imperativ solicitat de către legiuitor de a fi stipulată în contractul de asigurare.

În niciun caz suma asigurată nu va depăși valoarea pierderilor suferite de asigurător (*damnum emergens*); în caz contrar, asigurarea ar reprezenta un mijloc de îmbogățire

nejustificată (art.1856, alin. (1) CC RM), fiind doar un mecanism de înlăturare corespunzătoare a eventualelor pierderi ce au fost generate de survenirea cazului asigurat.

În asigurările de bunuri, suma asigurată este stabilită, de regulă, de către asigurător în baza unui raport evaluator al bunului supus asigurării; astfel, valoarea (cuantumul) sumei asigurate este condiționată, în mod direct, de valoarea bunului supus asigurării.

Plata de către asigurător a despăgubirii de asigurare la care este ținut asiguratul se va efectua cu condiția ca asiguratul să-și fi îndeplinit în mod corespunzător, adică integral și la timp, obligațiile contractuale pe care și le-a asumat la încheierea contractului de asigurare.

În situația în care părțile nu se înțeleg asupra cuantumului despăgubirii de asigurare, suma care nu face obiectul litigiului va fi plătită de asigurător înainte ca acesta să se fi soluționat prin negocieri sau de către instanța de judecată.

Întrucât în asigurarea de bunuri și în cea de răspundere civilă asigurătorul acceptă să-l despăgubească pe asigurat înainte de epuizarea resursurilor de care acesta poate dispune împotriva autorului faptei prejudiciabile, în doctrină unii autori consideră că acestor tipuri de asigurări le lipsește caracterul indemnitar. [145, p.91]

În această ordine de idei, caracterul indemnitar (de despăgubire) urmează a fi privit, în corelație cu interesul asigurării, drept condiție obligatorie și decisivă a contractului ce trebuie să fie prezent în mod imperativ în orice asigurare. El urmează să aparțină asiguratului și, în temeiul principiului de drept privat ce împiedică îmbogățirea nejustificată, să limiteze prestația asigurătorului sau suma asigurată la prejudiciul efectiv suportat de asigurat.

În baza celor menționate, prestația asigurătorului are un evident caracter indemnitar, fiindcă aceasta are funcția de reparare a prejudiciului. Or, prejudiciul reprezintă în același timp obiectul și limita prestației asigurătorului, adică a despăgubirii de asigurare.

1.2. Analiza naturii juridice și identificarea principiilor despăgubirii de asigurare

Cercetarea conceptului de despăgubire de asigurare prin prisma mai multor filtre, care nu sunt obligatoriu de ordin juridic, reprezintă o cale prealabilă, dar necesară pentru determinarea naturii juridice a despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier, sub forma răspunderii obligatorii și/sau facultative.

În urma analizei cadrului legal, constatăm la art. 19 CC RM se indică dreptul persoanei prejudiciate de a fi despăgubită integral, iar Legea nr. 414 din 22.12.2006 stabilește, la art. 14, limitele de răspundere a asigurătorului. Totodată, la art. 3 din legea menționată este dată definiția

noțiunii de obiect al asigurării obligatorii de răspundere civilă auto, care „constituie răspunderea civilă a posesorului și utilizatorului de autovehicul pentru orice pagubă sau vătămare corporală produsă prin accident de autovehicul în limitele teritoriale de acoperire a asigurării”. Legiuitorul ar fi trebuit să menționeze în definiție sintagma „în limitele prevăzute de lege”, astfel acoperind și reglementările stipulate la art. 16 „Pagubele care nu se repară de către asigurător”.

Un rol deosebit de important în domeniul vizat îl au asigurările facultative ale mijloacelor de transport și asigurările obligatorii de răspundere civilă, dat fiind că acestea constituie o mare parte a contractelor de asigurare. În aceeași măsură, asigurarea rutieră are un impact direct și considerabil asupra liberei circulații a persoanelor și a vehiculelor, consolidând piața asigurărilor auto și, în consecință, ar trebui să reprezinte un obiectiv fundamental în domeniul serviciilor financiare.

Activitatea de asigurare interesează în egală măsură și puterea statală, care, în virtutea principiului organizării economiei de piață, trebuie, pe de o parte, să intervină pentru a crea un cadru favorabil exercitării activității de către asigurători, extinderii acesteia prin intermediari și, pe de altă parte, pentru a adopta reguli de prudență care să protejeze asigurații sau potențialii asigurați. Intervenția statului se impune pentru protecția asiguraților, deoarece operațiunile de asigurare sunt complexe, asigurătorii sunt profesioniști în materie, iar asigurații, fiind necunoscători ai acesteia, pot fi supuși unor abuzuri din partea comercianților de asigurări. [116, p.4]

În doctrină, o contribuție majoră la soluționarea problemei privind asigurările în transportul rutier și, implicit, la cercetarea naturii juridice a despăgubirii de asigurare au adus-o autorii ruși: *M.I. Брагинский, К.Д. Ишо, Е.П. Долгополова, Л.Б. Дешалыт, Е.В. Павлова*, de asemenea profesorii români – *R. Catana și Gh. Caraiani*, francezi – *A. Favre-Rochex și G. Courtieu*, iar din Republica Moldova sunt de menționat *A. Bloșenco, A. Zgardan, E. Cojocari și I. Mihalache*.

Cercetările literaturii juridice din România, din Republica Moldova și din alte state relevă faptul că există puține lucrări monografice consacrate expres despăgubirii de asigurare din transportul rutier, deși sunt destule lucrări științifice axate pe examinarea răspunderii civile auto, precum și pe unele aspecte ale despăgubirii de asigurare, *care sunt*, de fapt, esența răspunderii delictuale.

În acest context, putem menționa lucrarea cercetătorului I. Mihalache „*Aspecte ale practicii judiciare cu privire la asigurarea obligatorie și facultativă din transportul auto*” [111,

p.10], în care analizei este supusă problematica asigurărilor din transportul rutier în Republica Moldova.

Aspecte ce vizează repararea prejudiciilor sunt abordate și în teza de doctorat a lui M. Dragomir „*Repararea prejudiciului în echivalent bănesc în context integraționist european*” [68, p.179], în care pentru prima dată sunt puse în discuție principiile reparării prejudiciilor în dreptul civil.

Scopul abordării acestui subiect rezidă în stabilirea criteriilor necesare pentru determinarea justă a naturii juridice a despăgubirii de asigurare din domeniul transportului rutier.

Astfel, 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.

Reiterând cele spuse *supra*, conchidem că *despăgubirea de asigurare este suma bănească care urmează a fi achitată de compania de asigurare asiguratului și/sau terțului afectat pentru paguba suferită ca urmare a survenirii cazului asigurat.*

Totuși, înainte de a purcede la cercetarea nemijlocită a naturii juridice a despăgubirii de asigurare, stăruim să analizăm următorul aspect extrem de crucial, care este locul despăgubirii de asigurare în sistemul dreptului.

La prima vedere, despăgubirea de asigurare reprezintă un concept fundamental al 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 identitate, devenind astfel un raport juridic incomplet.

Totuși, așa-numitul drept al asigurărilor nu reprezintă o ramură de drept. 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.*

Prin urmare, constatăm că **despăgubirea de asigurare reprezintă rezultatul final al contractului de asigurare prin care o parte se obligă să achite prima de asigurare, iar cealaltă parte se obligă ca, la survenirea cazului asigurat, să compenseze prejudiciul suportat în cuantumul prevăzut de lege și/sau contract.**

În vederea atingerii scopului propus, este necesar a analiza calitatea subiecților raporturilor juridice de asigurare din domeniul rutier, cărora li se impune o calitate specială, și anume: cea de contractant, asigurat, beneficiar, asigurător și terțul păgubit, împreună cu toate

exigențele stabilite de legislația în vigoare. O astfel de investigație am rezervat-o unei secțiuni aparte din lucrarea de față.

De asemenea, urmează să facem și o analiză a *caracterului sancțiunilor* ce intervin în caz de nerespectare a unei norme juridice. Astfel, specifică dreptului civil și, implicit, asigurărilor este repararea prejudiciului cauzat; or, spre exemplu, în cazul în care se constată încălcarea termenului de plată al despăgubirii de asigurare din vina asigurătorului, atunci, în temeiul legislației în vigoare [102, art.6 al.(6)], acesta va plăti asiguratului, beneficiarului asigurării și/sau păgubitelui, pentru fiecare zi de întârziere, o penalitate de 0,1% din suma despăgubirii de asigurare.

Principiile reprezintă un criteriu fundamental în elucidarea naturii juridice a despăgubirii de asigurare. Totuși, datorită importanței și complexității acestui aspect, în continuare vom descrie doar principiile generale ale dreptului civil, iar cele specifice despăgubirii de asigurare vor fi analizate în secțiunea următoare, în care ajungem la concluzia 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, se răsfrâng asupra instituției despăgubirii de asigurare.

Cele mai importante principii ale dreptului civil sunt specificate în Codul civil, la art. 1 alin. (1) [37]: 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.

Analiza principiilor dreptului civil facilitează într-un mod considerabil elucidarea naturii juridice veritabile a despăgubirii de asigurare.

Principiul inviolabilității proprietății, după cum am menționat, își găsește reflectare în art. 1 din Codul civil. Mai mult ca atât, cel mai important drept real - dreptul de proprietate - întotdeauna a beneficiat de o reglementare specială, fiind consfințit în mod inevitabil și în Legea Supremă [32]. Astfel, la alin. (1) art. 46 din Constituția Republicii Moldova se prevede că dreptul de proprietate privată, precum și creanțele asupra statului sunt garantate. Dezvoltând această idee, Codul civil dispune, în art. 501, că proprietatea este, în condițiile legii, inviolabilă. Acest principiu este relevant în mod direct despăgubirii de asigurare, din moment ce aceasta din urmă

are un caracter patrimonial și urmează a fi privită ca un „bun”, în sensul art. 1 din Protocolul 1 al Convenției europene a Drepturilor Omului. [31]

Principiul libertății contractuale joacă un rol important în asigurarea și dezvoltarea circuitului civil. În conformitate cu acest principiu, subiecții dreptului civil pot să-și aleagă de sine stătător persoanele cu care să încheie acte juridice civile, să negocieze condiții contractuale. Astfel, în asigurările din domeniul rutier acest principiu se materializează, mai cu seamă, în asigurarea CASCO, care constituie o formă specifică a asigurărilor auto, unde de comun acord se negociază clauzele contractului, inclusiv cele ce se referă la obiectul prezentei cercetări – despăgubirea de asigurare.

La art. 993 alin. (7) CC RM se prevede că obligarea la încheierea unui contract este interzisă, cu *excepția cazurilor când obligația de a contracta este prevăzută de lege* sau dacă decurge dintr-o obligație asumată benevol. Aici facem referință la art. 4 din Legea nr.414 din 22.12.2006, potrivit căruia *„persoanele fizice și persoanele juridice care au în posesiune autovehicule supuse înmatriculării pe teritoriul Republicii Moldova sunt obligate să se asigure pentru cazuri de răspundere civilă ca urmare a prejudiciilor cauzate prin accident de autovehicul produs în limitele teritoriale de acoperire ale asigurării”*.

Principiul inadmisibilității imixtiunii în afacerile private caracterizează, în mod prioritar, dreptul civil ca fiind o ramură a dreptului privat împreună cu toate instituțiile sale, inclusiv cu despăgubirea de asigurare din domeniul auto. Astfel, esența principiului rezidă în stabilirea faptului că statul și organele lui nu pot să intervină în afacerile private, decât doar în cazurile și în condițiile prevăzute de lege.

Respectarea acestui principiu al dreptului civil este posibilă și prin prisma reglementărilor din Codul civil (art. 16 lit. d), care admit răspunderea statului pentru prejudiciul cauzat prin imixtiune în raporturile juridice civile și care prevede ca metodă de apărare a acestuia declararea nulității actului emis de o autoritate publică.

Relevanța principiului vizat la elucidarea naturii juridice a despăgubirii de asigurare constă în faptul că despăgubirea de asigurare din domeniul rutier reprezintă rezultatul raporturilor juridice de drept privat între două părți ce se află pe picior de egalitate. Astfel, acestea dețin speranța legitimă că statul nu va interveni și nu va comite ingerințe care să le compromită acordul și, respectiv, întregul raport juridic, care în mod inevitabil include și despăgubirea de asigurare.

Principiul egalității în fața legii civile are o deosebită importanță în dreptul civil și, implicit, în raporturile de asigurare, din care derivă însăși despăgubirea de asigurare, întrucât raporturile de drept se bazează pe egalitatea participanților. El își găsește reflectare în egalitatea

capacității juridice, adică în egala aptitudine de a avea drepturi și obligații, în posibilitatea egală a tuturor de a-și exercita drepturile subiective.

În temeiul celor menționate, considerăm conturată în esență natura juridică a despăgubirii de asigurare, locul acesteia în sistemul dreptului și rolul pe care îl ocupă în raporturile de asigurare. În opinia noastră, este absolut necesar să cercetăm încă un aspect, care, datorită complexității sale, urmează a fi analizat într-o secțiune separată – *principiile specifice despăgubirii de asigurare*.

În altă ordine de idei, importanța elucidării conceptului „despăgubire de asigurare” rezidă în 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, această 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.

În acest sens, considerăm că e necesar să remarcăm că despăgubirea de asigurare nu urmează a fi privită în niciun caz ca modalitate a răspunderii civile, ci mai degrabă ca o prestație, o materializare a obligației asigurătorului stabilită în contractul de asigurare.

Respectiv, ea reprezintă un element *sine qua non* al obiectului contractelor de asigurare din domeniul transportului auto, la care este obligat asigurătorul în cazul survenirii cazului asigurat.

În literatura de specialitate, conceptul de despăgubire de asigurare este definit ca fiind echivalentul prejudiciului suferit de creditor ca urmare a unei fapte ilicite sau contrare raportului contractual [142, p.312]. Or, în cazul unei interpretări lingvistice a conceptului, urmează a fi despăgubită persoana care a suferit un prejudiciu, o pagubă. Totuși, când suntem în prezența unei interpretări juridice, existența prejudiciului nu este unica premisă pentru ca persoana respectivă să obțină un drept de despăgubire.

Astfel, în cazul *răspunderii juridice civile contractuale*, în temeiul art. 901 CC RM, aceasta urmează a fi angajată exclusiv în cazul încălcării unei obligații concrete născute dintr-un contract preexistent, valabil încheiat. Deci, este lesne de observat că despăgubirea de asigurare nu poate fi o modalitate a răspunderii juridice civile contractuale din moment ce aceasta urmează a fi achitată de către asigurător în lipsa unei neexecutări esențiale prealabile a contractului.

Totodată, în cazul *răspunderii juridice civile delictuale*, în temeiul art. 1998 CC RM, aceasta urmează a fi angajată exclusiv în cazul încălcării unei obligații legale cu caracter general de a nu vătăma drepturile altuia prin fapte ilicite. Fapt care demonstrează că despăgubirea de

asigurare nu este o modalitate nici a acestei forme de răspundere juridică civilă, din moment ce despăgubirea de asigurare este achitată în baza raporturilor contractuale create între asigurător și asigurat.

Totuși, chiar dacă despăgubirea de asigurare în cazul contractelor din domeniul transportului rutier nu reprezintă o modalitate a răspunderii juridice civile, aceasta nu înseamnă că între despăgubirea de asigurare ca prestație corelativă a asigurătorului și răspunderea juridică civilă nu există nicio legătură juridică. Or, despăgubirea de asigurare este rezultatul executării unui contract de asigurare.

În cadrul instituției juridice, normele juridice se află în legătură organică nu doar prin obiectul și metoda comună de reglementare, dar și printr-un principiu director comun.

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 sunt doar câteva principii de care se conduc asigurătorii la calcularea și achitarea despăgubirilor de asigurare.

În urma analizei și cercetărilor asupra instituției despăgubirii de asigurare, am evidențiat câteva principii care, în ansamblu, determină corectitudinea calculării și achitării despăgubirii de asigurare, soluționând în așa mod sarcina propusă de conceptul despăgubirii de asigurare. [60, p.98]

Principiul compensării prejudiciului cauzat prin survenirea cazului asigurat. Apreciem acest principiu ca primul și cel mai important nu doar pentru despăgubirea de asigurare, dar și pentru întreaga instituție 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. Astfel, despăgubirea de asigurare are rolul de a contribui la refacerea bunurilor avariate sau distruse, la repararea unor prejudicii de care asigurații răspund conform legii și la acordarea unor sume în cazul producerii unor evenimente pentru a căror survenire s-a încheiat contractul respectiv de asigurare. Cu alte cuvinte, prin intermediul principiului compensării prejudiciului cauzat prin survenirea cazului asigurat se încearcă o repunere financiară a asiguratului în situația anterioară.

Principiul achitării despăgubirii de asigurare în limitele prevăzute de lege caracterizează și determină în exclusivitate cuantumul despăgubirii de asigurare. Or, utilizarea termenului „limite” în alt sens decât cel menționat ar putea crea confuzie în cadrul analizei altor principii esențiale ce vor fi investigate ulterior. Esența raporturilor de asigurare necesită în mod imperios ca acest aspect să fie reglementat în mod detaliat, pentru a nu permite apariția unor situații în

care, pe de o parte, ar apărea temei de îmbogățire nejustificată (când despăgubirea de asigurare este exagerat mai mare decât prejudiciul real suferit) sau, pe de altă parte, ar putea exista o lipsă efectivă de compensare ca urmare a cuantumului prea mic al despăgubirii de asigurare în raport cu prejudiciul real suferit.

În asigurarea „Carte verde” nu sunt stabilite sume asigurate, iar, în caz de pagube materiale, deces sau leziuni corporale produse terților, despăgubirile se acordă în conformitate cu legislația privind răspunderea civilă a țării în care s-a produs accidentul. [69, p.32]

De asemenea, reflectarea acestui principiu o regăsim și în Legea nr. 407 din 21.12.2006, care reprezintă *inter alia* un act normativ cadru în domeniul asigurărilor. În conformitate cu art. 15 alin. (5) din legea menționată *supra*, despăgubirea de asigurare nu poate depăși valoarea bunurilor la data producerii evenimentului asigurat și nici cuantumul prejudiciului real suportat.

Articolul 15 alin. (8) Legea nr.407 din 21.12.2006 statuează că, dacă pentru același bun sunt încheiate mai multe contracte de asigurare care, în ansamblu, depășesc valoarea reală a bunului, fiecare asigurător este obligat să plătească partea din prejudiciu egală cu raportul dintre suma asigurată prin contract și valoarea totală a sumelor asigurate prin toate contractele, fără ca asiguratul să poată încasa o despăgubire mai mare decât prejudiciul efectiv, consecință directă a riscului.

Un alt principiu cercetat de către autori este cel al *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.

De menționat că în asigurarea de bunuri (CASCO) despăgubirea de asigurare se va achita până la limita sumei asigurate, indiferent dacă paguba rezultă dintr-un singur caz asigurat sau din câteva.

Principiul subsidiarității despăgubirii de asigurare. Acest principiu 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, 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.

Conformitatea cu principiul securității raporturilor juridice se atestă prin faptul că normele juridice ce se referă la posibilitatea asiguratului de a înainta o acțiune către persoana responsabilă de survenirea cazului asigurat și prevederile care se referă la respectarea limitelor asigurării sunt certe și previzibile, iar condițiile sunt expres stabilite de lege. Repararea justă și echitabilă a prejudiciului este dedusă din posibilitatea legală ce îi este acordată asiguratului de a înainta pretenții în privința persoanei responsabile de accident, pentru a nu-i compromite în esență dreptul la proprietate asigurat de prevederile art. 1 din Protocolul 1 al Convenției europene pentru protecția drepturilor omului și a libertăților fundamentale.

Un alt principiu la fel de determinant este *principiul achitării despăgubirii de asigurare doar în cazurile prevăzute de lege*. Acest principiu se regăsește în prevederile art. 15 și 16, Legea nr. 414 din 22.12.2006. De remarcat că principiul achitării despăgubirii de asigurare în cazurile 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 ele conturează în esență premisele și criteriile cu caracter general, în temeiul cărora asiguratul va avea dreptul la primirea despăgubirii de asigurare.

Cu alte cuvinte, respectivele premise și condiții au în esență scopul de a stabili anumite limite și criterii previzibile și certe pentru care asiguratul va avea dreptul la repararea pagubelor de către asigurător prin achitarea unei despăgubiri de asigurare.

Principiul proporționalității este, de asemenea, un principiu fundamental al despăgubirii de asigurare. Anume acesta menține echilibrul dintre interesele legitime ale părților contractului de asigurare, iar uneori și ale persoanei responsabile de survenirea cazului asigurat. Considerăm că principiul poate fi privit prin prisma a două versiuni: una în sens larg, iar alta în sens îngust.

Manifestarea principiului proporționalității, *lato sensu*, constă în faptul că despăgubirea de asigurare este direct proporțională cu paguba.

La rândul său, art. 17 Legea nr. 414 din 22.12.2006 configurează esența principiului proporționalității despăgubirii de asigurare în domeniul auto, *stricto sensu*. Această versiune a principiului proporționalității caracterizează quantumul despăgubirii în caz de culpă comună. Astfel, în cazul în care părțile au provocat din culpă accidentul sau majorarea pagubei, fiecare dintre ele va fi obligată să compenseze *numai partea din pagubă care îi este imputabilă*. În acest caz, legiuitorul stabilește fără echivoc că întinderea răspunderii fiecărei părți pentru producerea accidentului de autovehicul va fi determinată prin acte și alte mijloace probatorii.

În cazul în care este imposibil a determina întinderea răspunderii fiecărei părți pentru accidentul produs, răspunderea se va stabili în cote egale, în funcție de numărul părților implicate

în accident, fiecare având dreptul la despăgubire în proporția în care nu poartă răspundere de producerea accidentului.

Principiul proporționalității despăgubirii de asigurare este interdependent de principiul general al *integralității asigurărilor*, adică nivelul despăgubirilor urmează a se determina cât mai aproape de valoarea reală a bunurilor asigurate, pentru ca aceste despăgubiri să permită refacerea bunurilor avariate sau distruse.

Un alt principiu fundamental al despăgubirii de asigurare din domeniul transportului rutier constă în natura juridică a acesteia. 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 acest principiu nu are un caracter absolut, iar derogarea de la regula generală, conform căreia despăgubirea de asigurare urmează să fi achitată în bani, este în principiu posibilă, dar condiționată de acordul scris al asiguratului. Astfel, derogarea de la principiul enunțat se manifestă în particular prin compensarea prejudiciului, prin restabilirea sau repararea bunurilor. Conform prevederilor art. 6 alin. (4) Legea nr. 407 din 21.12.2006, compensarea prejudiciului prin restabilire sau repararea bunurilor, prin prestarea de servicii se permite doar cu acordul scris al asiguratului.

Principiul caracterului coercitiv (sanționator) al despăgubirii de asigurare este un alt principiu esențial care facilitează deslușirea naturii juridice a despăgubirii de asigurare ca instituție de drept civil.

Acesta își găsește exprimare în art. 6 alin. (6) Legea nr. 407 din 21.12.2006, în care se stabilește că, în caz de încălcare a termenului de plată a despăgubirii de asigurare din vina asigurătorului, acesta va plăti asiguratului, beneficiarului asigurării și/sau păgubitului, pentru fiecare zi de întârziere, o penalitate de 0,1% din suma despăgubirii de asigurare. Esența principiului rezidă în faptul că penalitatea într-o atare situație reprezintă un mecanism efectiv complex, fără a avea un caracter excesiv sau derizoriu, care duce la dezdăunarea integrală a creditorului și, totodată, asigură sancționarea rezonabilă a debitorului. Fapt ce confirmă o dată în plus caracterul complex al despăgubirii de asigurare ca instituție de drept civil.

Principiul insesizabilității despăgubirii de asigurare în asigurările de răspundere civilă este și el unul important în determinarea și conturarea despăgubirii de asigurare ca instituție de drept. Deducem esența acestuia din interpretarea logică a art. 16 alin. (6) Legea nr. 407 din 21.12.2006, care presupune că asigurătorul plătește nemijlocit celui păgubit despăgubire (*care nu poate fi urmărită de creditorii asiguratului*) în măsura în care el nu a fost despăgubit de asigurat.

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 primită de persoana păgubită de la asigurător să nu poată fi urmărită de către creditorii primei.

Prezentul principiu reprezintă o excepție de la art. 35 CC RM, care stabilește că persoana fizică răspunde pentru obligațiile sale cu tot patrimoniul său, cu excepția bunurilor care, conform legii, nu pot fi urmărite. Or, în conformitate cu art. 459 alin. (5) CC RM, banii reprezintă o categorie specială de bunuri, care, datorită priorităților lor deosebite, sunt un echivalent general al tuturor celorlalte bunuri și constituie un instrument general al schimbului.

Efectul unei astfel de prevederi legale, prin care se interzice urmărirea despăgubirii de asigurare în cazul asigurărilor de răspundere civilă, se manifestă în mod evident în inaplicabilitatea urmăririi bunurilor în legătură cu obligațiile persoanei. Prin urmare, principiul în cauză reprezintă un impediment veritabil pentru ca un creditor să poată solicita, și în cele din urmă executa în mod silit, suma primită de debitor (asigurat) cu titlu de despăgubire de asigurare.

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

Negru T. formulează următoarea definiție relevantă în contextul discutat: „Operațiunea juridică prin care toate drepturile creditorului se transmit asupra celui care plătește sau care este terț față de raportul inițial dintre creditor și debitor și poartă numele de subrogație (înlocuire)”. [115, p.25]

Subrogarea o regăsim în prevederile art. 1856 CC RM, unde se indică exhaustiv că asiguratul care a plătit despăgubirea de asigurare preia, în limitele acestei sume, dreptul la creanță pe care asiguratul sau o altă persoană care a încasat despăgubirea de asigurare îl deține în raport cu terțul responsabil de producerea pagubei, dacă legea sau contractul nu prevede altfel. Prin subrogare, asigurătorul exercită acțiunea în nume propriu, ca titular al dreptului asupra creanței, respectiv acțiunea pe care asiguratul ar fi intentat-o împotriva autorului pagubei. Asigurătorul va beneficia de toate avantajele asiguratului, putând opune terților mijloacele de apărare sau excepțiile ce ar fi fost invocate de asigurat.

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 dorește să le asigure.

Dacă această relație lipsește, atunci contractul devine ilegal, ducând la anularea sau la imposibilitatea aplicării lui, în funcție de natura asigurării.

O persoană are un interes asigurabil, dacă în urma producerii unui eveniment supus asigurării ar putea suporta o pierdere financiară sau orice alt prejudiciu. Deși pot fi mai multe persoane cu un interes asigurabil, doar persoanele asigurate pot fi despăgubite. Pentru a fi asigurabil, un interes trebuie să fie economic, evaluabil în bani și, desigur, să existe în momentul încheierii contractului.

Obiectul asigurării poate fi reprezentat de orice formă de proprietate sau eveniment ce poate duce la pierderea unui drept legal sau la crearea unei obligații față de terț. De exemplu, obiectele asigurărilor de bunuri pentru riscul de incendiu pot fi mijloacele de transport; în asigurările de răspundere civilă, obiectul îl reprezintă răspunderea față de terți pentru pagube materiale sau afectări corporale.

Este de remarcat faptul că în contractul de asigurare nu se asigură cele prezentate mai sus, ci interesul comercial, patrimonial al asiguratului față de obiectul asigurării. Obiectul contractului de asigurare este, *de facto*, numele dat interesului financiar pe care o persoană îl are în legătură cu obiectul asigurării.

Interesul asigurabil este interesul ce se naște din raporturile unei persoane cu privire la un anumit bun ce poate fi asigurat. Interesul asigurabil reprezintă valoarea bănească a bunului expus pierderii sau valoarea patrimonială care poate fi pierdută pentru asigurat sau beneficiar ca urmare a producerii evenimentului asigurat.

În cazurile de răspundere civilă, interesele asigurabile sunt mai puțin evidente. Totuși, prin comparație, legislația americană stabilește că orice entitate are un interes asigurabil față de un eveniment care poate determina o obligație pentru acea entitate. Astfel, interesele asigurabile ce au la bază o obligație legală potențială nu decurg din dreptul de proprietate. Acestea sunt determinate de faptul că asiguratului i se pot impune de către tribunal despăgubiri pentru daune sau prejudicii rezultate dintr-un eveniment asigurat. [29, p.265]

Principiul bunei-credințe. 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.

Cu toate acestea, legiuitorul, la art.1837 alin. (1) CC al RM, prevede obligația solicitantului asigurării să informeze asigurătorul despre toate împrejurările pe care le cunoaște sau ar trebui să le cunoască și care ar face obiectul întrebărilor clare și precise puse lui de către asigurător. [37, art.1837 al. (1)]

Principiul bunei-credințe poate fi definit ca fiind datoria pozitivă a asiguratului de a informa voluntar, precis și complet asupra tuturor faptelor materiale privind riscul propus spre asigurare, „chiar dacă subscriitorul sau asigurătorul întreabă sau nu” [25, p.186].

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.

Contribuția apare atunci când asiguratul are două asigurări pentru același bun. Ca și subrogarea, contribuția se aplică în exclusivitate la asigurările de bunuri și la cele de răspundere civilă.

Principiul „causa proxima” reprezintă o cauză activă și efectivă, care declanșează un flux de evenimente ce determină o pierdere, fără intervenția a niciunei forțe care a început sau a funcționat activ, provenită dintr-o sursă nouă și independentă. [25, p.186]

Causa proxima este prima sub aspectul efectului și al momentului în care s-a produs. Ea reprezintă o cauză dominantă, efectivă și activă, respectiv trebuie considerată o cauza imediată și nu una îndepărtată. O cauză activă și eficace presupune existența unei legături directe între cauză și efect. Dacă vor exista mai multe cauze, *causa proxima* va fi cea mai puternică sau dominantă care a contribuit la producerea prejudiciului.

Pot exista mai multe cauze care duc la producerea unui prejudiciu; astfel, se poate vorbi despre un flux de evenimente, rareori existând un singur eveniment, izolat, cauzator de pagube. Asiguratorul răspunde pentru orice daună produsă doar în ceea ce privește riscurile ce sunt acoperite prin contract și nu cele acoperite. Deci, pentru a fi despăgubită, pierderea trebuie să rezulte dintr-un risc asigurat sau trebuie să fie rezultatul unui flux de evenimente ca urmare a unui risc asigurat.

Un eveniment poate fi determinat de două sau de mai multe cauze concurente independente una de cealaltă sau care se pot produce în același timp, contribuind la producerea daunei. Spre exemplu, un incendiu la o fabrică ar putea-o devasta în același timp cu o revoltă a muncitorilor, dar independent de aceasta. Prejudiciul este determinat de ambele motive: atât de incendiul propriu-zis, cât și de distrugerile pricinuite în urma revoltei muncitorilor.

1.3. Concluzii la capitolul I

Generalizând cele expuse în primul capitol, concluzionăm următoarele:

Conceptualizarea despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier poate fi cercetată doar în cazul în care vor fi deslușite conceptele, natura juridică și termenii care sunt similari despăgubirii de asigurare, care, uneori, datorită superficialității de cercetare, se confundă. Astfel, despăgubirea de asigurare în domeniul transportului rutier urmează a fi distinsă de suma asigurată; or, spre deosebire de despăgubirea de asigurare în domeniul transportului rutier, suma asigurată reprezintă însăși suma care urmează a fi achitată în temeiul surveniri cazului asigurat în cadrul raportului de asigurare. Despăgubirea de asigurare în domeniul transportului rutier nu poate depăși sub nicio formă suma asigurată sau valoarea reală a prejudiciului. Legiuitorul urmează să indice expres în actul normativ că despăgubirea de asigurare cuprinde prejudiciul real cauzat în limitele actului de reglementare, astfel încât Legea nr. 407 din 21.12.2006 și Legea nr. 414 din 22.12.2006 să fie în concordanță cu art. 19 CC RM. În acest sens, venim cu următoarea definiție: *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.*

În urma analizei lingvistice a conceptului de despăgubire și a celui de daună, am constatat că ultima reprezintă o condiție *sine qua non* în apariția despăgubirii de asigurare; totuși paguba este premisa fundamentală, însă nu suficientă în apariția despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier.

În aceeași ordine de idei, natura juridică a despăgubirii de asigurare a fost cercetată prin prisma legăturii juridice a acesteia cu formele răspunderii civile. Astfel, concluzionăm că legătura dintre cele două concepte distincte rezidă în faptul 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.

Referitor la rolul și locul despăgubirii de asigurare, s-a reiterat că despăgubirea de asigurare trebuie interpretată ca un concept extrem de important al dreptului civil. Relevanța și importanța acesteia derivă, în mare parte, din complexitatea și necesitatea raporturilor de asigurare, unde despăgubirea de asigurare oferă raporturilor în cauză esență juridică. În lipsa despăgubirii de asigurare, dispare obiectul asigurării în general.

În prezentul capitol, principiile despăgubirii de asigurare ocupă un loc extrem de important pentru configurarea naturii juridice a despăgubirii de asigurare. Astfel, am decis că este imperios ca analiza principiilor specifice despăgubirii de asigurare să fie precedată de analiza principiilor

generale ale dreptului civil, dat fiind că acestea din urmă au o bază legislativă funcțională pentru toate raporturile de asigurare, inclusiv cele referitoare la despăgubirea de asigurare.

Prin urmare, legătura juridică dintre principiile generale ale dreptului civil și cele specifice despăgubirii de asigurare rezidă în faptul că cele generale conturează cadrul juridic pentru toate instituțiile dreptului civil. Astfel, fiecare dintre principiile enumerate și analizate comportă un rol important în configurarea conceptului despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier și a raportului acesteia cu prejudiciul cauzat.

II. CONDIȚIILE ACHITĂRII DESPĂGUBIRII DE ASIGURARE ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER

2.1. Contractul de asigurare și polița de asigurare

Definiția legală a contractului de asigurare o găsim doar la art. 1822 CC RM, aceasta în pofida faptului că asigurarea este reglementată de o serie de legi speciale. Astfel, în conformitate cu prevederile generale ale CC RM, *prin contract de asigurare, 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.* Este lesne de observat că această definiție se aplică tuturor varietăților de asigurare, inclusiv celor care reprezintă obiectul prezentei investigații științifice: asigurarea facultativă a transportului rutier (CASCO), asigurarea obligatorie de răspundere civilă (RCA) și asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători. Or, acest lucru este posibil datorită enunțării tuturor elementelor fundamentale ale unui contract de asigurare, indiferent de natura lui juridică și anume: subiecții contractului (asigurat și asigurător), obiectul contractului (prestațiile/obligațiile corelative ale subiecților), prima de asigurare, riscul asigurat, suma asigurată sau despăgubirea de asigurare și termenul.

Legea Republicii Moldova cu privire la asigurări, nr. 407 din 21.12.2006, nu definește contractul de asigurare, dar definește asigurarea ca fiind transferul unui risc eventual, inclusiv al riscului unei pierderi financiare și/sau al unei pagube materiale, de la asigurat la asigurător, în conformitate cu contractul de asigurare.

Pentru o mai bună lămurire a esenței juridice a contractelor de asigurare în domeniul transportului rutier și a importanței contractului de asigurare în coraport cu despăgubirea de asigurare, urmează să prezentăm caracterele juridice ale acestora.

Astfel, *caracterele juridice* ale contractelor de asigure în domeniul transportului rutier sunt următoarele:

Contractul de asigurare este *sinalagmatic*, deoarece fiecare parte se obligă reciproc, părțile avându-și cauza juridică în obligația celuilalt.

Astfel, în schimbul primei de asigurare pe care o plătește asiguratul, asigurătorul se obligă ca în situația producerii cazului asigurat, să achite despăgubirea de asigurare. Chiar dacă obligația asigurătorului de a plăti despăgubirea de asigurare este sub condiție suspensivă (acea de producere a cazului asigurat), ea totuși nu afectează caracterul bilateral, respectiv sinalagmatic al contractului de asigurare. [108, p.276] Obligându-se una față de alta, fiecare dintre părțile

contractante este creditor și debitor pentru cealaltă. Obligațiile celor două părți nu sunt doar reciproce, dar și interdependente. Or, existența obligației asiguratorului depinde de existența obligației asiguratului și invers. În literatura juridică de specialitate [107, p.33], s-a pus problema dacă se mai poate vorbi despre o corelație între obligațiile reciproc asumate de fiecare dintre părți cât timp riscul nu s-a realizat.

Din moment ce asigurarea se referă la un risc incert, deci nu se știe dacă evenimentul asigurat se va produce sau nu – *incertus an, incertus quando* – obligațiile asiguratorului sunt supuse unei condiții. Prin urmare, asiguratorul nu datorează indemnizația la care s-a obligat decât la producerea evenimentului viitor și incert. Această concluzie nu înlătură în niciun caz caracterul sinalagmatic al contractului de asigurare în domeniul transportului auto, pentru că acesta dă naștere la obligații reciproce, fiecare dintre ele servind drept cauză pentru cealaltă [176, p.69]. Între obligațiile părților există o legătură definitivă, iar reciprocitatea lor nu poate fi înlăturată de evenimentul viitor și incert. Cu alte cuvinte, în pofida faptului că executarea obligației asiguratorului este condiționată de producerea evenimentului viitor și incert, existența însăși a contractului nu este compromisă. *Per a contrario*, dacă existența contractului ar fi subordonată realizării riscului, asiguratul nu ar mai fi obligat să plătească prima decât în ipoteza survenirii cazului asigurat.

Contractul de asigurare are caracter *oneros*, care constă în faptul că fiecare parte urmărește un anumit avantaj, o contraprestație în schimbul celeia pe care o face ori se obligă a o face în favoarea celeilalte părți. În pofida faptului că asiguratul nu urmărește în mod direct un interes patrimonial, el tinde să obțină de la asigurator o anumită protecție, în cazul producerii cazului asigurat, materializată într-o despăgubire pentru dauna produsă, în cazul asigurării facultative (CASCO) sau ca răspunderea civilă pentru fapta lui să fie asumată de către altcineva, în cazul asigurării obligatorii (RCA).

Din moment ce contractul de asigurare este suspensiv de asigurare datorită incertitudinii evenimentului asigurat, este lesne de observat că nu de fiecare dată asiguratul va primi o despăgubire de asigurare. Cu alte cuvinte, contractul de asigurare produce efecte doar la survenirea cazului asigurat, iar asiguratul sau beneficiarul despăgubirii de asigurare va primi compensarea bănească doar în aceste cazuri. Totuși, pentru determinarea caracterului oneros al contractului, este important elementul subiectiv, și anume: asiguratul dorește ca în cazul producerii cazului asigurat să obțină o despăgubire.

În aceeași ordine de idei, elementului oneros al contractului de asigurare îi este specific caracterul de proporționalitate între prima de asigurare achitată de către asigurat și despăgubirea

de asigurare ce urmează s-o achite asigurătorul în urma survenirii cazului asigurat. Caracterul de proporționalitate păstrează un just echilibru economic între interesele subiecților contractului de asigurare, fapt ce garantează într-o măsură oarecare securitatea raporturilor juridice.

Contractul de asigurare este *consensual*. În temeiul acestui caracter, pentru a se considera valabil, contractul de asigurare se încheie prin simplul acord de voință al părților, fără a fi nevoie de vreo formă specială de manifestare a acestora. Decisiv într-o astfel de situație este faptul că părțile să cadă de acord asupra elementelor esențiale ale contractului. Trebuie de menționat că, în pofida faptului că legislația în vigoare prevede expres forma scrisă de încheiere a contractului de asigurare (art. 8 alin. (1) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, art. 1830 alin. (2) CC RM), acest lucru nu compromite caracterul consensual al contractului; or, forma scrisă în asemenea caz nu reprezintă o condiție de validitate a contractului. Concluzia respectivă rezultă din interpretarea sistemică a normelor juridice prevăzute de art. 8 al Legii nr. 414 din 22.12.2006, de art. 1830 CC RM și, respectiv, de art. 322 alin. (2) CC RM. Or, nerespectarea formei scrise a actului juridic atrage nulitatea lui doar în cazul în care acest efect este expres prevăzut de lege sau prin acordul părților. Ca urmare, lipsa formei scrise nu va atrage nulitatea contractului, ci va determina numai limitarea posibilității de a se dovedi existența și conținutul acestuia. [131, p.41]

Caracterul consensual al contractului de asigurare este justificat și prin etapele ce urmează a fi parcurse pentru încheierea unui contract de asigurare valabil. Astfel, etapele sumare ale încheierii contractului de asigurare includ: cererea asiguratului de a contracta, după care asiguratul achită prima de asigurare în baza căreia i se eliberează polița și contractul de asigurare ce confirmă încheierea nemijlocită a raportului de asigurare. Totuși, datorită importanței acestor etape în explicarea naturii juridice a contractului de asigurare, ne rezervăm dreptul de a detalia pe parcursul cercetării noastre, etapele de încheiere a contractului de asigurare.

Contractul de asigurare are un caracter *aleatoriu*. Caracterul respectiv rezidă din faptul că la momentul încheierii contractului de asigurare producerea cazului asigurat și momentul producerii sunt incerte. Din această cauză, părțile contractante nu au posibilitate să cunoască în prealabil întinderea obligațiilor asumate. În literatura juridică de specialitate [79, p.195] predomină opinia potrivit căreia asigurarea are un caracter aleatoriu. Incertitudinea privește însăși realizarea evenimentului vizat; or, este imposibil a stabili momentul producerii acestuia. Există o incertitudine și în privința efectelor contractului de asigurare; or, la momentul încheierii contractului, nu se poate cunoaște dacă, și în ce măsură, fiecare dintre părți va avea un avantaj sau o pierdere ca rezultat al încheierii contractului.

Totuși, unii autori [113, p.40] au contestat caracterul aleatoriu al contractului de asigurare. S-a susținut că acest caracter nu ar rezulta decât dacă raporturile juridice dintre asigurat și asigurător sunt privite în mod izolat. Dacă raporturile sunt privite ca o operațiune de masă, contractul nu mai are caracter aleatoriu, întrucât pe totalitatea contractelor și pe perioade mai lungi de timp riscurile se realizează statistic și asigurătorul nu ar face altceva decât să organizeze o mutualitate, iar cu primele încasate să plătească pe acei asigurați în privința cărora riscul s-a realizat. Totuși, o astfel de opinie urmează a fi privită critic. În ce privește asiguratul, este neîndoielnic că prestația lui nu are un echivalent cert, cel puțin în ceea ce privește despăgubirea de asigurare ca obligație esențială a asigurătorului a cărei plată este condiționată de producerea riscului asigurat. Nu rezistă criticii nici argumentul referitor la certitudinea cu privire la posibilitățile asigurătorului de a achita despăgubirea de asigurare, ca urmare a modului de calcul al primelor de asigurare astfel încât să le poată prevedea. Această poziție vizează totalitatea contractelor pe care le încheie asigurătorul, nu fiecare contract în parte, cum ar fi normal.

Contractul de asigurare are un caracter de *adeziune*, deoarece în majoritatea cazurilor clauzele contractului sunt stabilite de către asigurător, iar asiguratul poate doar să le accepte sau nu. Departe de a fi expresia voinței libere a părților contractante, contractul de adeziune reprezintă voința unei singure părți, puternică economic, care se impune celeilalte părți, silită sau să accepte condițiile contractului, sau să refuze contractarea [138, p.45].

În pofida faptului că în contractul de asigurare facultativă (CASCO) clauzele lui în principiu pot fi modificate, totuși acesta oricum va fi caracterizat ca un contract de adeziune. Această posibilitate de modificare reprezintă o iluzie, deoarece amendamentele aduse de către asigurat pot fi doar neesențiale în contextul întregului contract de asigurare. Mai mult ca atât, clauzele contractelor de asigurare facultative sunt cuprinse în Condițiile de Asigurare pentru clasa de asigurare corespunzătoare și modificarea clauzelor contractuale ar însemna necesitatea modificării Condițiilor de Asigurare elaborate de asigurător și aprobate de către CNPF. Însă, în majoritatea contractelor de asigurare este indicat expres că, în cazul în care clauzele contractuale vin în contradicție cu Condițiile de Asigurare sau cu legislația în vigoare, se aplică prevederile legale sau ale Condițiilor de Asigurare. Cât privește contractele de asigurare obligatorie, acestea sunt tipizate și nu diferă, după condiții, unul de altul.

Contractul de asigurare poate avea în unele cazuri un caracter *obligatoriu*. Încheierea contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă este impusă prin lege; astfel, existența contractelor obligatorii în dreptul civil reprezintă o excepție de la principiul libertății contractuale ce caracterizează în linii mari raporturile de drept civil. Caracterul excepțional al contractelor

obligatorii derivă din dispoziția art. 993 alin. (7) CC RM: *Obligarea la încheierea unui contract este interzisă, cu excepția cazurilor când obligația de a contracta este prevăzută de prezentul cod, de lege sau dacă reiese dintr-o obligație asumată benevol.* Astfel, faptul că legiuitorul obligă persoanele la încheierea contractului de asigurare obligatorie de răspundere civilă stabilește criterii în baza cărora asigurătorii calculează anticipat și de sine stătător prima de asigurare, stabilește implicit și limitele răspunderii de asigurare, reflectă o ingerință în libertatea contractuală a asiguratului.

Contractul de asigurare este *generator de drepturi de creanțe*. Fiecare dintre părțile contractului de asigurare deține câte un drept de creanță. Singura diferență între aceste drepturi constă în momentul de apariție a dreptului; or, dreptul de creanță al asigurătorului apare din momentul încheierii contractului și se exteriorizează în prima de asigurare pe care urmează s-o achite asiguratul. În ce privește asiguratul, dreptului de creanță se manifestă doar după producerea cazului asigurat și se exteriorizează, la rândul său, în despăgubirea de asigurare la care e obligat asigurătorul.

Contractul de asigurare este un contract *numit*. Acest caracter a fost identificat odată cu enunțarea prevederii normative din Codul civil al Republicii Moldova care definește contractul de asigurare (art. 1822 CC RM).

Contractul de asigurare este unul contract *principal*; se caracterizează printr-o existență de sine stătătoare și a cărei soartă nu depinde de alte contracte. Totuși, în cazul înstrăinării autovehiculului, legislația în vigoare stabilește anumite consecințe pentru asigurător și asigurat. Astfel, în contractele de asigurare CASCO, dacă asiguratul (vânzătorul) nu a notificat asigurătorul în decurs de 10 zile despre înstrăinarea bunului, contractul se consideră reziliat din momentul înstrăinării bunului. Noul dobânditor are opțiunea de a menține sau nu contractul. Asigurătorul, la rândul său, va recalcula prima de asigurare pentru noul asigurat și va reduce sau, respectiv, va majora prima de asigurare pentru perioada neexpirată a contractului de asigurare [102, art.15 al.(10)]. În prezența unui contract de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, în cazul înstrăinării autovehiculului, dobânditorul obține calitatea de posesor și, respectiv, din acest moment este obligat să încheie contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă pe numele său, cu includerea persoanelor admise sau nu la volan [87, pct.5]. Consecințele nerespectării acestor condiții de către noul dobânditor sunt identice cu cele ale oricărei persoane care deține obligația de a încheia contract de asigurare (RCA); astfel, ea va fi trasă la răspundere contravențională [35, art.229 al.(3)].

În doctrina de specialitate se vehiculează opinia despre contractul de asigurare că este un contract *personal*, deoarece, deși obiectul asigurării poate fi o proprietate, un bun sau un interes, prin contractul de asigurare se asigură persoana/persoanele, nu însă proprietatea [25, p.178]. Dezvoltând această poziție, trebuie să menționăm că, deoarece răspunderea este strict legată de delict, delincvent poate fi doar o persoană. Astfel, este important să fie asigurat riscul produs de persoană și nu de bun; or, bunul *per se* nu are capacitatea de a produce fapte ilegale. O asemenea opinie este susținută de adepții interesului de asigurare subiectiv, care consideră că asigurarea are ca obiect protecția intereselor strict subiective ale contractantului.

Contractul de asigurare de răspundere civilă, ca de altfel și celelalte contracte de asigurare, realizează o dispersie a riscurilor între asigurat și asigurătorul de răspundere civilă. Aceasta deoarece, în temeiul contractului de asigurare, asigurătorul contractant va prelua obligația de plată a despăgubirilor către terțul păgubit. Mai exact, ca efect al producerii riscului asigurat, terțul păgubit are dreptul la despăgubire împotriva autorului faptei cauzatoare de prejudicii în baza normelor dreptului comun sau își poate exercita dreptul său de despăgubire împotriva asigurătorului de răspundere civilă, fapt posibil datorită acțiunii directe pe care legea o recunoaște terțului păgubit împotriva societății de asigurare contractante.

Asigurarea de răspundere civilă realizează *per se* funcția de protecție a terților. În acest sens, considerăm că principalul scop pentru care se încheie contractul de asigurare de răspundere civilă îl reprezintă tocmai acoperirea prejudiciilor cauzate terților prin întrebuințarea unor bunuri periculoase sau prin exercitarea unor profesii sau îndeletniciri apte să producă prejudicii lumii înconjurătoare. Așa se face că activitățile periculoase și folosirea bunurilor cu grad ridicat de pericolozitate sunt supuse obligației legale de asigurare de răspundere civilă. Totuși, această aserțiune nu are un caracter absolut; or, nu trebuie de neglijat faptul că nu toate pagubele produse sunt acoperite de despăgubirea de asigurare, iar legiuitorul a stabilit, în mod expres, care pagube nu se repară de către asigurător [100, art.16].

Contractul de asigurare de răspundere civilă îndeplinește și o funcție preventivă, anume: prin aceea că, dacă prejudiciul nu este acoperit în întregime de către asigurătorul de răspundere civilă, terțul păgubit are acțiune împotriva asiguratului, autor al faptei, pentru acoperirea integrală a prejudiciului produs.

În aceeași ordine de idei, pentru a elucida complexitatea naturii juridice a contractului de asigurare, considerăm necesară descrierea metodei și a *etapelor de încheiere* a contractelor de asigurare din domeniul transportului auto.

În conformitate cu art. 8 alin. (3) al Legii nr.414 din 22.12.2006 și cu art. 1830 alin. (1) CC RM, prima etapă a contractelor de asigurare în domeniul rutier o constituie *cererea contractantului sau chestionarul*, în care se indică interesul propriu și cel al beneficiarului asigurării sau declarația verbală că dorește să încheie contract de asigurare. Fiind un act unilateral de voință, declarația de asigurare produce efecte juridice specifice asigurării numai după ce a fost acceptată de asigurător. În această etapă, se stabilesc persoanele admise la volan; or, părțile au opțiunea de a prevedea în contract un număr limitat sau nelimitat de persoane admise la utilizarea autovehiculului. Mai mult ca atât, în temeiul celor menționate, se stabilește și prima de asigurare, într-un cuantum proporțional cu informațiile și solicitările viitorului asigurat.

Informațiile oferite în mod obligatoriu de către persoana ce dorește să încheie un contract de asigurare sunt verificate prin sistemul de reduceri și de majorări ale primei de asigurare obligatorie de răspundere civilă acordate în funcție de istoricul daunelor (*bonus-malus*), sistem unanim recunoscut și bine pus la punct, ce promovează și stimulează șoferii responsabili care au un istoric bun la volanul autoturismului. Datorită complexității și importanței sistemului la calcularea primei de asigurare, considerăm că o analiză minuțioasă a acestuia în compartimentul dedicat primei de asigurare este mai mult decât justificată.

Considerăm că *analiza chestionarului de asigurare* urmează a fi privită ca una a *declarației de risc*. Or, riscul prezintă pentru asigurător o importanță deosebită, în funcție de care se apreciază dacă poate fi acceptat riscul și mărimea primei de asigurare aferentă.

În domeniul asigurărilor, buna-credință constituie un principiu de bază. Asiguratul trebuie să facă declarații complete, chiar și atunci când pe parcurs circumstanțele esențiale privind riscul s-au schimbat. În caz contrar, asigurătorul își rezervă dreptul de a modifica contractul sau de a refuza despăgubirea solicitată de asigurat.

Contractul de asigurare se consideră încheiat prin plata primelor de asigurare și emiterea documentului de asigurare, în cazul nostru – a poliței de asigurare.

De regulă, contractul de asigurare din domeniul transportului rutier cuprinde două părți principale.

Prima parte conține clauzele imprimare sub forma unor extrase din condițiile generale, care reglementează raporturile dintre asigurat și asigurător, fiind menite să atragă atenția asiguratului asupra drepturilor și obligațiilor sale.

A doua parte reprezintă părțile neimprimare ale documentului, care se referă la indicarea părților contractante, denumirea riscurilor, prima, suma asigurată și durata contractului,

indicându-se data intrării în vigoare. Pe lângă aceste două părți principale, contractul de asigurare mai cuprinde și alte mențiuni specifice fiecărui tip de asigurare.

Începutul și durata contractului de asigurare au o importanță semnificativă la determinarea existenței obligației de despăgubire, dat fiind faptul că potrivit legislației naționale, companiile de asigurări preiau obligația de compensare a prejudiciului suferit doar în termenul de curgere a contractului de asigurare.

Durata asigurării ar reprezenta intervalul de timp pentru care se încheie contractul de asigurare, cuprins între momentul semnării contractului și cel al încetării acestuia, perioadă stabilită, de regulă, de comun acord de părțile contractante, în funcție de interesele părților, forma asigurării și de riscurile asigurate.

În asigurările de răspundere civilă, durata asigurării este echivalentă cu durata exercitării unei activități apte să producă prejudicii terțelor persoane. [59, p.57]

Odată încheiat, contractul este valabil pe un termen determinat, pe o perioadă la care se referă drepturile și obligațiile părților contractante. Dar trebuie de menționat că sub aspect temporar contractele de asigurare pot fi încheiate și pe durată nedeterminată.

Consimțământul valabil al părților se cere a fi exprimat în scris. El nu poate fi dovedit cu martori, chiar dacă există un început de dovadă scrisă, spre exemplu, un bon de plată. Forma scrisă este denumită *ad probationem* și nu *ad validitatem*. Părțile contractante trebuie să recurgă la forma scrisă pentru a nu fi puse în imposibilitatea de a dovedi existența contractului de asigurare. Numai forma scrisă face posibilă stabilirea certă a momentului încheierii contractului, a intrării lui în vigoare, a începutului și a încetării răspunderii asigurătorului. În forma scrisă, elementele esențiale ale contractului sunt indicate cu exactitate, ceea ce constituie o garanție pentru onorarea obligațiilor părților așa cum au fost stabilite, evitându-se neînțelegerile ulterioare.

Ca regulă, contractul de asigurare cu durată determinată încetează prin atingerea la termen, adică odată cu expirarea termenului pentru care a fost încheiat.

În acest sens, trebuie avut în vedere că, în conformitate cu art. 1835 alin. (6) CC RM, perioada de asigurare este intervalul de timp în care asigurătorul poartă răspundere și pentru care se stabilește prima de asigurare. Totuși, termenul de acțiune a contractului de asigurare CASCO începe din momentul achitării primei de asigurare sau a primei rate, după care se eliberează contractul și polița de asigurare, iar încetează la ora 24 a ultimei zile din termenul convenit pentru asigurare, dacă legea sau contractul nu prevede altfel. Legiuitorul a prevăzut la art. 1835 alin.

(1) că asigurarea începe cu prima oră a primei zile și încetează la ora 24 a ultimei zile din perioada de asigurare convenită, dacă legea sau contractul nu prevede altfel.

În contractele CASCO poate fi indicată exact perioada începerii efectelor juridice. Acest fapt este important pentru a determina începerea curgerii termenului de răspundere a asiguratorului, la determinarea perioadei în care poate surveni cazul asigurat. Perioada contractului de asigurare poate să nu coincidă cu perioada asigurată.

La data de 01.06.2017 persoana X a încheiat contract de asigurare facultativ tip CASCO, pe o perioadă de un an de zile. Conform clauzelor contractuale, X urma să achite prima de asigurare la data de 15.06.2017, dată de la care contractul va începe să producă efecte juridice. La data de 07.06.2017 bunul asigurat a fost deteriorat prin căderea asupra lui a unei ramuri de copac. Asiguratorul a fost absolvit de obligația de a achita despăgubirea de asigurare, deși contractul de asigurare era valabil, dar efecte juridice începeau să curgă odată cu achitarea primei de asigurare - din data de 15.06.2017.

În altă ordine de idei, termenul contractului de asigurare obligatorie de răspundere civilă este de 12 luni, însă legislația în vigoare permite încheierea contractelor de asigurare cu perioade de asigurare mai mici decât 12 luni pentru asigurările obligatorii de răspundere civilă externă (Cartea verde), autovehicule speciale, echipate de uzina producătoare sau reutilate legal cu dispozitive și instalații pentru lucrări sezoniere agricole, de dezăpezire sau alte lucrări similare.

De menționat că persoanele străine sau rezidente care au în proprietate bunuri înmatriculate în afara țării pot încheia contracte de asigurare pe un termen mai mic de 12 luni.

Ca mod de încetare a contractelor de asigurare, legiuitorul a prevăzut rezoluțiunea contractului și executarea integrală a contractului de asigurare.

La data de 07.03.2017 SRL „B” a încheiat contract de asigurare facultativă a trei autocisterne, pentru o perioadă de 12 luni, achitând în acest sens prima de asigurare. La data de 08.07.2017 a adresat o cerere de reziliere către compania de asigurări. Ultima, dând curs cererii de reziliere, a recalculat primele de asigurare, reținând în acest sens coeficientul de deservire și prima pentru perioada aflată sub asigurare, reziliind contractul cu returnarea diferenței de primă.

Legiuitorul la art. 1855 alin. (1) CC al RM a specificat că clauza care prevede rezoluțiunea asigurării fără vreun motiv după survenirea cazului asigurat este valabilă doar dacă acordă dreptul la rezoluțiune ambelor părți contractante și asigurarea nu este una de persoane. Astfel, legiuitorul face deosebire între rezoluțiunea de până la survenirea cazului asigurat și rezoluțiunea de după survenirea cazului asigurat.

Conform prevederilor art. 1849 alin. (2) CC al RM dacă asigurătorul expediază o notificare către contractant privind neplata primei de asigurare, cel dintâi are dreptul, fără ca prima să fi fost plătită, la rezoluțiunea asigurării, cu condiția că notificările privind efectele juridice prevăzute la aceleași articole stipulează suplimentar că asigurătorul va avea dreptul la rezoluțiunea asigurării.

Nulitatea contractului de asigurare este reglementată de condițiile de asigurare și de normele dreptului comun. Nulitatea contractului de asigurare operează și pentru trecut, nu doar pentru viitor, așa cum este în cazul rezilierii. Ea readuce pe contractanți la situația juridică de la data încheierii asigurării, procedându-se la restituirea reciprocă a prestațiilor efectuate.

Întreprinderea „U” SRL a încheiat cu asigurătorul contract de asigurare facultativă a camionului pe care îl deținea în proprietate. La data semnării contractului de asigurare nu a informat asigurătorul despre faptul că cilindrul remorcii este defect. Astfel, la data de 12.02.2016 a încărcat remorca cu nisip și, la descărcare, cilindrul remorcii a cedat greutatei și camionul s-a răsturnat. În cadrul examinării dosarului de daune, a fost numită expertiza tehnică a cilindrului, care a concluzionat că, la data semnării contractului de asigurare, cilindrul era defect. Ținând cont de concluziile expertului, asiguratul a recunoscut că cilindrul era defect la data asigurării și că a tăinuit această informație pentru a obține un preț mai bun la asigurare; drept rezultat, contractul a fost declarat nul.

Pentru a explica natura juridică și importanța despăgubirii de asigurare din domeniul transportului auto, este necesar a se identifica elementele contractului de asigurare în domeniul transporturilor.

În această ordine de idei, putem enumera următoarele elemente ale contractului: *părțile contractului, obiectul contractului, prețul, termenul, forma și conținutul*. Totuși, deși contractul de asigurare deține aceste elemente, datorită particularităților ce le comportă, unele elemente au, în mod normal, o denumire specifică.

Astfel, enunțăm următoarele elemente caracteristice doar contractului de asigurare: *interesul asigurării, riscul asigurării, cazul asigurat, prima de asigurare, suma asigurată și indemnizația de asigurare* [98, p.113], 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; acesta din urmă poate fi: proprietatea, viața sau răspunderea pe care dorește să le asigure. Dacă această relație *sine qua non* lipsește sau este defectuoasă, atunci nu poate fi vorba despre legalitatea contractului, ceea ce duce, în esență, la anularea sau la imposibilitatea aplicării lui, în dependență de natura asigurării.

Considerăm deci, că o persoană fizică sau juridică are un interes asigurabil, dacă în urma producerii unui eveniment asigurabil ar putea suporta o pierdere financiară sau orice alt prejudiciu.

Interesul asigurării prezintă particularități în raport cu formele concrete ale asigurării: de bunuri, de persoane și de răspundere civilă. Interesul asigurabil este considerat cel ce se naște din raporturile unei persoane cu privire la un anumit bun ce poate fi asigurat [3, p.33].

S-a remarcat astfel că natura juridică a interesului asigurării se apreciază în raport cu caracterul subiectiv sau obiectiv al acestuia [3, p.34].

Astfel, în conformitate cu teoria interesului de asigurare subiectiv, prin contract se asigură numai interesul asiguratului, nu și interesul celorlalte persoane cu privire la bunul asigurat și care nu au încheiat contract de asigurare. Aceste persoane nu pot pretinde asigurătorului ca din suma despăgubirii să fie achitate creanțele pe care le au față de asigurat [20].

De cealaltă parte, teoria interesului de asigurare obiectiv consideră că interesul, fiind obiectiv, este încorporat în bunul asigurat și este independent de titularul interesului. În consecință, și celelalte persoane sunt interesate în existența bunului, chiar dacă nu sunt părți la contractul de asigurare [20].

Dreptul asigurărilor, în pofida faptului că recunoaște necesitatea și relevanța unui interes de asigurare [37, art.186 al.(2)], nu cuprinde și o definiție. Totuși interesul asigurat determină obligația asigurătorului și a contractantului. Dacă interesul asigurat nu există la data începerii asigurării sau dacă un interes viitor nu mai ajunge să se constituie, asiguratul este eliberat de obligația plății primei de asigurare. Dacă interesul asigurat se stinge, asiguratul datorează asigurătorului doar acea parte din primă ce corespunde duratei riscului. Asigurătorul poate cere o taxă corespunzătoare pentru cheltuielile și operațiunile făcute pentru încheierea contractului. Doctrina de specialitate s-a preocupat de această lacună și a definit interesul de asigurare ca fiind cel ce apare din raporturile unei persoane cu privire la un anumit bun care poate fi asigurat. Bunul

trebuie să facă parte, într-o măsură sau alta, din sfera raporturilor juridice ale persoanei respective [140, p.67]. Prin interes trebuie înțeleasă valoarea pecuniară a bunului considerat a fi expus pierderii sau valoarea patrimonială ce poate fi pierdută pentru asigurat sau beneficiar ca urmare a producerii evenimentului asigurat [171, p.34].

În același timp, autorul Gh. D. Bistriceanu definește interesul asigurabil ca fiind acel interes ce se naște din raporturile unei persoane cu privire la un anumit bun ce poate fi asigurat. Interesul asigurabil reprezintă valoarea bănească a bunului, expusă pierderii, sau valoarea patrimonială care poate fi pierdută pentru asigurat sau beneficiar ca urmare a producerii evenimentului asigurat [10, p.264].

Interesul de asigurare poate să apară nu doar față de bunuri și persoane, ci și față de un anumit patrimoniu. În acest caz, interesul este reprezentat prin dorința de a menține neatinsă acea universalitate juridică care se definește cu noțiunea generală de patrimoniu. Despăgubirile pe care asiguratul trebuie să le acopere nu provin din distrugerea sau avarierea bunurilor sale, ci din raporturile de obligații care intervin între terțele persoane și asigurat, față de care el este obligat pentru daunele provocate.

Interesul, în toate cazurile de asigurare de răspundere, se referă la patrimoniul celui responsabil. Pentru asigurat, ceea ce constituie o amenințare în caz de sinistru privește patrimoniul său, micșorat cu sumele datorate pentru acoperirea prejudiciilor de care este răspunzător sau pe care le-a suferit. Asigurarea de răspundere protejează acest interes și acoperă breșa produsă în patrimoniul asiguratului.

În literatura de specialitate [98, p.119] a fost pusă în discuție natura juridică a interesului, a caracterului său obiectiv sau subiectiv. Discuția a fost generată de problema dacă prin asigurare se asigură numai interesul asiguratului sau și interesul celorlalte persoane cu privire la bunul respectiv, dar care nu au încheiat contract de asigurare. Părerile sunt împărțite corespunzător teoriei interesului de asigurare subiectiv și teoriei interesului de asigurare obiectiv.

În baza teoriei interesului de asigurare obiectiv, interesul, având caracter obiectiv, este independent de titularul interesului și ca atare încorporat în bunul asigurat. Astfel, prin asigurare, pe lângă asigurat, sunt asigurate și celelalte persoane interesate în existența bunului, chiar dacă nu sunt părți la contract.

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 contracte de asigurări de 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 cazurile de răspundere civilă, interesele asigurabile sunt mai puțin evidente. Totuși, *orice entitate are un interes asigurabil față de un eveniment care poate determina o obligație pentru acea entitate*. Interesele asigurabile ce au la bază o obligație legală potențială nu decurg din dreptul de proprietate. Acestea sunt determinate de faptul că asiguratului i se pot impune de către tribunal despăgubiri pentru daune sau prejudicii rezultate dintr-un eveniment asigurat [29, p.61].

După încheierea contractului de asigurare, bunul poate fi vândut sau înstrăinat, într-un alt mod, unei terțe persoane. În acest fel, încetează interesul proprietarului inițial și apare interesul noului proprietar.

În funcție de schimbarea intervenită, s-a pus în discuție problema privind situația contractului de asigurare, și anume dacă încetează sau se mențin clauzele sale în vigoare.

Pentru soluționarea problemei s-au conturat următoarele opțiuni:

- Contractul încetează odată cu faptul înstrăinării bunului asigurat. Noul proprietar, dacă dorește, poate să încheie un contract cu fostul asigurător sau cu un altul. Soluția adoptată a fost influențată de doctrina română, potrivit căreia contractul este strict legat de contractant (*res inter alios acta, aliis neque nocere, neque prodesse potest*), precum și de vechea regulă, conform căreia nu se poate încheia un contract care să oblige o terță persoană. De asemenea, s-a ținut cont și de concepția conform căreia contractul de asigurare este un contract *intuitu personae*. O justificare legală în acest sens este și faptul că, printre altele, contractul de asigurare încetează și în cazul lichidării asiguratului persoană juridică sau al decesului asiguratului persoană fizică [100, art. 10 al. (1) lit. b)];

- Contractul rămâne în vigoare, noul proprietar înlocuind automat vechiul asigurat. Acest sistem a fost introdus în secolul al XIX-lea, în dreptul francez și în cel german;

- Contractul nu încetează de la sine, la înstrăinarea bunului asigurat, ci rămâne în vigoare. Sistemul reprezintă un compromis între interesele asiguratului și ale asigurătorului. El a fost

adoptat de legile ce vizează contractul de asigurare din Germania, Elveția, Austria și Franța [98, p.204];

- Contractul rămâne în vigoare, părțile neavând dreptul de a-l denunța. Sistemul era practicat de legile referitoare la contractul de asigurare adoptate în perioada 1927–1933 în Suedia, Norvegia, Danemarca și Finlanda. În România socialistă, în cazurile de transmitere a proprietății (autovehiculelor) de către persoanele fizice și persoanele juridice particulare, asigurarea pentru avarii continua pe numele noilor proprietari din momentul în care s-au autentificat actele de transmitere, până la sfârșitul perioadei pentru care au fost plătite ori se vor plăti primele de asigurare [136, paragraful 38 al.(2)];

- Sistemul actual al Republicii Moldova este unul mixt. Legislația în vigoare conturează anumite consecințe pentru asigurător și asigurat în cazul înstrăinării autovehiculului. Astfel, în contractele de asigurare CASCO, dacă asiguratul (vânzătorul) nu a notificat asigurătorul în decurs de 10 zile despre înstrăinarea bunului, contractul se consideră reziliat din momentul înstrăinării. Noul dobânditor are opțiunea de a menține sau nu contractul. Asigurătorul, la rândul său, va recalcula prima de asigurare pentru noul asigurat și va reduce sau, respectiv, va majora prima de asigurare pentru perioada neexpirată a contractului de asigurare [102, art.15 al.(9)-(10)]. În prezența unui contract de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, în cazul înstrăinării autovehiculului, dobânditorul obține calitatea de posesor și, respectiv, din acest moment este obligat să încheie contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă pe numele său, cu includerea persoanelor admise la volan sau nu. În asemenea situații, fostul posesor, în temeiul prevederilor legale [100, art.10 al.(2)], este în drept să ceară restituirea primelor pentru perioada neexpirată a contractului, iar noul dobânditor încheie contract pe numele său.

Potrivit art. 4 alin. (1) al Legii nr.414 din 21.12.2006, persoanele fizice și persoanele juridice care au în posesiune autovehicule supuse înmatriculării pe teritoriul Republicii Moldova sunt obligate să se asigure pentru cazurile de răspundere civilă ca urmare a prejudiciilor cauzate prin accident de autovehicul produs în limitele teritoriale de acoperire ale asigurării.

Prin urmare, potrivit art. 10 alin. (1) lit. a) din legea citată *supra*, contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă încetează în cazul radierii autovehiculului din registrul de stat. Or, conform pct. 31 din Hotărârea Guvernului Republicii Moldova cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării autovehiculelor și remorcilor acestora, nr. 1047 din 08.11.1999. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 12.11.1999, nr. 126-127 (1113),

radierea din exploatare cu retragerea numerelor de înmatriculare și a documentelor de înmatriculare se efectuează atunci când vehiculul este înstrăinat.

Ținând cont de prevederile art. 8 alin. (4¹) al Legii nr. 414 din 21.12.2006, în cazul înstrăinării autovehiculului, dobânditorul are opțiunea de a modifica contractul de asigurare sau de a-l menține, dacă riscul său este asigurat în temeiul acestui contract. La rândul său, noul proprietar urmează să înștiințeze asigurătorul despre faptul că el este noul proprietar al automobilului asigurat și că dorește să mențină valabilitatea contractului de asigurare sau dorește să încheie un nou contract de asigurare, în baza prevederilor art. 8 alin. (4²) din legea citată. Modificările în contractul de asigurare au efect din momentul operării acestora în sistemul informațional unic constituit de autoritatea de supraveghere; or, schimbarea asiguratului ar însemna necesitatea modificării contractului la rubrica asigurat.

Pentru ca un contract de asigurare să reprezinte o condiție veritabilă a achitării despăgubirii de asigurare, acesta urmează a fi încheiat în conformitate cu condițiile legale imperative. Astfel, contractul de asigurare este supus regulilor generale ce guvernează materia obligațiilor. În această ordine de idei, condițiile esențiale prevăzute de legislația civilă pentru validitatea unui contract de asigurare sunt următoarele:

- *Capacitatea de a contracta;*
- *Consimțământul valabil al părților;*
- *Un obiect determinat;*
- *O cauză licită.*

Capacitatea, ca element de validitate a contractului de asigurare în domeniul transportului auto, reprezintă de fiecare dată un element definitiv, a cărui lipsă automat va duce la anularea contractului de asigurare.

În ceea ce privește capacitatea persoanelor juridice, nu apar probleme deosebite. Or, în conformitate cu art. 177 alin. (1) CC RM, persoana juridică își exercită, de la data constituirii, drepturile și își execută obligațiile prin administrator. În această ordine de idei, persoanele juridice (spre deosebire de persoanele fizice) dobândesc chiar din momentul înființării și determinării organelor de conducere capacitatea de exercițiu concomitent cu capacitatea de folosință.

Persoanele juridice pot încheia contracte de asigurare direct prin organele de conducere, prin subunitățile lor sau prin reprezentanți.

Persoanele fizice cu capacitatea deplină de exercițiu pot încheia orice contract de asigurare, în baza și în limitele prevăzute de condițiile de asigurare.

Problema capacității persoanei fizice de a încheia un contract de asigurare a suscitât interes în literatura juridică.

Potrivit unor opinii [40, p.113], un contract de asigurare de bunuri poate fi încheiat de orice persoană fizică care are capacitatea de a face acte de conservare.

Potrivit altor opinii [177, p.59], încheierea contractului de asigurare privind bunurile este un act ce face parte din categoria actelor de administrare a patrimoniului. Putem spune că se conturează interesul asigurat obiectiv.

În categoria actelor de conservare nu pot intra cheltuielile făcute pentru asigurarea lucrului, întrucât asigurarea nu garantează bunul contra pericolului la care este sau poate fi expus, ci permite numai asiguratului de a primi, în caz de sinistru, valoarea bănească a bunului.

În contractele de asigurare, *consimțământul părților* este reglementat de dispozițiile dreptului comun. Pentru a produce efecte, consimțământul trebuie să nu fi fost dat prin eroare, smuls prin violență și leziune sau surprins prin dol. În literatura juridică veche [18, p.14-15] s-a considerat că este caz de eroare atunci când asigurarea urma să fie făcută doar la o anumită societate de asigurare, într-un scop bine determinat și ca o cauză principală a contractului. Astfel, instituțiile de leasing care acordau împrumuturi pentru procurarea de automobile impuneau, printr-o clauză, ca mijlocul de transport să fie asigurat, pe durata valabilității contractului, la o anumită societate de asigurare, agreată de creditor. Dacă din eroare se încheia de către debitor o asigurare cu un alt asigurător neagreat de creditor, solicitantului i se refuza leasingul/împrumutul, ceea ce dădea loc la anularea contractului de asigurare din cauza existenței erorii referitoare la persoana cu care s-a contractat.

În materia asigurărilor, este greu de presupus că violența prevăzută de art. 342 CC RM, în accepțiunea ei clasică, poate fi întâlnită în activitatea practică.

Dolul reprezintă o cauză de nulitate a convenției numai dacă mijloacele viclene întrebuintate de una din părți sunt de așa natură încât apare în mod evident că fără aceste manopere cealaltă parte nu ar fi contractată.

O situație ipotetică de cazuri de dol ar fi prezentarea de către companiile de asigurare a unor asigurări facultative ca fiind obligatorii, sub sancțiuni imaginare, pentru a obține consimțământul asiguratului la contractare. Un asemenea dol este de natură să încalce libertatea asigurării contractuale dacă fără această falsă reprezentare partea nu și-ar fi dat consimțământul la încheierea contractului.

Considerăm că soluția anulării se impune mai degrabă pentru a ocroti principiul libertății voinței părții care a contractat. În fapt, nu se poate aprecia însă că asiguratul a suferit o pagubă

prin plata primelor de asigurare, întrucât, ca o contraprestație, asigurătorul a preluat în sarcina sa un risc ce putea amenința viața sau patrimoniul celui în cauză. Oricum, fapta agentului care a săvârșit dolul urmează a fi sancționată corespunzător - fie prin răspundere penală, fie contravențională.

Cauza contractului de asigurare o reprezintă însuși interesul asigurării analizat de noi anterior; or, cauza reprezintă acel interes pe care autorul actului juridic caută să-l satisfacă.

În fine, *obiectul* contractului de asigurare este definit de către legiuitor la art. 315 CC RM și presupune obligația persoanei care a încheiat actul juridic. Același articol determină limitele obiectului actului juridic. Astfel, acesta urmează a fi în mod imperativ:

- licit;
- aflat în circuitul civil;
- determinat sau determinabil în specia sa.

În această ordine de idei, obiect al actului juridic pot fi acele acțiuni sau inacțiuni la care se obligă persoana în virtutea actului juridic încheiat.

Ca orice contract sinalagmatic, contractul de asigurare dă naștere la drepturi și obligații corelative între părți, care pot fi delimitate în perioada scursă până la apariția evenimentului asigurat și după producerea acestuia.

În cele ce urmează, vom specifica drepturile și obligațiile părților până la apariția evenimentului asigurat.

Obligațiile asiguratului sunt următoarele:

- să plătească primele de asigurare;
- să întrețină bunul asigurat în bune condiții;
- să ia măsurile necesare pentru prevenirea pagubelor;
- să comunice asigurătorului împrejurările care apar în cursul executării contractului și care modifică avizarea inițială a riscului de către asigurat.

Principalele *drepturi ale asiguratului* intervin în momentul producerii cazului asigurat și se mențin pe parcursul executării contractului. Printre acestea menționăm:

- dreptul de a modifica contractul, de exemplu, posibilitatea de a schimba numele beneficiarului, modul de plată pentru prime, când ele se achită în rate;
- dreptul de a încheia asigurări suplimentare.

Pe parcursul executării contractului, până la producerea cazului asigurat, asigurătorul deține, la rândul său, anumite drepturi și obligații. Astfel, fiecare obligație a asiguratului corespunde cu un *drept al asigurătorului*:

- dreptul de a verifica existența bunului asigurat și modul în care acesta este întreținut;
- dreptul de a aplica sancțiuni legale atunci când asiguratul a încălcat obligațiile privind întreținerea, folosirea și paza bunurilor asigurate.

Din obligațiile asiguratorului fac parte:

- obligația de a elibera, la cererea asiguratului, certificate de confirmare a asigurării, în cazul asigurării de răspundere a cărașului față de pasageri pentru bagajele și mărfurile transportate, precum și față de terți, cu indicarea sumelor asigurate;
- obligația de a elibera, la cerere, duplicatul documentului de asigurare, dacă asiguratul l-a pierdut pe cel original.

Totuși, drepturile și obligațiile părților după producerea evenimentului asigurat reprezintă esența contractului de asigurare și oferă o caracteristică proprie.

Obligațiile asiguratului constau în:

- combaterea calamităților pentru limitarea pagubei și salvarea bunurilor asigurate, păstrarea și paza bunurilor rămase pentru prevenirea degradărilor ulterioare;
- înștiințarea asiguratorului, în termenele prevăzute în condițiile de asigurare, cu privire la producerea evenimentului asigurat;
- furnizarea de date și acte referitoare la evenimentul asigurat.

Principala obligație a asiguratorului constă în achitarea indemnizației/despăgubirii de asigurare către asigurat, beneficiar. Asiguratorul va proceda la constatarea producerii evenimentului asigurat și la evaluarea pagubelor, precum și la stabilirea și plata indemnizației de asigurare.

Pentru a-și onora obligațiile, inclusiv cea de plată, și pentru a determina mărimea despăgubirii de asigurare, asiguratorul va stabili cauzele daunelor și împrejurările în care s-au produs.

Pentru aceasta este necesar să verifice:

- dacă asigurarea era în vigoare la data producerii riscului;
- dacă primele de asigurare au fost plătite și care este perioada de timp pentru care au fost achitate;
- dacă bunurile în cauză sunt cuprinse în actul de asigurare;
- dacă evenimentul producător de daune este datorat unui risc împotriva căruia s-a încheiat asigurarea, adică va stabili dacă există un raport de cauzalitate între evenimentul produs și manifestarea unui anumit risc.

O dovadă a încheierii contractului de asigurare și, respectiv, o condiție *sine qua non* pentru achitarea despăgubirii în domeniul transportului rutier o constituie polița de asigurare.

Documentul eliberat de asigurător prin care se certifică încheierea unui contract de asigurare se numește *poliță de asigurare*. În acest document, în conformitate cu art. 1831 alin.

(2) CC RM, urmează a fi indicate:

- numele sau denumirea, domiciliul sau sediul părților contractante;
- după caz, numele sau denumirea, domiciliul sau sediul asiguratului și/sau beneficiarului;
- după caz, denumirea și sediul agentului de asigurare;
- obiectul asigurării;
- riscurile ce se asigură;
- termenul contractului de asigurare (durata asigurării) și perioada de asigurare;
- suma asigurată și, dacă s-a convenit, partea din prejudiciu pe care asigurătorul nu o despăgubește (franșiza);
- prima de asigurare, locul și termenele de plată;
- alte date, conform legii sau acordului dintre părți.

În această ordine de idei, referitor la natura juridică a poliței de asigurare, putem face o concluzie ca urmare a unei interpretări sistemice a prevederilor legale normative. Or, în conformitate cu art. 2 al Legii nr. 414 din 22.12.2006, prin *poliță de asigurare RCA* se înțelege polița de asigurare obligatorie de răspundere civilă cu valabilitate în limitele teritoriului Republicii Moldova, care probează încheierea contractului de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto.

La art. 8 alin. (4) din aceeași lege se prevede că prin contractul de asigurare se atestă existența asigurării obligatorii de răspundere civilă auto. Totuși, încheierea contractului de asigurare obligatorie de răspundere civilă internă se dovedește și cu polița de asigurare RCA, iar încheierea contractului de asigurare obligatorie de răspundere civilă externă se dovedește cu certificat de asigurare „Carte verde”. Astfel, polița de asigurare RCA și/sau certificatul de asigurare „Carte verde” se eliberează condiționat de achitarea integrală a primei de asigurare.

Mai mult ca atât, legiuitorul determină indirect importanța poliței de asigurare în cadrul asigurării. Astfel, în conformitate cu art. 9 alin. (5) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, răspunderea asigurătorului începe din momentul indicat în polița de asigurare RCA și/sau în certificatul de asigurare „Carte verde” și încetează la ora 24.00 a ultimei zile de valabilitate înscrise în polița de asigurare RCA și/sau în certificatul de asigurare „Carte verde” sau anterior acelei date, în momentul radierii din circulație a autovehiculului.

Codul civil al Republicii Moldova ca și legea cu privire la asigurări, de asemenea, reglementează polița de asigurare și o denumesc generic *document de asigurare*. Astfel, în conformitate cu art. 1830 alin. (6) CC RM, dovada încheierii contractului de asigurare rezultă și din trimiterea unui document de asigurare, precum poliță de asigurare (certificat), din cererea de plată a primei ori din înscrisul prin care se constată efectuarea acestei plăți sau din orice înscris din care reiese faptul încheierii contractului.

Polița de asigurare nu are o existență de sine stătătoare. De fiecare dată aceasta este condiționată nu doar de achitarea primelor de asigurare, ci și de existența unor raporturi contractuale materializate în încheierea unui contract de asigurare. Astfel, menționăm că simpla deținere a poliței de asigurare, fără a avea încheiat un contract de asigurare și achitată prima de asigurare, nu are valoare juridică și nu angajează compania de asigurare la plata despăgubirilor în caz de accident [111, p.10]. În acest sens, pentru o mai bună lămurire a aspectului, să urmărim un exemplu în care proprietarul unui microbuz a dobândit pe căi ilicite o poliță de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, pentru care nu încheiase contract de asigurare. În scurt timp, microbuzul a fost implicat într-un accident rutier, șoferul fiind declarat vinovat. La cererea companiei de asigurare, prin hotărârea Judecătoriei Botanica, mun. Chișinău, polița de asigurare a fost recunoscută nulă, iar persoanele prejudiciate de pe urma accidentului nu au putut beneficia de despăgubirile de asigurare. Chiar dacă au atacat cu recurs, Curtea Supremă de Justiție a Republicii Moldova le-a respins acțiunea și singura soluție pentru ei a fost să intenteze o acțiune în judecată împotriva proprietarului microbuzului [45].

2.2. Prima de asigurare

Elementul esențial al contractului de asigurare, ca principală obligație a asiguratului, reprezintă remunerarea pe care o primește asigurătorul de la asigurat în schimbul prestației promise, despăgubirea sau suma asigurată. Prima constituie deci prețul achitat de către asigurat datorită căruia asigurătorul ia asupra sa povara riscului [96, p.55].

În conformitate cu o altă opinie, prima de asigurare reprezintă suma de bani – remunerarea – pe care o primește asigurătorul de la asigurat în schimbul prestației promise, respectiv protecția pentru riscurile stabilite. Este prețul protecției oferite de asigurător pentru acele riscuri [25, p.198].

Între risc și primă există o corelație strict necesară. Adesea cuvântul „risc”, în loc să caracterizeze evenimentul incert și fortuit împotriva căruia asiguratul dorește să se protejeze, se utilizează pentru a indica valoarea însăși a riscului, ceea ce corespunde întinderii obligației

asumate de asigurător la încheierea contractului. În orice tip de asigurare, prima exprimă valoarea riscului, determinată pe bază de date statistice. După cum nu există asigurare fără risc, tot așa nu poate fi conceput avantajul asigurării fără primă.

În urma unei analize logice a sistemului de asigurare, deducem că prima de asigurare servește asigurătorului pentru:

- constituirea fondului de rezervă din care se achită despăgubirile celor păgubiți;
- formarea fondurilor de rezervă, destinate acoperirii diferențelor intervenite în plățile despăgubirilor din anii defavorabili și pentru îndeplinirea obligațiilor de plată la producerea cazului asigurat;
- acoperirea cheltuielilor legate de administrarea asigurărilor și realizarea unui beneficiu.

În legătură cu elucidarea naturii juridice a conceptului de primă de asigurare, ne interesează cum este ea stabilită și care sunt elementele ce intră în calcul pentru stabilirea acesteia.

Prima de asigurare cuprinde două părți, și anume: prima de asigurare pură, teoretică, netă și adaosul, suplimentul ori încărcătura primei de asigurare, ce reprezintă cheltuielile generale ale asigurătorului integrate într-o manieră corespunzătoare în fiecare pagină.

Prima netă este destinată formării fondului necesar pentru achitarea despăgubirilor și sumelor asigurate. Încărcătura primei de asigurare servește pentru formarea resurselor necesare acoperirii cheltuielilor administrative sau de gestiune suportate de asigurător, finanțării măsurilor de prevenire a daunelor, constituirii fondului de rezervă și a beneficiului.

În această ordine de idei, și legiuitorul deosebește mai multe tipuri de primă de asigurare.

Astfel, Legea nr. 407 din 21.12.2006 distinge două tipuri. Acestea sunt: *prima brută subscrisă* și *prima netă subscrisă*:

- *primă brută subscrisă* – primă calculată de asigurător (reasigurător) conform unui contract de asigurare (reasigurare) înainte de deducerea oricăror sume din aceasta;
- *primă netă subscrisă* – primă brută calculată de asigurător (reasigurător) conform unui contract de asigurare (reasigurare) după deducerea părții din prima transmisă în reasigurare.

La calcularea primei nete se ține seama, în esență, de intensitatea riscului asigurat, respectiv, de importanța consecințelor sale. Intesitatea redusă a riscului exercită în mod necesar o influență asupra primei, în sensul diminuării acesteia. Între risc și primă există o strânsă interdependență, materializată în aplicarea principiului proporționalității primei de asigurare cu riscul asigurat.

În calculul primei nete mai sunt luate în considerare și două elemente statistice: *durata asigurării* și *suma asigurată*.

Calculul statistic al riscurilor se efectuează în funcție de unitatea de timp, *durata asigurării*, care este, în general, anuală. Dacă riscul apare constant de la un an la altul, asiguratul va plăti o primă corespunzătoare prețului asigurării unui an. Spre deosebire de asigurarea asupra vieții, unde riscul este variabil, asiguratorii nivelează prima de asigurare pe toată durata contractului. Însă asigurarea poate fi luată și pentru perioade inferioare unui an. În acest caz, prima datorată este o fracțiune a primei de asigurare anuale, echilibrată cu ajutorul eventualelor variații de risc din interiorul anului, de exemplu: o asigurare a autovehiculelor luată pe cele trei luni de vară corespunzătoare riscului maxim de accidente. Numeroase riscuri nu sunt însă apreciable în funcție de unitatea de timp, cum este asigurarea bunurilor pentru cazurile de pagube produse în timpul transportului terestru, maritim sau aerian.

În contextul asigurării, *suma asigurată* reprezintă limita maximă până la care asiguratorul răspunde față de asigurat în ipoteza producerii cazului asigurat [107, p.47]. Spre deosebire de risc, care constă într-un eveniment viitor și incert, cazul asigurat este evenimentul care s-a și produs. Indicarea sumei asigurate în contract este necesară, întrucât servește ca bază și pentru calcularea primei. În aceeași ordine de idei, între prima de asigurare și suma asigurată există o corelație, o condiționare reciprocă. La concret, cuantumul maxim al despăgubirii de asigurare, care se cuvine asiguratului în cazul producerii daunei, este limitat de cuantumul sumei asigurate, iar prima de asigurare se stabilește, în principiu, la un anumit procent din suma asigurată.

În asigurările de bunuri (CASCO), suma asigurată se stabilește, de obicei, de către asigurat, în funcție de valoarea bunurilor. Ele pot fi asigurate la întreaga lor valoare, la o valoare mai mică – subasigurare, sau chiar la una mai mare – supraasigurare. În acest ultim caz, asigurarea rămâne însă fără efect practic.

Libertatea asiguratului de a stabili suma asigurată este însă relativă. În unele cazuri, asiguratorul, datorită unor anumite interese, a stabilit condiții de acoperire care prevăd un maximum de sumă, sub valoarea bunurilor, până la care poate fi contractată asigurarea. De exemplu, în asigurarea mijlocului de transport, pentru a nu constitui în nicio împrejurare o sursă de îmbogățire nejustificată a asiguratului, precum și în vederea menținerii unui interes constant pentru buna întreținere a bunului, suma asigurată se stabilește în așa fel încât o parte din valoarea mijlocului de transport să nu fie acoperită de asigurare.

Se știe 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 [3, p.36].

Prima stabilită pentru perioada de asigurare este indivizibilă. Perioada de asigurare este intervalul pentru care s-a plătit prima ca unitate de timp, în decursul căreia asigurătorul suportă riscul asigurării. Dacă evenimentul se produce înainte de împlinirea duratei perioadei de asigurare, asiguratul nu va putea pretinde aplicarea unei prime proporționale, aferentă timpului care a mai rămas, deoarece probabilitatea de daună se stabilește pe întreaga perioadă de asigurare. Așadar, nu are importanță când se produce evenimentul asigurat sau dacă nu se produce deloc în cursul perioadei [25, p.198].

Prima de asigurare este un element esențial al contractului de asigurare și principala obligație a asiguratului.

Printre factorii care influențează mărimea primei de asigurare pot fi enumerați [25, p.198-199]:

- natura bunului asigurat;
- dimensiunea riscurilor;
- numărul și tipul riscurilor;
- intensitatea riscurilor;
- mărimea posibilă a daunelor;
- gradul de dispersie a riscului;
- suma asigurată;
- durata contractului;
- nivelul francizei;
- întinderea geografică a acoperirii;
- istoricul daunelor pe un anumit număr de ani anteriori (de regulă, 5 ani);
- diverse date statistice relevante pentru o evaluare cât mai corectă;
- modalitatea de plată a primei (într-o tranșă unică sau eșalonată în rate periodice);
- gradul de întreținere a bunului la asigurările de bunuri, starea de sănătate la asigurările de persoane, limita răspunderii la asigurarea de răspundere;
- vârsta, sexul, starea de sănătate, durata asigurării la asigurarea de viață;
- dimensiunea afacerii (pentru sume mari pot fi negociate reduceri);
- starea conjuncturală a pieței;
- evaluarea proprie obiectivă și subiectivă a asigurătorului.

Prin urmare, există o corelație necesară între prima de asigurare și factorii obiectivi sau subiectivi care influențează nivelul primei de asigurare.

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 natura juridică (fie specială, fie generală) a actului normativ în care se regăsește reglementarea.

Astfel, prima de asigurare este definită de către legiuitor doar la art. 7 alin. (1) al Legii nr. 407 din 21.12.2006: suma pe care asiguratul este obligat s-o plătească asigurătorului, la eliberarea poliței de asigurare, în modul și în termenul prevăzut de contractul de asigurare, în schimbul preluării de către asigurător a riscului asigurat. Și Codul civil al Republicii Moldova operează cu aceeași noțiune atunci când stabilește momentul obligativității achitării primei de asigurare conform art. 1846 alin. (1) CC RM, *asiguratul este obligat la plata primei de asigurare doar la eliberarea poliței de asigurare.*

Mărimea concretă a primei de asigurare în cazul asigurărilor benevole nu are o valoare prestabilită. Aceasta se stabilește în contractul de asigurare prin acordul comun al părților. Specific pentru asigurarea facultativă sunt și primele de asigurare, care variază între 3 și 7% din costul autovehiculului. Din cauză că primele de asigurare sunt mari, iar pe alocuri exagerate, în ultimul timp asigurarea facultativă a devenit foarte costisitoare pentru deținătorii de mijloace de transport.

Totodată, în cazul asigurării obligatorii de răspundere civilă auto, prima de asigurare este calculată de către asigurător în conformitate cu anumite prevederi imperative.

Astfel, art. 11 al Legii nr. 414 din 22.12.2006 reprezintă o normă juridică de blanchetăface trimitere la alte acte normative care prevăd, la rândul lor, modalitatea și criteriile de stabilire a primelor de asigurare.

În această ordine de idei, primele de asigurare de bază și valoarea coeficienților de rectificare aferenți asigurării obligatorii de răspundere civilă internă și externă se stabilesc de către asigurători în baza calculelor efectuate în conformitate cu metodologia unică, aprobată de autoritatea de supraveghere [86], care va stabili modul de calcul al primelor de asigurare de bază, tipurile de coeficienți de rectificare și modul lor de calcul, cota minimă și cota maximă a cheltuielilor asigurătorului și a marjei de profit, incluse în structura primei de asigurare, alte aspecte actuariale.

Mai mult ca atât, prima de asigurare prevăzută spre încasare de la asigurat se calculează prin aplicarea la prima de asigurare de bază a coeficienților de rectificare și a coeficientului *bonus-malus* [85].

Până la punerea în aplicare, primele de asigurare de bază și valoarea coeficienților de rectificare aferenți asigurării obligatorii de răspundere civilă internă și externă, legalizate de actuar, se prezintă de către asigurători spre examinare autorității de supraveghere. Modul de prezentare, examinare, acceptare, respingere a primelor de asigurare de bază și a coeficienților de rectificare, cerințele pentru prezentarea calculelor actuariale efectuate și a informației statistice aferente se stabilesc prin acte normative ale Comisiei Naționale a Pieței Financiare.

În ce privește prima de asigurare pe care transportatorul o achită companiei de asigurare, ea nu este fixă, ci se stabilește în cuantum de până la 1% din suma volumului anual de transportare a călătorilor în conformitate cu art. 7 alin. (1) al Legii nr. 1553 din 25.02.1998. În acest context, cercetătorul A. Zgardan opinează: „În cazul asigurării de răspundere civilă a transportatorilor față de călători legea este mai flexibilă și stabilește doar plafonul maxim, prima de asigurare fiind stabilită în cuantum de până la 1% din suma volumului anual de transportare a călătorilor. Din cauza flexibilității stabilirii primelor de lege, se dă posibilitate asigurătorilor să concureze între ei și să propună tarifele pe care le doresc” [150, p.20-21].

Referitor la modificările primelor de asigurare în materie de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, relevant este art. 12 al Legii nr. 414 din 22.12.2006, care conturează condițiile legale în cadrul cărora aceste modificări pot fi efectuate. Astfel, asigurătorul poate oferi reduceri de până la 25% din primele de asigurare persoanelor fizice pensionate și persoanelor cu deficiențe locomotorii posesori de motociclete și de autoturisme adaptate infirmității lor. Persoanele fizice pensionate nu pot beneficia de reduceri din prima de asigurare, dacă în contract sunt indicate ca fiind admise să conducă autovehiculul persoane care nu sunt pensionate sau dacă contractul este încheiat fără indicarea persoanelor admise să utilizeze autovehiculul (număr nelimitat de utilizatori).

La încheierea contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă internă cu persoane juridice care activează în domeniul transportului internațional de mărfuri și pasageri, încadrați în sistemul TIR - CARNET și INTER - BUS, asigurătorii pot acorda reduceri de până la 60% din prima de asigurare calculată conform art. 11 alin. (2) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, exclusiv în situația în care transportatorii internaționali fac dovada deținerii poliței de asigurare „Carte verde” valabilă pentru o perioadă de 12 luni.

La stabilirea primelor de asigurare pe care asiguratul urmează să le plătească, asigurătorul aplică sistemul *bonus-malus*, conform procedurii stabilite de autoritatea de supraveghere, ce prevede reduceri anuale de 5%, dar cel mult de 50% pe parcursul a 10 ani, a primelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru utilizatorii care, în decursul a 10 ani, nu au comis accidente de autovehicul, precum și majorarea primei de asigurare pentru utilizatorii care au comis accidente de autovehicul.

Pentru aplicarea sistemului *bonus-malus*, asigurătorii vor avea acces la informațiile privind istoricul daunelor asiguraților și utilizatorilor de autovehicul din sistemul informațional unic constituit de autoritatea de supraveghere.

Informațiile care trebuie colectate și transmise de asigurători către sistemul informațional unic se stabilesc prin actele normative ale autorității de supraveghere.

Faptul că prima de asigurare urmează a fi achitată în rate sau integral are o importanță nemijlocită pentru deslușirea contractului de asigurare și a efectelor acestuia.

Astfel, dacă în cazul contractelor de asigurare CASCO legislația în vigoare admite achitarea primei de asigurare în rate în termenele stabilite prin contract, atunci în cazul contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto [100, art.13 al.(1)] și în contractele de asigurare obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători, prima de asigurare se achită integral la încheierea contractului de asigurare pentru toată perioada pentru care se emite polița de asigurare.

Referitor la importanța primei de asigurare în contextul valabilității contractului de asigurare, trebuie să menționăm că neachitarea în termen a unei rate a primei de asigurare în cazurile contractelor de asigurare CASCO nu produce *per se* încetarea contractului de asigurare benevolă, dacă o asemenea clauză nu a fost prevăzută în contract, dar oferă asigurătorului dreptul de a rezilia contractul cu respectarea unui termen de preaviz de o lună.

Mai mult ca atât, în cazul în care asigurătorul CASCO a plătit despăgubirea de asigurare, nefiind achitate ratele primei de asigurare de către asigurat, compania de asigurări este în drept să rețină ratele de primă de asigurare neachitate din cuantumul despăgubirii de asigurare datorate sau să solicite încasarea ratelor de primă neachitate prin înaintarea unei acțiuni în instanța de judecată, dacă în contract nu se prevede altfel.

Cele menționate reflectă faptul că neachitarea primei de asigurare în cazul contractelor de asigurare CASCO nu compromite valabilitatea contractului *per se*; totuși, asigurătorul poate uza de anumite pârghii legislative pentru a-și proteja interesele.

Aceeași situație o regăsim și în cazul contractelor de asigurare obligatorie (RCA). Or, neachitarea primei de asigurare nu condiționează valabilitatea contractului de asigurare, însă menține valabilitatea asigurării [100, art.9 al.(1)], fapt ce denotă că neachitarea acesteia nu reprezintă temei de anulare a contractului de asigurare, ci un temei de reziliere a acestuia.

În acest sens, considerăm importantă constatarea Plenului Curții Supreme de Justiție [87, pct.13], care atenționează instanțele de judecată să nu confunde dreptul asigurătorului de a rezilia contractul de asigurare CASCO, în cazul în care plata primei de asigurare este prevăzută în rate, cu dreptul asigurătorului de a respinge cererea de plată a despăgubirilor de asigurare. Asigurătorul va avea dreptul să refuze plata despăgubirilor de asigurare, dacă asiguratul este în întârziere cu plata ratei scadente și nu a achitat această rată nici în interiorul termenului de păsuire de două săptămâni, stabilit în contractul de asigurare, și dacă evenimentul asigurat/cazul asigurat s-a produs în timpul aflării asiguratului în întârziere. Temeiurile încetării contractului de asigurare CASCO pot fi stabilite prin acordul părților, în cazurile prevăzute de art. 18 alin. (1) al Legii nr. 407 din 21.12.2006, și în cazurile în care asigurătorul în perioada de asigurare a achitat despăgubiri de asigurare în mărimea sumei asigurate prevăzute în contractul de asigurare. Se reține că, în cazurile prevăzute de art. 18 alin. (1) lit. a) al Legii nr. 407 din 21.12.2006, încetarea contractului poate avea loc doar cu respectarea prevederilor art. 1847, 1848 CC RM.

De regulă, în țările unde este adoptată legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă, primele de asigurare sunt fixe (stabilite). În celelalte țări, unde nu este adoptată o astfel de lege, prima de asigurare se calculează în dependență de alegerea răspunderii care este constituită de fiecare companie de asigurare în parte.

Mărimea primelor de asigurare depinde:

- pentru autocamioane, de capacitatea de transportare;
- pentru autovehicule, de capacitatea cilindrică a motorului.

Este permisă folosirea sistemului de reduceri (bonus):

- pentru persoanele care au trecut fără accidente pe toată perioada asigurărilor.

Atare asigurare poate fi aplicată și pentru precedenții asigurați (la o altă companie), cu condiția prezentării așa-numitului „Certificat de lipsă a daunelor” – „No Claim Certificate”:

- în funcție de tipul francizei alese;
- în funcție de vârsta șoferului (de obicei, conform statisticii, cei cu vârstă mai mare de 25 de ani mai rar nimeresc în accidente);
- în funcție de stagiul de șoferie;
- de numărul accidentelor produse din vina asiguratului [22, p.50].

Neplata primelor de asigurare nu generează efectul specific al rezilierii contractului de asigurare de răspundere civilă auto, cum se întâmplă în cazul altor forme și tipuri de asigurare. Excepția rezidă așa cum am precizat și când am abordat cauzele de răspundere a asigurătorului, în faptul că neplata primelor de asigurare menține contractul în vigoare, cu consecința că, față de terțul păgubit, asigurătorul este obligat să acorde despăgubirile, dar are drept de regres împotriva asiguratului atât pentru sumele datorate cu titlu de primă, cât și pentru cele plătite cu titlu de despăgubiri persoanei vătămate.

Nu va constitui temei de declarare a nulității contractului de asigurare (CASCO sau obligatorie) și temei de reziliere a acestuia, la cererea companiei de asigurare, invocarea faptului precum că asistentul în brokeraj sau brokerul de asigurare nu a transferat prima de asigurare companiei de asigurare în numele căreia a acționat sau a depășit atribuțiile de serviciu. Aceasta rezultă din prevederile art. 47 alin. (3) al Legii nr. 407 din 21.12.2006, care arată că primele de asigurare transferate/plătite intermediarului se consideră plătite asigurătorului. În asemenea cazuri se prezumă că asiguratul, în caz de litigiu, urmează să prezinte instanței de judecată înscrisurile ce confirmă că obligația de achitare a primelor de asigurare prin intermediarul în asigurări a fost executată [87, pct.2].

Dacă se întâmplă în practică o astfel de situație, adică primele sunt plătite intermediarilor, dar aceștia nu le varsă (depun) în conturile asigurătorilor, aceștia vor fi obligați la despăgubiri, dar își vor rezerva dreptul la regres împotriva intermediarului în cauză.

2.3. Cazul asigurat și riscul asigurat

Societatea contemporană se confruntă permanent cu o extraordinară diversitate de riscuri: naturale, profesionale, riscuri ce afectează sănătatea, deteriorează mediul înconjurător și au efecte negative asupra generațiilor viitoare etc. Și a căror acțiune este, într-o anumită măsură, permanentă și stabilă.

Una dintre numeroasele definiții date riscului demonstrează ca acesta este o amenințare, o posibilitate de a se produce un eveniment generator de pagube, caracterizat, pe de o parte, prin gravitatea consecințelor sale și, pe de altă parte, prin probabilitatea de a produce aceste consecințe.

Riscurile prezente în societatea contemporană au fost grupate și clasificate în anumite tipuri. O asemenea clasificare cuprinde:

- riscul contractual;
- riscul de faliment;

- riscul în decizia de investiții;
- riscul valorilor mobiliare;
- riscul în marketing;
- *riscul în asigurări.*

Utilizarea cuvântului *risc* în cadrul unei activități economice, printre care se înscrie și asigurarea, este extrem de des întâlnită. Astfel, acesta comportă mai multe accepții:

- posibilitate de daună;
- probabilitate de daună;
- accident;
- pericol;
- incertitudine;
- o proprietate sau o persoană expusă la un pericol;
- daună potențială;
- incertitudine referitoare la daunele potențiale;
- posibilitate de câștig;
- probabilitate de câștig;
- incertitudine referitoare la expunerea unei entități la mediul extern;
- incertitudine referitoare la expunerea unei entități la mediul intern.

În altă ordine de idei, considerăm că orice risc este alcătuit din patru elemente, care, la rândul lor, pot fi clasificate astfel:

- ***pericole*** (cele care declanșează apariția riscului), o noțiune mai largă a unei game de forțe care pot produce un rezultat advers;

- ***resurse, active, populație sau câștiguri*** (cine/ce este afectat) care pot fi amenințate de pericole, adică lucruri de care depinde continuitatea operațiilor unei activități;

- ***factori influenți*** (cei care influențează evoluția riscului), particularitățile interne sau externe ale acestor resurse care tind să crească sau să reducă probabilitatea de realizare a pericolului sau severitatea consecințelor dacă se realizează;

- ***consecințe*** (urmările întâmplării riscului), modul în care efectele pericolului afectează consumul de diverse resurse.

Existența riscurilor de tot felul presupune limitarea sau protejarea împotriva pierderilor cauzate de întâmplarea acestora. Riscul, indiferent de măsurile luate de evitare sau prevenire, dacă se întâmplă, presupune distrugeri materiale sau financiare care trebuie plătite de cineva și acest lucru se poate obține numai cu ajutorul asigurării. Oricine are nevoie de o formă specială

de protecție, numită *asigurare*, poate s-o primească. Asigurarea este facultativă, deoarece constituie o formă de acoperire împotriva pericolelor sau accidentelor la care este expusă populația sau agenții economici. Însă, unele riscuri sunt prevenite prin lege; or, această formă de asigurare denotă un caracter obligatoriu în momentul întrunirii anumitor condiții și premise – asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători.

Analiza riscului se referă în mare parte la 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.

De menționat că, indiferent de aversiunea la risc a acestor persoane, riscurile s-au întâmplat, se întâmplă și se vor mai întâmpla, afectând nemijlocit bunurile, valorile, activele, viața sau integritatea, după caz, a persoanelor fizice sau juridice. Gestiunea și managementul situațiilor riscante, cu care *volens nolens* trebuie să se confrunte omul, începe de obicei cu o recunoaștere inițială a unei situații riscante. O persoană acumulează informații despre o situație, din care reiese că poate să piardă ceva de valoare.

Deși o altă persoană, privind din afara situației, poate face o apreciere obiectivă a posibilului risc. Cel care este implicat nemijlocit va percepe situația în mod diferit, fapt ce confirmă o dată în plus doza de subiectivism care ne influențează de cele mai multe ori să luăm anumite decizii în viața de zi cu zi. Astfel, aprecierea diferită a situației va influența indubitabil acțiunile viitoare ale acestor persoane, chiar dacă percepția lor este sau nu în legătură cu realitatea. Totuși, omul are încredere în propriile percepții.

Riscurile în multe cazuri sunt evidente. O analiză a riscului este determinată de gradul de cunoaștere a ideii de risc, chiar dacă persoana nu a fost implicată într-o situație riscantă. De asemenea, percepția riscului este interdependentă de activitatea desfășurată până în momentul respectiv și, în același timp, de abilitățile persoanei.

Evenimentele incerte sunt percepute de către populație ca probabilități, iar cea mai bună soluție este să înțelegem probabilitatea că se pot întâmpla evenimente incerte și că trebuie să facem alegerea corespunzătoare.

Gradul de incertitudine poate influența persoana să perceapă un eveniment incert ca fiind:

- *imprevizibil*, pentru că nu s-a mai întâmplat ceva similar;
- *previzibil*, dar cu o posibilă estimare a nivelului de pierdere;
- *controlabil*, parțial sau total, de cel care ia decizia.

Ori de câte ori componentele unei situații riscante nu sunt clar explicate, aprecierea unei persoane poate fi subiectivă. Percepția este subiectivă, pentru că în natura omului este de a încerca să *subiectivizeze* șansele, daunele și expunerile.

În altă ordine de idei, se poate afirma că nevoia de protecție la persoanele fizice diferă de nevoia de protecție la persoanele juridice, acestea din urmă vor înregistra distrugerii mult mai mari.

Conștientizarea și manifestarea nevoii de protecție împotriva riscurilor sau accidentelor la persoane fizice sunt determinate în mare măsură de educație, dar și de experiențele anterioare. Persoanele juridice întâmpină o gamă mult mai variată de riscuri cărora trebuie să le facă față, pentru a-și continua activitatea lor curentă, iar abordarea riscului de către reprezentanții acestora este relativ diferită.

Pentru combaterea evenimentelor aleatorii și generatoare de pagube, cunoscute ca riscuri, persoanele fizice sau juridice pot opta pentru una dintre următoarele posibilități:

- evitarea sau prevenirea riscului;
- limitarea pagubelor provocate de riscurile produse;
- crearea de rezerve în vederea acoperirii, pe seama resurselor proprii, a eventualelor pagube;

- *trecerea riscului asupra altei entități/persoane, ca formă de manifestare a relației dintre risc și asigurare.*

Acțiunile ce trebuie întreprinse în cadrul primelor trei categorii necesită fonduri și rezerve destul de mari și, mai ales, o implicare a celor care sunt expuși la riscuri sau pericole într-un domeniu care nu le este familiar și pentru care nu au suficientă experiență în vederea tratării într-o manieră profesionistă a riscului.

Rezultatul acestui comportament se poate rezuma la faptul că pierderile suferite ca urmare a riscurilor întâmplare sunt foarte mari și, în același timp, dăunătoare pentru activitatea agenților economici și, respectiv, pentru existența oamenilor.

Aceste acțiuni, deși posibile, sunt foarte costisitoare; totuși ele trebuie întreprinse în cel mai scurt timp, pentru a limita întinderea distrugerilor.

Concluzia este că în cazul autoprotecției costul plătit este mult mai ridicat decât în cazul asigurării propriu-zise realizate prin intermediul unei organizații specializate, de obicei a unei societăți de asigurare. [61, p.20]

În ceea ce privește cea de-a patra categorie de acțiuni, *trecerea riscului asupra altei persoane (de regulă, o persoană juridică specializată)*, ea poate fi realizată în condițiile în care persoana fizică sau juridică amenințată de un oarecare risc (sau de mai multe riscuri) consimte să plătească o sumă de bani altei persoane, de regulă, o organizație specializată, denumită societate de asigurare sau organizație mutuală, care se angajează să suporte paguba provocată de riscul respectiv.

Această măsură are ca rezultat constituirea unui fond destinat acoperirii pagubelor provocate persoanelor care plătesc prime de asigurare organizațiilor specializate – societăților de asigurare sau organizațiilor de asigurare mutuale. Astfel, se cere utilizarea noțiunii și a metodei denumite generic *asigurare*.

Metoda utilizată pentru compensarea pierderilor provocate și pentru reluarea procesului de producție în cazul persoanelor juridice și-a dovedit în timp utilitatea, prima oară fiind practică încă de către babilonieni, în anul 3000 î.e.n. [144, p.1].

Acum putem vorbi despre nevoia de asigurare ca despre o manifestare expresă a nevoii de protecție. Această nevoie derivă din necesitatea dispersării riscului, deoarece *esența asigurării constă în dispersia riscului*, pentru a fi mai ușor acoperite eventualele pagube survenite în urma apariției cazului asigurat/producerii evenimentului incert.

Ca o manifestare firească a relației dintre risc și protecția împotriva riscului, asigurarea reprezintă forma cea mai naturală și mai complexă de protecție reală împotriva riscurilor sau pericolelor la care sunt supuși agenții economici sau populația.

În contextul celor menționate, evoluția protecției prin asigurare și utilizarea pe scară tot mai largă a determinat consacrarea acesteia ca fiind soluția cea mai des aleasă de către cei care se confruntă cu astfel de riscuri. De cele mai multe ori când spunem *risc* ne gândim la asigurare, deoarece riscul nu poate fi evitat sau limitat decât parțial; or, în acest caz o protecție reală nu se poate obține decât cu ajutorul asigurării.

Soluția este convenabilă atât din punct de vedere financiar, cât și din punct de vedere tehnic al protecției reale oferite. Astfel, asigurarea își arată cu adevărat utilitatea în cazul pericolelor și riscurilor create de calamitățile naturale.

Aceste riscuri, prin definiție, nu pot fi reglate sau controlate și sunt efectul mai multor factori, printre care cei climaterici joacă un rol important.

Indiferent de evoluția înregistrată în utilizarea științei și tehnicii, fenomenele naturale nu pot fi dirijate sau evitate. Singurul lucru pe care îl poate face omul este să prognozeze momentul întâmplării catastrofei sau intensitatea acesteia.

Totuși, prognozele care avertizează omul asupra apariției și propagării unor astfel de catastrofe nu îl ajută decât într-o mică măsură, eventual să-și protejeze viața. Bunurile, averea, activele deținute de cineva nu pot fi protejate, fiind expuse aproape în totalitate calamităților.

Amploarea riscului este greu de cunoscut, același risc putând avea efecte sensibil diferite, în funcție de condițiile în care se produce, indiferent de natura acestora: obiective sau subiective. Efectele riscului de survenire a unui accident rutier diferă în funcție de autovehiculele antrenate, de condițiile climaterice, de locul în care se produce, de viteza de circulație, de starea carosabilului, de faptul dacă centurile de siguranță sunt cuplate sau nu etc. Există metode de caracterizare a riscului, dar rezultatele lor sunt influențate de prezența unei puternice doze de subiectivitate. Același risc poate fi descris, analizat, măsurat, în viziuni și în scopuri diferite, pe care le urmărește observatorul.

Riscul constituie un element esențial și caracteristic contractului de asigurare. Dacă riscul lipsește, contractul de asigurare este fără eficacitate, neavând elementul esențial. Astfel, persistă opinia precum că riscul reprezintă însăși cauza asigurării [52, p.559]. El oferă operației de asigurare o veritabilă fizionomie, din momentul în care asiguratul contractează cu asigurătorul. Totuși, nu considerăm acceptabil această opinie, întrucât riscul asigurat reprezintă obiectul contractului; or, interesul asigurării este cauza contractului de asigurare.

În doctrină, unii autori definesc riscul ca un eveniment (sau complex de evenimente) incert, posibil și viitor la producerea căruia asigurătorul va achita asiguratului despăgubirea sau suma asigurată [78, p.224]. Alții îl califică drept un eveniment incert, posibil și viitor la care sunt expuse bunurile, viața ori sănătatea unei persoane și care nu depinde de voința părților contractante [173, p.53].

De remarcat că pagubele survenite nu se acoperă integral, ci numai dacă sunt datorate riscurilor convenite de părți.

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.

Companiile de asigurări clasifică riscurile în *excluse* și *asigurabile*. Riscurile excluse sunt evenimentele ce pot surveni în viitor și pot cauza daune comercianților, dar care sunt asigurate

nu prin intermediul contractului de asigurare, ci prin alte mijloace aplicate de comercianți. Printre asemenea riscuri pot fi: taxe vamale imprevizibile, interzicerea livrării dolul asiguratului etc.

Riscurile asigurabile, la rândul lor, se clasifică în riscuri obișnuite și riscuri speciale. Riscurile obișnuite pot interveni pe parcursul perioadei asigurate și se datorează unor întâmplări fortuite. Din categoria acestor riscuri fac parte: dauna, incendiul, furtul, jaful etc.

Riscurile speciale sunt datorate fie caracteristicilor fizico-chimice ale mărfurilor, fie altor cauze deosebite, apărute în perioada asigurată. Printre riscurile speciale figurează: scurgerea lichidelor, spargerea sticlei, autoaprinderea, oxidarea metalelor etc.

Există și alte riscuri asimilate celor speciale, cum ar fi: războaiele, grevele, cutremurele de pământ, inundațiile etc. Asemenea riscuri pot avea fie proveniență naturală (cutremure de pământ, inundații etc.), fie caracter sociale (război, grevă etc.) [23, p.35].

În altă ordine de idei, definițiile legale pe care le-a ales legiuitorul nu se distinge cu nimic de definițiile doctrinare; or, în conformitate cu art. 1829 alin. (1) CC RM, riscul asigurat este unul sau mai multe evenimente sau fenomene viitoare, posibile, dar incerte, prevăzute de contractul de asigurare, la care sunt expuse viața, sănătatea sau patrimoniul unei persoane.

Nu putem cerceta natura juridică a riscului asigurat fără a studia și noțiunea de caz asigurat; or, acesta are o legătură interdependentă cu riscul asigurat, dar acestea sunt aspecte pe care le vor analiza 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 întru înțelegerea corectă a acestor 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 *supra* 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.

Astfel, pentru ca un eveniment să poată fi considerat risc asigurat, trebuie să îndeplinească anumite condiții, și anume:

- să existe probabilitatea producerii lui în viitor;
- să prezinte un anumit grad de periculozitate pentru asigurat;
- să fie independent de voința asiguratului sau a persoanelor care trăiesc și conviețuiesc împreună cu acesta;
- să fie suportabil, ca mărime și frecvență, din punct de vedere financiar de către asigurător;
- să fie incert. [61, p.21]

În temeiul celor menționate, riscul este, în primul rând, un eveniment *incert*, adică acesta trebuie să aibă un caracter întâmplător, asupra producerii lui ulterioare să planeze incertitudinea, atât pe moment, cât și ca intensitate a acțiunii. Atare condiție presupune ideea de eventualitate, întrucât asigurarea are în vedere fapte determinate care implică o incertitudine. De multe ori, evenimentul considerat este un eveniment temut, din care cauză asiguratul caută să se protejeze contra consecințelor păgubitoare. Riscul este atunci, în limbajul curent, sinonim primejdiei sau pericolului amenințător [178, p.116]. Totuși, în anumite categorii de asigurări, riscul poate fi și un eveniment fericit, așa cum este atingerea unei anumite limite de vârstă, însă în domeniul asigurărilor rutiere riscul reprezintă de fiecare dată un pericol fie pentru viața și sănătatea persoanei, fie pentru bunuri. Astfel, ceea ce urmează a fi reținut este faptul că substanța acestui element se referă la incertitudinea privind evenimentul considerat: există risc atunci când nu se știe dacă el se va produce (*incertus an, incertus quando*) sau când se va produce (*certus an, certus quando*) [181, p.23].

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. Așadar, spre deosebire de asigurarea din domeniul transportului rutier, în alte tipuri de asigurări incertitudinea se referă la momentul realizării unui eveniment, care se va produce în mod necesar. În această situație, riscul este un eveniment fatal, care se va realiza mai

devreme sau mai târziu, dar într-un timp incert. Astfel, în contractul de asigurare asupra vieții, decesul asiguratului este obiectiv sigur, incertitudinea constituind-o numai data producerii morții [39, p.85].

Evenimentul este și *posibil, și viitor*. Din punct de vedere teoretic, inexistența sau imposibilitatea riscului din momentul încheierii contractului ar justifica nulitatea acestuia. Riscul trebuie să existe în momentul contractării, adică evenimentul viitor și nesigur care dă drept la despăgubiri să nu se fi produs. În caz contrar, asiguratul ar încasa o sumă fără cauză și ar realiza un profit, ceea ce este incompatibil cu natura contractului de asigurare, dar, în același timp, ar contraveni principiilor fundamentale ale dreptului civil.

În orice caz, riscul presupune posibilitatea realizării evenimentului, fiind excluse de la asigurare evenimentele imposibile. Nu poate exista asigurare în cazuri de imposibilitate absolută de realizare, dacă este vorba de evenimente care după legile naturii nu se pot produce. Astfel, e de neconcepută o asigurare plătită a unui mijloc de transport contra mușcăturii unei insecte veninoase.

Evident, asigurarea nu ar avea nicio rațiune dacă existența unui lucru nu ar fi amenințată de un anumit fenomen sau eveniment. În același timp, un eveniment deosebit de frecvent nu poate fi cuprins în asigurare, deoarece ar presupune prime deosebit de mari și deci nu s-ar justifica din punct de vedere economic. În principiu, riscul trebuie să existe în momentul contracarării [23, p.35].

Evenimentul este *independent de voința părților*. Evenimentul incert nu poate constitui obiectul asigurării decât în măsura în care realizarea presupune intervenția hazardului. Dacă evenimentul depinde de voința exclusivă a uneia din părți, riscul nu mai există, iar evenimentul devine cert pentru partea care l-a realizat. Ori de câte ori dorindu-se realizarea riscului (asiguratul producându-l prin fapta sa voluntară), evenimentului îi va lipsi în acest caz elementul de incertitudine. Evenimentul care a ocazionat obligația de desdăunare, raportat la obiectul asigurat, trebuie să aibă un caracter întâmplător, adică asiguratul și asigurătorul nici să nu-l cunoască prealabil, nici să nu poată interveni în producerea lui. Totuși, referitor la acest subiect, trebuie să scoatem în evidență aspecte caracteristice asigurării obligatorii: asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor auto.

Aceste două tipuri de asigurări comportă anumite particularități de la elementul sus – descris. Chiar și atunci când asiguratul a cauzat prejudicii, respectiv a survenit cazul asigurat ca urmare a unor acțiuni intenționate ale acestuia, asigurătorul va fi obligat să achite despăgubirea

de asigurare. Totuși, asiguratorul va fi protejat și el de acțiunile intenționate și dolosive ale asiguratului, având la dispoziție un mecanism special, și anume: înaintarea unei acțiuni de regres persoanei culpabile de cauzarea prejudiciilor în conformitate cu art. 29 al Legii nr. 414 din 22.12.2006 și art. 14 al Legii nr. 1553 din 25.02.1998.

Cu alte cuvinte, în materia asigurărilor facultative (CASCO) sunt considerate riscuri evenimentele care se realizează fără nicio participare a omului sau a asiguratului. Riscul se realizează independent de persoană, cu toate că în anumite situații asiguratul poate lua unele măsuri de prevedere pentru a evita sinistrul sau, cel puțin, pentru a-i diminua consecințele. Deteriorarea bunului din intenție va genera refuzul achitării despăgubirilor de asigurare.

Însă în materia asigurărilor obligatorii, riscurile asigurate realizate cu participarea omului sau a asiguratului, mai ales dacă acestea sunt cauzate din intenție, sunt despăgubite de către asigurator. În asigurările obligatorii de răspundere civilă, asiguratorul nu are dreptul de a refuza achitarea despăgubirilor de asigurare, cu excepția cazurilor în care evenimentele au survenit independent de voința omului (calamități naturale).

Revenind la analiza riscului asigurat, în literatura de specialitate [180, p.940-945] se face distincție între riscul obiectiv și cel subiectiv. Astfel, în riscul subiectiv sunt incluse toate aspectele individuale de pericol care depind de însușirile spirituale și de caracter ale persoanelor asigurate.

Apreciindu-se că riscul subiectiv are o influență covârșitoare asupra riscurilor asigurate, în doctrina de specialitate se propune rezolvarea acestei problemei pe următoarele trei căi:

- Limitarea riscului subiectiv prin verificarea anticipată și exactă a cererilor de asigurare, supravegherea curentă a asiguraților, introducerea unei participații proprii a asiguratului la daune, excluderea daunelor care sunt supuse deosebit de puternic influenței subiective [107, p.45];

- Procedul bonificației (rambursarea de primă către acei asigurați care nu reclamă într-un an nicio daună) și penalității (suplimentarea primei față de asigurații care reclamă frecvent daune). Actualmente, acest sistem este denumit *bonus-malus*;

- Sesizarea tehnică a riscului subiectiv și includerea lui în tariful de prime.

În ceea ce privește faptele terților, chiar dacă ei acționează intenționat sau dolosiv, evenimentele produse rămân un risc pentru asigurat și îl obligă pe asigurator.

Unii autori propun clasificarea riscurilor în funcție de frecvența acestora. Astfel, după acest criteriu, există riscuri constante și riscuri variabile, care sunt descrise în cele ce urmează [73, p.19].

Un risc este *constant*, continuu sau staționar când șansele realizării sale rămân aceleași, indiferent dacă prezintă anumite variații, temporare ori relative, pe parcursul unei perioade determinate. Constanta generală a riscului rezultă din observațiile făcute asupra evoluției sale pe o perioadă mai îndelungată, de la un an la altul. Din acest punct de vedere, majoritatea riscurilor sunt constante. Astfel, riscul de accident rutier, cu toate variațiile relative în funcție de o anumită etapă a anului, este continuu. În aceeași ordine de idei, riscurile de accidente rutiere, variabile în cursul unui an, prezintă de la an la an sau pe mai mulți ani o anumită regularitate care permite a le considera constante. În funcție de varietatea cuantumului despăgubirilor de asigurate achitate de companiile de asigurări, această constantă influențează modificarea primei de asigurare.

Un risc este *variabil* când șansele sale de realizare cresc sau se diminuează în cursul asigurării. Ca urmare, riscul poate fi progresiv sau regresiv. Ipoteza-tip este oferită de asigurarea asupra vieții, ce are la bază durata vieții omului și implică în mod necesar variații de probabilitate. În asigurarea pentru caz de deces, riscul este progresiv, iar șansele de realizare a evenimentului asigurat cresc în fiecare an pentru același individ. Pe când în asigurarea pentru caz de viață, riscul este regresiv; pe măsura scurgerii anilor, evenimentul asigurat – supraviețuirea asiguratului – are tot mai puține șanse de a se realiza, însă acest aspect mai puțin ne interesează din moment ce obiectul prezentului studiu se axează în exclusivitate pe asigurările din domeniul auto.

Distincția dintre riscurile constante și cele variabile prezintă interes din punctul de vedere al determinării primei și garanțiilor pe care trebuie să le dea asigurătorul. În cazul riscurilor constante, prima va rămâne neschimbată de la un an la altul și va corespunde exact riscului luat în sarcină de asigurător pentru exercițiul considerat. Dimpotrivă, în cazul riscului variabil, prima trebuie, în mod teoretic, să fie diferită, să crească sau să descrească, după caz.

În realitate, din interes practic, asigurătorii au uniformizat primele riscurilor variabile și au stabilit prime medii, procedeu care simplifică raporturile cu asigurații și facilitează încheierea și executarea contractului.

În cazul în care deținerea unui bun nu este legală, el nu poate fi asigurat. Riscurile fiind dependente de stări de lucruri contrare legilor și ordinii publice, cauza acestor asigurări este ilicită.

În sens juridic, riscul este un eveniment incert, posibil, viitor și independent de voința părților. În limbajul curent al asigurătorilor, riscul are și o altă accepțiune: se folosește pentru a desemna, după caz, fie valoarea, fie obiectul riscului.

În primul rând, riscul permite indicarea gradului de probabilitate a evenimentului considerat sau a valorii riscului. La determinarea valorii riscului se ia în considerare nu

evenimentul însuși, ci șansele pe care faptul incert le are pentru a se produce. În special, în materia asigurărilor de daune riscul exprimă valoarea actuală a daunei posibile într-o unitate de timp determinată [76, p.106]. O asemenea accepțiune prezintă un interes direct pentru asigurător, întrucât stă la baza calculării primei.

În al doilea rând, riscul servește pentru a desemna persoana sau bunul asigurat, adică obiectul riscului. [174, p.81]

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.

2.4. Concluzii la capitolul II

În urma cercetării materiei din prezentul capitol, desprindem următoarele *concluzii* referitoare la condițiile achitării despăgubirii în domeniul transportului auto.

Prima condiție *sine qua non* pentru achitarea despăgubirii de asigurare în domeniul transportului rutier o reprezintă încheierea valabilă a unui contract de asigurare, fie asigurare obligatorie (RCA), fie asigurare facultativă (CASCO), fie asigurare obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători.

Următoarele condiții pe care le enunțăm sunt aferente contractului de asigurare. O astfel de condiție o constituie polița de asigurare, care, în urma unei interpretări sistemice a legislației din domeniul asigurărilor, a fost definită în prezentul studiu ca un document accesoriu contractului de asigurare, care probează încheierea acestuia. Polița de asigurare reprezintă un înscris, pe suport de hârtie, care probează încheierea unui contract de asigurare și redă, pe scurt, clauzele acestuia. Deoarece polița de asigurare nu conține toate clauzele contractului, ea este de multe ori însoțită de anexe, la care polița face trimitere și care redau în întregime condițiile în care părțile s-au înțeles să se oblige. În mod frecvent, polița de asigurare este un înscris cu rubrici predeterminate, a căror completare are rolul de a identifica părțile și principalele obligații. În cazul asigurărilor din domeniul auto, legea impune încheierea unui contract de asigurare probat prin polița de asigurare, cu scopul de a proteja terții care ar putea fi afectați prin survenirea cazului asigurat.

O altă condiție specifică o reprezintă prima de asigurare, a cărei natură juridică este una complexă, dar care, în același timp, comportă anumite caracteristici doar ale asigurărilor din domeniul transportului auto. Astfel, prima de asigurare reprezintă suma pe care asiguratul este obligat să o plătească asigurătorului, la eliberarea poliței de asigurare, în modul și în termenul prevăzut de contractul de asigurare, în schimbul preluării de către asigurător a riscului asigurat.

Cazul asigurat, pe de o parte, și riscul asigurat, pe de altă parte, au fost cercetate în coroborare; or, unica diferență dintre aceste două concepte o reprezintă momentul survenirii evenimentului incert stabilit de contractul de asigurare. Astfel, riscul asigurat reprezintă un eveniment viitor, posibil, dar incert, la care sunt expuse viața, sănătatea și/sau patrimoniul unei persoane. Iar cazul asigurat este evenimentul pentru înlăturarea consecințelor căruia s-a încheiat contractul de asigurare și la producerea căruia apare obligația asigurătorului să plătească despăgubirea de asigurare.

În aceeași ordine de idei, avantajele asigurării obligatorii și ale celei facultative din domeniul transportului rutier sunt mari. În ziua de azi, toți deținătorii de autovehicule sunt obligați să aibă încheiat *un contract de asigurare obligatorie de răspundere civilă* cu o companie de asigurări, iar în caz de accident rutier, persoana păgubită va primi o despăgubire de asigurare pentru prejudiciul pe care l-a suportat. Despăgubirea de asigurare va fi achitată nu de persoana vinovată de comiterea accidentului, ci de compania de asigurare la care era asigurat autovehiculul ei. În acest fel, persoana culpabilă de comiterea accidentului este scutită de achitarea unor sume bănești foarte mari (pe care, de regulă, nu le are) în locul său plătind compania de asigurare, care se subrogă în obligațiile asiguratului, iar păgubitul primește o protecție garantată prin lege că cheltuielile suportate prin accident vor fi recuperate de către compania de asigurare în cel mai scurt timp.

Transportatorii care prestează servicii de transport public al pasagerilor și care întrunesc condițiile prevăzute de lege sunt obligați să dețină și un contract de asigurare obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători. În așa mod, spre deosebire de deținătorii autovehiculelor personale, pentru care legea obligă doar la încheierea unui contract de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, transportatorii publici de pasageri trebuie să aibă încheiate două contracte de asigurare, și anume:

- contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă față de pagubele produse de autovehicule, valabil pentru toți deținătorii de autovehicule;
- contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători.

Cea de-a treia formă de asigurare cercetată în prezenta lucrare este *asigurarea facultativă a mijlocului de transport (CASCO)*. În practică, aceasta este mai rar întâlnită, cauza fiind costul ridicat al primei de asigurare, care constituie, de regulă, 3-7% din prețul autovehiculului. Însă avantajele ei sunt foarte mari: conducătorul autovehiculului culpabil de producerea accidentului își va putea recupera cheltuielile pentru reparația propriului său mijloc de transport deteriorat (sau furat).

III. FORMELE RĂSPUNDERII JURIDICE CIVILE APLICABILE ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER

3.1. Coraportul dintre despăgubirea de asigurare și răspunderea juridică civilă

Răspunderea juridică – instituție prezentă în toate ramurile dreptului – constituie o temă ce interesează toate științele juridice, având o importanță practică deosebită, deoarece ea asigură eficiența normei de drept, stimulează atitudinea de respectare a legii, stabilirea și menținerea ordinii sociale [8, p.122].

În literatura de specialitate, conceptul de răspundere juridică a obținut un alt înțeles, diferit de cel din limbajul comun și caracterizează consecințele negative ce apar în cazul săvârșirii unor fapte de către un subiect de drept în afara cadrului legal. Confirmă cele menționate mai sus autorul Nina Garștea [75, p.113], care menționează că răspunderea juridică include în sine doar acele consecințe ale încălcării de drept, care se exprimă în apariția unor noi obligații sau în modalitățile obligațiilor deja existente în raportul de drept. Aceste modalități, precum și obligațiile nou-apărute, trebuie să derive din urmările negative, nesatisfăcătoare pentru cel care a încălcat ordinea de drept.

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.

În doctrină există diverse opinii privind răspunderea juridică civilă. Astfel, o parte din autori consideră că răspunderea juridică civilă este acea sancțiune aplicată față de delincvent sub forma impunerii unei obligații juridico-civile reglementate sau lipsirea de un drept civil ce-i aparține, dat fiind faptul că este o formă a răspunderii juridice ce constă în obligația pe care o are orice persoană de a repara prejudiciul cauzat alteia, sancțiune specifică ce constă în privarea persoanei de patrimoniu fără acordarea compensației [155, p.8].

E. Cojocari susține că răspunderea juridică civilă este o formă a răspunderii juridice, care se folosește ca mijloc de apărare a drepturilor subiective civile, precum și ca un mijloc de exercitare forțată a obligațiilor contractuale [27, p.25]. Păreră împărtășită și de Pompil Drăghici, care consideră că răspunderea civilă este o formă a răspunderii juridice ce constă într-un raport de obligații în temeiul căruia o persoană este îndatorată să repare prejudiciul cauzat altuia prin fapta sa, ori, în cazurile prevăzute de lege, prejudiciul pentru care este răspunzătoare [124, p.41].

Ne raliem la autorii 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.

În această ordine de idei, considerăm extrem de importantă enunțarea principiilor răspunderii juridice civile, această etapă fiind fundamentală în stabilirea limitelor și a premiselor legale pentru angajarea răspunderii juridice civile, în general, și angajarea răspunderii civile în domeniul transportului rutier, în particular.

Deși răspunderea juridică cunoaște o mulțime de forme, ea are totuși un fond comun de reguli aplicabile acestei diversități numite *principii ale răspunderii juridice* și care se află în strânsă legătură atât cu unele principii fundamentale ale dreptului, cât și cu principiile unor ramuri de drept. Astfel, principiile răspunderii juridice civile reprezintă un conglomerat de reguli generale și speciale deopotrivă:

Principiul legalității răspunderii juridice rezidă în faptul că răspunderea juridică civilă operează doar în cadrul legal, adică doar în condițiile și cazurile prevăzute de legislația în vigoare. Acest principiu extrem de general reprezintă o manifestare veridică a principiului fundamental și unanim recunoscut în societatea contemporană în fiecare stat care se consideră unul de drept, și anume – supremația legii, deoarece doar un cadru legal este în măsură să stabilească o anumită ordine în haosul existent.

Principiul răspunderii personale caracterizează situația în care persoana va fi supusă răspunderii juridice civile doar pentru acțiunile sau inacțiunile personale. Totuși, legislația civilă în vigoare stabilește anumite excepții. În conformitate cu art. 1998 alin. (3) CC RM, răspunderea juridică delictuală pentru fapta altora survine doar în cazurile expres prevăzute de lege. Este de menționat că raporturile de asigurare, mai cu seamă cele din domeniul transportului rutier, indiferent de forma acestora, sunt caracterizate prin faptul că asiguratorul se obligă ca în schimbul unei sume primite să despăgubească pe asigurat sau terțul păgubit pentru prejudiciile pe care aceștia le-ar putea suferi ca urmare a survenirii cazului asigurat.

Principiul răspunderii pentru fapta săvârșită cu vinovăție sau principiul imputabilității are la bază concepția juridică a răspunderii subiective, conform căreia autorul faptei răspunde numai atunci când și-a dat seama sau trebuia să-și dea seama de rezultatele faptei sale și de semnificațiile ei social-juridice periculoase. Totuși, și în acest caz legislația civilă rezervă dreptul pentru anumite excepții. În conformitate cu art. 1998 alin. (2) CC RM, prejudiciul cauzat prin fapte licite sau fără vinovăție se repară numai în cazurile expres prevăzute de lege.

Principiul unicității răspunderii, conform căruia pentru fapta ilicită există o singură răspundere sau, mai precis, pentru ea nu se poate aplica decât o singură sancțiune și nu mai multe, având aceeași natură juridică ca și norma încălcată.

Principiul justeții sau proporționalității răspunderii, în conformitate cu care se impune corelarea răspunderii sau a pericolului ei social ori a întinderii pagubei, a formei de vinovăție cu care a fost săvârșită, printr-o corectă și concretă individualizare sau proporționalizare.

Aplicarea acestui principiu în cadrul raporturilor de asigurare din domeniul transportului rutier se face relevantă în prevederea normativă ce reglementează cuantumul despăgubirii în caz de culpă comună [100, art.17]. Astfel, fiecare dintre părțile care au provocat din culpă comună accidentul sau majorarea pagubei va avea dreptul la despăgubire în proporția în care nu poartă răspundere de producerea accidentului.

Principiul celerității sau operativității tragerii la răspundere, în baza căruia momentul angajării răspunderii, reprezentând reacția socială, trebuie să fie cât mai aproape de cel al comiterii faptei, fără amânări sau tergiversări deosebite și exagerate ale soluționării cauzei.

Principiul reparării integrale a prejudiciului. În repararea prejudiciului intervine instanța de judecată care stabilește felul despăgubirii, ulterior obligând autorul prejudiciului să pună la dispoziție un bun de același gen și de aceeași calitate, să repare bunul pe care l-a deteriorat ori să compenseze integral [63, p.53], prin echivalent bănesc, prejudiciul cauzat, cuantumul echivalentului bănesc fiind stabilit de instanța de judecată, în dependență de întinderea prejudiciului.

Principiul reparării în natură a prejudiciului, presupune orice activitate sau operațiune materială care se poate concretiza în: restituirea bunurilor însușite pe nedrept, înlocuirea bunului distrus cu altul de același gen, înlăturarea defectiunilor aduse unui bun, distrugerea sau ridicarea lucrărilor făcute cu încălcarea regulilor.

Totuși, dacă referim acest principiu la raporturile de asigurare din domeniul transportului rutier, observăm că el este aplicabil doar în circumstanțe excepționale; or, în conformitate cu prevederile normative în vigoare [102, art.6], indemnizația de asigurare sau despăgubirea de asigurare se plătește de către asigurător în bani. Totuși, prin derogare de la regula generală, compensarea prejudiciului prin restabilirea sau repararea bunurilor, prin prestarea de servicii se permite doar cu acordul scris al asiguratului.

Dintre formele de răspundere juridică care există la momentul de față, răspunderea juridică civilă se întâlnește cel mai des.

Răspunderea civilă reprezintă una dintre modalitățile răspunderii juridice în cadrul sistemului de drept, coexistând alături de celelalte modalități ale răspunderii, dispunând astfel de trăsăturile sale specifice. [16, p.10]

Pentru a cuprinde multitudinea de raporturi civile existente, răspunderea juridică civilă se prezintă, la rândul ei, sub două forme distincte:

- *răspunderea juridică civilă contractuală*, care, în urma unei interpretări logice a art. 901 CC RM, survine în cazul încălcării unei obligații concrete născute dintr-un contract preexistent, valabil încheiat;

- *răspunderea juridică civilă delictuală*, care, în conformitate cu art. 1998 CC RM, survine doar în cazul încălcării unei obligații legale cu caracter general de a nu vătăma drepturile altuia prin fapte ilicite.

Ambele forme de răspundere juridică civilă sunt dominate de ideea fundamentală a reparării unui prejudiciu patrimonial produs prin fapta ilicită și culpabilă a unei persoane.

Între cele două forme nu există deosebiri de esență. Elementele care le condiționează sunt aceleași: existența unei fapte ilicite, prin care se încalcă o anumită obligație, aducându-se, prin aceasta, o atingere unui drept subiectiv; săvârșirea cu vinovăție a acestei fapte, ca element subiectiv al răspunderii; existența unui prejudiciu patrimonial; un raport de cauzalitate între fapta ilicită și prejudiciu; capacitatea juridică a celui chemat să răspundă. [142, p.132]

Comunitatea de scop și comunitatea de elemente a celor două răspunderi i-au determinat pe unii autori să considere că, în realitate, nu este justificat să se vorbească despre două forme de răspundere civilă, ci de o unitate de culpă, de o unitate de răspundere civilă.

Dimpotrivă, alți autori, punând accentul pe deosebirile dintre cele două răspunderi, subliniază existența unei dualități de răspunderi, a unei dualități de culpe. [4, p.283]

În opinia lor, răspunderea civilă delictuală alcătuiește dreptul comun al răspunderii civile, pe când răspunderea civilă contractuală este o răspundere cu caracter special, derogator. Consecința pe care o deducem din raportul astfel precizat între cele două răspunderi este aceea că ori de câte ori în dreptul nostru civil nu avem de-a face cu o răspundere contractuală, vor fi aplicabile regulile privitoare la răspunderea civilă delictuală. [128, p.163]

Cercetătorul român M. Eliescu este de părere că răspunderea civilă contractuală este obligația debitorului de a repara prejudiciul cauzat creditorului său prin neexecutare, executare necorespunzătoare sau prin întârziere a obligațiilor contractuale. [72, p.7] Legiuitorul moldovenesc a încercat să reglementeze consecințele ce survin prin neexecutare. Astfel, la art. 934 CC RM se concretizează că în cazul în care nu se execută obligația, debitorul este obligat să-

l despăgubească pe creditor pentru prejudiciul cauzat dacă nu dovedește că neexercitarea obligației nu-i este imputabilă.

Importanța elucidării conceptului de despăgubire de asigurare derivă din confuziile ce pot să apără 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, această 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.

În acest sens, considerăm că 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. Prin urmare, asigurătorul subrogă asiguratul sau contractantul în răspunderea pecuniară față de terțul păgubit ca rezultat al survenirii cazului asigurat. Despăgubirea de asigurare este compensarea pe care o achită asigurătorul în vederea recuperării prejudiciului suferit de către terț ca rezultat al acțiunii sau inacțiunii asiguratului în limitele stabilite de lege sau contract.

În contextul celor menționate în capitolul precedent și în conformitate cu art. 315 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 unei astfel de opinii urmează a fi privită și interpretată prin prisma conceptelor deslușite anterior de: 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.

De aici, despăgubirea poate caracteriza în același timp mai multe concepte, care ca esență și logică juridică sunt absolut distincte.

În literatura de specialitate, conceptul de despăgubire este definit ca echivalentul prejudiciului suferit de creditor ca urmare a unei fapte ilicite sau contrare raportului contractual.[142, p.312] Or, în urma unei interpretări literare, urmează a fi despăgubită persoana

care a suferit un prejudiciu, o pagubă. Totuși, când suntem în prezența unei interpretări juridice, existența prejudiciului nu este unica premisă pentru ca persoana respectivă să dețină un drept de despăgubire.

Astfel, în cazul răspunderii juridice civile contractuale, în temeiul art. 901 CC RM, aceasta urmează a fi angajată exclusiv în condițiile încălcării unei obligații concrete născute dintr-un contract preexistent, valabil încheiat. Deci, este lesne de observat că despăgubirea de asigurare nu poate fi o modalitate a răspunderii juridice civile contractuale, din moment ce urmează a fi achitată de către asigurător în lipsa unei neexecutări esențiale prealabile a contractului.

Totodată, în cazul răspunderii juridice civile delictuale, în temeiul art. 1998 CC RM, persoana urmează a fi angajată exclusiv în cazul încălcării unei obligații legale cu caracter general de a nu vătăma drepturile altuia prin fapte ilicite. Fapt ce demonstrează că despăgubirea de asigurare nu este o modalitate nici a respectivei forme de răspundere juridice civile, din moment ce despăgubirea de asigurare este achitată în baza raporturilor contractuale create între asigurător și asigurat.

Totuși, chiar dacă despăgubirea de asigurare în cazul contractelor din domeniul transportului rutier nu reprezintă o modalitate a răspunderii juridice civile, acest lucru nu înseamnă că între despăgubirea de asigurare ca prestație corelativă a asigurătorului și răspunderea juridică civilă nu există nicio legătură.

Din moment ce obiectul prezentei cercetări îl reprezintă în exclusivitate despăgubirea de asigurare din contractele de asigurare din domeniul transportului rutier, corelația menționată *supra* va reflecta doar aceste raporturi contractuale.

Astfel, după cum am menționat și în capitolele precedente, asigurarea din domeniul transportului rutier se reflectă în trei categorii mai mult sau mai puțin distincte:

- *Asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători;*
- *Asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule (asigurare față de terți);*
- *Asigurarea facultativă a mijloacelor de transport rutier (CASCO).*

La rândul lor, cele trei categorii de raporturi contractuale pot fi categorisite în altele două: al căror obiect îl reprezintă însuși bunul, mijlocul de transport (CASCO) și al căror obiect este însăși răspunderea civilă.

Considerăm relevant, alături de F. Deak, că asigurarea de răspundere are în vedere numai răspunderea civilă delictuală a asiguratului și nu răspunderea contractuală. [39, p.5]

Dacă în cadrul raporturilor juridice de asigurare facultativă a mijloacelor de transport, legătura despăgubirii de asigurare cu răspunderea juridică civilă este destul de vagă și neclară, atunci în cadrul raporturilor juridice a căror asigurare se referă nemijlocit la răspunderea juridică civilă legătura este una evidentă și extrem de strânsă.

În această ordine de idei, chiar dacă despăgubirea de asigurare nu reprezintă *per se* o modalitate a răspunderii juridice civile, totuși ea urmează să îndeplinească condițiile răspunderii juridice civile: survenirea cazului asigurat, prejudiciul, legătura causală dintre faptă/caz asigurat și prejudiciul cauzat, vinovăția persoanei răspunzătoare de cauzarea prejudiciului. [87, p.12]

Totuși, ca urmare a legăturii foarte strânse dintre despăgubirea de asigurare și răspunderea juridică civilă propriu-zisă, pe alocuri termenul de despăgubire în raporturile de asigurare se justifică, deoarece obiectul acestor raporturi îl reprezintă, în particular, răspunderea juridică civilă.

Astfel, există o foarte mare probabilitate că anume în contextul legăturii dintre despăgubirea de asigurare și asigurările de răspundere juridică civilă a apărut și confuzia despăgubirii de asigurare ca modalitate a răspunderii juridice civile. În altă ordine de idei, în cazul asigurării obligatorii de răspundere civilă, sunt întrunite ambele forme ale răspunderii juridice: [65, p.203]

- Răspunderea delictuală – ca temei al achitării despăgubirii de asigurare;
- Răspunderea contractuală – ca temei al sancțiunii pentru neexecutarea clauzelor contractuale.

3.1.1. Elementele răspunderii juridice civile

Atât răspunderea contractuală, cât și cea delictuală urmează a fi invocate și, respectiv, angajate doar dacă sunt întrunite condițiile tragerii la răspundere, care, în esență, sunt comune ambelor forme:

- prejudiciul;
- fapta ilicită;
- legătura causală dintre faptă și prejudiciu;
- vinovăția.

Nu poate fi solicitată o despăgubire de asigurare dacă nu s-a produs un *prejudiciu* (pagubă, daună). Termenii „prejudiciu”, „pagubă” și „daună” sunt sinonimi; astfel, ei sunt utilizați, fără excepții, de către fiecare factor de decizie din cadrul raporturilor de asigurare din domeniul transportului rutier: de legiuitor, de exponenții sistemului judecătoresc și, nu în ultimul rând, de

către cercetători. Literatura de specialitate definește prejudiciul în funcție, de contextul existent, dat fiind că acesta este un element esențial al angajării răspunderii civile.

Astfel, prejudiciul poate fi considerat, pe de o parte, ca element esențial al răspunderii delictuale ce constă în efectul negativ suferit de o anumită persoană, ca urmare a faptei ilicite săvârșite de o altă persoană. [142, p.146] De aceeași părere este și cercetătorul A. Bloșenco, care consideră că prejudiciul poate fi definit ca fiind consecințele negative cu caracter patrimonial sau nepatrimonial ale faptei ilicite, apărute ca urmare a lezării drepturilor subiective patrimoniale și personal nepatrimoniale ale persoanei. [12, p.49]

Pe de altă parte, prejudiciul, ca element al răspunderii contractuale, reprezintă consecința unei fapte ilicite a debitorului, ce constă în neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligației asumate. [142, p.315]

În contextul celor menționate, prejudiciul, ca o condiție esențială pentru achitarea despăgubirii de asigurare, urmează a fi definit ca pagubă sau daună cauzată ca urmare a unui comportament necorespunzător al asiguratului și/sau ca urmare a unui eveniment. În acest sens, trebuie de remarcat că nu doar faptei umane îi este imputabilă cauzarea unei pagube în cadrul raporturilor de asigurare din domeniul transportului rutier. Astfel, în raporturile de asigurare din domeniul transportului rutier asiguratorul va fi obligat să achite despăgubirea de asigurare pentru un prejudiciu în cazul survenirii unui eveniment care se produce fără intervenția umană doar în cazul asigurării facultative (CASCO). În celelalte două cazuri – asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători – prejudiciul va fi de fiecare dată o consecință directă a unei fapte ilicite a asiguratului, și anume: a unui *accident de transport*.

Fapta ilicită este definită în doctrina de specialitate ca element esențial al răspunderii civile, însă, după cum am menționat și anterior, din moment ce există două forme de răspundere civilă, trebuie să analizăm foarte meticulos care dintre cele două se regăsește în cadrul raporturilor de asigurare din domeniul transportului rutier, deoarece, în funcție de versiunea aleasă, definiția faptei ilicite va comporta un conținut corespunzător.

În această ordine de idei, considerăm că, în cazul asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, noțiunea de faptă ilicită va fi identică cu noțiunea de faptă ilicită ca element al răspunderii delictuale. Astfel, fapta ilicită în cadrul asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule va fi consecința unei fapte prin care, încălcându-se normele dreptului obiectiv, sunt cauzate prejudicii dreptului subiectiv aparținând unei persoane. [142, p.172] Totuși, trebuie să remarcăm că nu oricare acțiune ilegală

urmează a fi despăgubită. Legiuitorul a stabilit anumite limite și criterii extrem de delicate, care necesită a fi întrunite în mod cumulativ pentru ca să existe obligația de achitare a despăgubirii de asigurare. Această idee vizează pagubele care nu urmează a fi achitate, iar cu titlu de exemplu relevant este săvârșirea intenționată a faptei ilicite (cazului asigurat). Astfel, într-o asemenea situație, în cadrul raporturilor de asigurare CASCO, asigurătorul va refuza pe bună dreptate achitarea despăgubirii de asigurare, iar în cadrul raporturilor de asigurare obligatorie, asigurătorul va obține un drept de regres asupra asiguratului.

În altă ordine de idei, fapta ilicită din cadrul raporturilor de asigurare obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători va fi identică cu noțiunea de faptă ilicită ca element al răspunderii contractuale. Or, spre deosebire de asigurarea RCA, unde nu există raporturi contractuale între asigurat și persoana păgubită, în cazul asigurării obligatorii de răspundere civilă a transportatorilor față de călători raportul contractual se manifestă prin contractul de transport între cărăuș/transportator și călător/pasager, în care transportatorul deține o obligație de rezultat, care, în conformitate cu art. 1419 alin. (2) CC RM, se exprimă prin faptul că transportatorul este ținut să transporte pasagerul la destinație în siguranță. Astfel, este lesne de observat că fapta ilicită în cadrul raporturilor de asigurare obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători va fi definită ca faptă care a cauzat un prejudiciu ca urmare a neexecutării sau a executării necorespunzătoare a obligației asumate. În ce privește acest din urmă raport de asigurare, considerăm necesar să venim cu explicații suplimentare de rigoare. La prima vedere, fapta ilicită din cadrul acestui raport de asigurare pare a fi un delict; respectiv, fapta ilicită ar trebui să aibă același conținut ca și fapta ilicită ca element al răspunderii civile delictuale. Totuși, din moment ce răspunderea contractuală are un caracter special față de răspunderea delictuală, considerăm că, în cazul asigurării obligatorii de răspundere civilă a transportatorilor față de călători, fapta ilicită va consta anume în neexecutarea sau în executarea necorespunzătoare a obligației asumate de către transportator.

Referitor la asigurarea facultativă a transportului rutier (CASCO), ce reprezintă obiect al prezentei cercetări, urmează să elucidăm unele aspecte. În cadrul acestor raporturi de asigurare o importanță deosebită pentru fapta ilicită, drept condiție de achitare a despăgubirii de asigurare, prezintă riscurile de asigurare. Riscurile de asigurare cuprinse în contractul de asigurare CASCO sunt mult mai largi în comparație cu raporturile de asigurare analizate anterior, ele depind de fiecare companie de asigurare în parte și includ: ciocniri, loviri, zgârieturi, răsturnări, derapări, inclusiv căderea pe autovehicul a unor corpuri; inundații, furtuni, cutremure, prăbușiri sau alunecări de teren, acțiunea apelor, ploaie torențială, grindină, trăsnet, avalanșă de zăpadă, gheață,

furtul vehiculului sau al unor părți componente ale acestuia; alte pagube cauzate autovehiculului ca urmare a furtului. [111, p.10]

Astfel, apare fireasca întrebare dacă riscurile de asigurare care sunt caracterizate de evenimente ale naturii cad sub incidența faptei ilicite. Considerăm că în această situație ar fi oportun să utilizăm termenul de faptă prejudiciabilă, și nu cea de faptă ilicita, deoarece fapta ilicită se caracterizează în mod prioritar prin încălcarea legii și abia apoi prin cauzarea unui anumit prejudiciu.

O altă condiție fundamentală în perspectiva solicitării și, respectiv, achitării despăgubirii de asigurare o reprezintă necesitatea existenței *raportului de cauzalitate* dintre fapta ilicită (prejudiciabilă) și prejudiciul cauzat. Necesitatea existenței raportului de cauzalitate constă în faptul că anume fapta imputată a provocat respectivul prejudiciu și în caz contrar ne-am afla în situația când prejudiciul existent nu are absolut nicio legătură cu fapta ilicită presupusă.

În unele situații de asigurare din domeniul transportului rutier, raportul de cauzalitate dintre fapta ilicită și prejudiciu poate fi stabilit cu ușurință. Astfel, nu prezintă dificultăți stabilirea raportului între lovirea accidentală a unei persoane de un autovehicul și vătămarea corporală a acesteia.

Alteori, raportul de cauzalitate este mai greu de stabilit, mai ales când efectul a fost precedat de o multitudine de acțiuni umane sau de alte împrejurări. De exemplu, o persoană, victimă a aceluiași accident de mașină, este internată într-un spital, prezentând o vătămare corporală aparent nepericuloasă pentru viață medicul de gardă îi aplică un simplu tratament de calmare a durerilor. Totuși, a doua zi după internare victima decedează, ca urmare a unei hemoragii interne. În final, printr-o expertiză medico-legală se constată că, dacă în ziua internării victima ar fi fost supusă unei intervenții chirurgicale, aceasta nu ar fi decedat. Viața demonstrează că, de foarte multe ori, succesiunea și împletirea faptelor umane, relația în care aceste fapte se află cu factori de altă natură dau uneori o complexitate deosebită realității în cuprinsul căreia trebuie descifrat raportul de cauzalitate dintre fapta ilicită și prejudiciul produs. [142, p.180]

Ținând cont de complexitatea situațiilor ce pot apărea în cadrul raporturilor de asigurare din domeniul transportului rutier, unde în majoritatea cazurilor este nevoie de cunoștințe speciale, respectiv de efectuare a expertizelor, identificarea raportului de cauzalitate poate fi fundamental în ce privește angajarea răspunderii asigurătorului și, implicit, achitarea de către acesta a despăgubirii de asigurare.

În fine, *vinovăția* reprezintă ultima condiție esențială în sensul obținerii despăgubirii de asigurare. Astfel, suntem în prezența caracterului subiectiv al faptei persoanei, interes prezentând atitudinea subiectivă pe care persoana a avut-o față de faptă și urmările acesteia.

Problema privind aprecierea vinovăției autorului faptei ilicite este una dintre cele mai sensibile din punct de vedere juridic, avându-se în vedere structura vinovăției ca proces psihic, și anume elementele sale componente – intelectual și volitiv, care în mod evident nu au o existență obiectivă.

Instanța judecătorească care apreciază la un moment dat existența sau inexistența vinovăției este pusă în situația de a emite judecăți de valoare asupra unor fapte care încalcă regulile de conduită instituite în societate, pornind de la unele elemente obiective, propriu-zis, de la fapta ilicită și prejudiciu, care au întotdeauna o existență obiectivă. [138, p.31]

În doctrină, vinovăția este definită ca reprezentând atitudinea psihică pe care autorul a avut-o la momentul săvârșirii faptei ilicite sau la momentul imediat anterior săvârșirii acesteia față de faptă și urmările ei. [142, p.176]

Fapta ilicită, ca manifestare exterioară, presupune ca antecedent un proces psihic complex, de conștiință și de voință, proces care se sfârșește prin a se manifesta în exterior, a se obiectiva sub forma acțiunii ori inacțiunii ilicite.

Totuși, în funcție de raportul de asigurare existent, vinovăția persoanei va comporta anumite particularități distincte. În cazul asigurării obligatorii de răspundere civilă a transportatorilor față de călători, există un raport contractual între transportator/cărauș și călător. Datorită acestui fapt, vinovăția transportatorului este reglementată de art. 1420 CC RM, care conturează prezumția vinovăției, și anume că transportatorul este ținut să-l despăgubească pe creditor pentru prejudiciul cauzat, dacă nu dovedește că neexecutarea obligației nu-i este imputabilă. În această situație, vinovăția apare nu doar atunci când transportatorul a acționat cu intenție de a păgubi, ci ori de câte ori nu va dovedi existența „cauzei străine” care să nu-i fie imputabilă.

Importanța aspectului analizat rezidă și în perspectiva litigiilor, unde, în funcție de caracterul faptei ilicite (delictuale sau contractuale), sarcina probațiunii va fi distinctă; or, în cazul raportului contractual între asigurat și persoana păgubită (asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători) persistă prezumția vinovăției, iar în cazul raportului delictual între asigurat și persoana păgubită (RCA și CASCO) persistă prezumția nevinovăției.

3.1.2. Despăgubirea de asigurare în cadrul cauzei penale

Despăgubirea de asigurare, pentru a fi achitată de către asigurător 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 [100, 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 asigurător, 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 asigurător.

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

Prima situație pe care o descrie legiuitorul este că *despăgubirile de asigurare pot fi stabilite în baza unui acord între persoana păgubită și asigurător dacă, potrivit legii, acțiunea penală poate înceta prin împăcarea părților.*

Nu cunoaștem intenția reală a legiuitorului în această situație, din moment ce la o examinare chiar și superficială a normelor relevante din legea penală (art. 109 CP RM) și din cea procesual penală (art. 276 alin. (1) CPP RM) ale Republicii Moldova care reglementează în exclusivitate oportunitatea legală a împăcării, în coroborare cu poziția Colegiului Penal al CSJ RM [133], deducem, dincolo de un dubiu rezonabil, că în cazul în care accidentul de autovehicul face obiectul unui proces penal este imposibil să existe o împăcare a părților. De regulă, infractorul se împacă cu partea vătămată și acest fapt nu este relevant asigurării, dat fiind că art. 22 al Legii nr. 414 din 22.12.2006 prevede ca subiecți ai acordului de stabilire a despăgubirii de asigurare pe asigurător și persoana păgubită.

Potrivit art. 109 alin. (1) CP RM, împăcarea este actul de înlăturare a răspunderii penale pentru o infracțiune ușoară sau mai puțin gravă, iar în cazul minorilor – și pentru o infracțiune gravă (infracțiuni prevăzute în capitolele II – VI din Partea specială). Potrivit art. 16 alin. (2) CP RM, infracțiuni ușoare se consideră faptele pentru care legea penală prevede în calitate de

pedeapsă maximă cu închisoarea pe un termen de până la 2 ani inclusiv, iar potrivit alin. (3) infracțiuni mai puțin grave se consideră faptele pentru care legea penală prevede pedeapsa maximă cu închisoare pe un termen de până la 5 ani inclusiv. Astfel, relevant speței este doar art. 264 alin. (1) și/sau (2) CP RM, care prevede o pedeapsă maximă de 3 ani și, respectiv, de 4 ani.

Însă trebuie să remarcăm: împăcarea în cadrul procesului penal poate opera doar în cazul când sunt întrunite anumite condiții legale, prevăzute la art. 267 alin. (1), art. 344¹ alin. (1), art. 391 alin. (1) CP RM, pe care infracțiunile din domeniul transportului cuprinse în Capitolul XII din Codul penal al Republicii Moldova nu le satisfac, cu excepția art. 264¹ CP RM.

A doua situație reglementată de către legiuitor referitor la achitarea despăgubirii de asigurare în cadrul procesului penal o reprezintă momentul în care, *deși hotărârea instanței de judecată a rămas definitivă și irevocabilă, stabilirea despăgubirilor urmează a se face ulterior în acțiune civilă.*

Confuzia derivă din faptul că nu este clar de ce persoana păgubită prin accident de autovehicul ar trebui să se adreseze printr-o acțiune civilă separată dacă între ea și asigurător există un acord semnat în baza prevederilor art. 22 alin. (1) al Legii nr. 414 din 22.12.2006. În astfel de situații intenția legiuitorului este greu de înțeles, din moment ce exprimarea este una extrem de defectuoasă iar actul normativ nominalizat nu respectă una dintre condițiile fundamentale ale tehnicii legislative, care cere ca legea să fie clară și să nu ofere loc de interpretări.

A treia situație care ar permite achitarea despăgubirii de asigurare este caracterizată de momentul în care, *deși acțiunea penală nu poate fi stinsă prin împăcarea părților, este posibilă stabilirea despăgubirii în baza acordului dintre persoana păgubită și asigurător.* În pofida faptului că această reglementare a avut rolul de a acoperi toate situațiile posibile care nu ar fi fost atinse de primele două, prevederea întărește o dată în plus regula de la art. 22 alin. (1) al Legii nr. 414 din 22.12.2006.

Totuși, cele trei situații enunțate de către legiuitor descriu oportunitățile achitării despăgubirii de asigurare fără intervenția instanței de judecată și toate trei au la bază acordul comun între asigurător și persoana păgubită.

Însă în cazul în care între asigurător și persoana păgubită există un dezacord referitor la existența sau întinderea despăgubirii de asigurare, ultima poate uza de dreptul de a se adresa în instanța de judecată chiar în cadrul procesului penal.

În viziunea noastră, este oportun a se menține numai prima prevedere, iar cele două ce urmează pot fi excluse din norma legală, deoarece esența lor este cuprinsă în art. 22 alin. (1) al Legii nr. 414 din 22.12.2006.

Continuând analiza acestui aspect, considerăm că acțiunea în justiție cuprinde dreptul substanțial sau material și cel formal sau procesual.

În sens substanțial, acțiunea absoarbe dreptul de a ne adresa justiției pe această cale, drept care generează punerea în mișcare și exercitarea acțiunii sub egida formalismului procedural. [67, p.18]

În cadrul procesului penal, protagonistă este acțiunea penală, care reprezintă mecanismul juridic prin care se realizează tragerea la răspundere penală a persoanelor care au săvârșit infracțiuni. Astfel, persoana păgubită deține dreptul legal de a solicita angajarea răspunderii penale a făptuitorului prin intermediul organului de urmărire penală și, respectiv, al instanței de judecată.

Încălcarea unor norme de drept penal generează, în unele cazuri, și pagube materiale și/sau morale. Astfel, raportul juridic de drept penal creat comportă și valențe civile, iar drepturile victimei se extind și din perspectiva posibilității ca, printr-o acțiune civilă adresată în justiție, să pretindă repararea prejudiciilor suportate.

În literatura de specialitate, acțiunea civilă a fost definită în cele mai diverse moduri. Într-o accepție, ea reprezintă dreptul de a urmări pe calea unui proces ceea ce ți se datorează (*jus persecuendi judicio quod sibi debetur*), iar, în detaliu, modalitatea prin care o persoană solicită instanței recunoașterea dreptului său ori realizarea acestuia, fie prin încetarea obstacolelor ridicate de o altă persoană, *fie prin obținerea unei despăgubiri corespunzătoare*. [143, p.229]

Dacă încercăm să încadrăm acțiunea civilă în limitele procesului penal, definiția acesteia inevitabil se schimbă, fapt ce se datorează intenției sancționatoare mai pronunțate a părții vătămate. Astfel, putem defini acțiunea civilă în procesul penal ca fiind mijlocul juridic prin care inculpatul sau *partea civilmente responsabilă* este trasă la răspundere civilă.

Această acțiune este specifică procesului civil, nu celui penal, fiind chiar imposibil de „abordat” în cazul în care prejudiciul a fost produs prin fapte incriminate nu de legea penală, ci de acte normative din alte ramuri de drept. [67, p.68]

Prin opțiunea părții vătămate, acțiunea civilă poate fi exercitată pe cale separată în fața instanței civile, însă poate fi formulată și pe cale accesorie în cadrul procesului penal, dar numai în situația în care pagubele materiale și/sau morale au fost generate de fapte cu un anumit specific, incriminate de legea penală, iar acțiunea penală poate fi pusă în mișcare. [67, p.68]

Datorită prezenței contractului de asigurare de răspundere civilă, părțile acțiunii civile nu se vor identifica cu părțile acțiunii penale. Astfel, dacă în cadrul acțiunii penale persoana vinovată este inculpatul, iar persoana păgubită este partea vătămată, atunci în cadrul acțiunii civile locul persoanei vinovate de producerea accidentului este luat de compania de asigurări, aceasta din urmă devenind parte civilmente responsabilă. [36, art.73] În temeiul celor menționate, persoana vinovată de producerea accidentului rutier va fi obligată să achite despăgubirea doar în măsura în care prejudiciul depășește suma maximă pe care o poate plăti asigurătorul în conformitate cu prevederile legale relevante. [100, art.16, alin.1]

Din păcate, în practică companiile de asigurări sunt atrase în procesul penal ca parte civilmente responsabilă doar în proporție de 7-8% din numărul total de cauze penale examinate în segmentul infracțiunii prevăzute la art. 264 CP RM. În acest sens, ar fi oportun ca organul de urmărire penală să atragă în proces companiile de asigurări în calitate de parte civilmente responsabilă în toate cazurile examinate, fapt ce va determina examinarea mai rapidă a laturii civile (materiale), va stabili opozabilitatea probelor și, nu în ultimul rând, se vor crea premise de atenuare a pedepsei penale pentru cel vinovat (pentru asigurat).

Totuși, în acest sens este curios faptul că Înalta Curte de Casație și Justiție a României a statuat [51] că, în soluționarea laturii civile din cadrul procesului penal împotriva persoanei răspunzătoare, societatea de asigurări participă în calitate de „asigurător de răspundere civilă”, iar nu ca parte civilmente responsabilă și nici ca garant al plății despăgubirilor civile.

În altă ordine de idei, este imperativ să menționăm că atunci când în privința persoanei care a cauzat accidentul rutier a fost intentat un dosar penal, termenul de plată a despăgubirii de asigurare se va calcula din momentul în care sentința sau hotărârea judecătorească va deveni definitivă și, respectiv, executorie. [87, p.14] Aici urmează să distingem două situații.

Termenul de prescripție începe a curge din momentul cauzării prejudiciului material sau de când partea vătămată a aflat sau trebuia să afle întinderea prejudiciului. Odată sesizat asigurătorul despre survenirea cazului asigurat, termenul de prescripție se suspendă până la examinarea laturii penale, stabilirea elementului vinovăției. Și în acest caz, odată cu înștiințarea asigurătorului despre survenirea cazului asigurat, probele devin opozabile și asigurătorul dă curs la un set de obligații despre care se menționează în prezenta cercetare. Drept exemplu poate servi următorul caz: *la data de 04.03.2009, la intersecția str. 31 august 1989 și Ismail din mun. Chișinău, a avut loc un accident rutier cu implicarea automobilelor Daewoo Nexia și Mercedes Benz. În urma accidentului rutier, a fost intentată cauza penală pe motivul cauzării lui R. a leziunilor corporale grave. Șoferul automobilului Mercedes Benz a informat asigurătorul despre*

survenirea cazului asigurat. Drept consecință, asigurătorul a deschis dosar de daune, a examinat bunul avariat, a făcut rost de actele medicale și a suspendat dosarul de daune până la finalizarea cauzei penale. La data de 04.06.2014 persoana păgubită a prezentat asigurătorului sentința irevocabilă, fapt ce a dus la semnarea acordului de stabilire a cuantumului despăgubirii de asigurare și la achitarea acesteia.

Termenul de prescripție nu se suspendă pe durata examinării cauzei penale, probele nu sunt opozabile asigurătorului și ultimul nu are obligații dacă terțul păgubit sau asiguratul nu înștiințează asigurătorul despre survenirea cazului asigurat. Drept exemplu putem aduce următoarea speță: *la data de 20.04.2010 în mun. Chișinău, a avut loc un accident rutier cu implicarea automobilelor Dacia Logan și Toyota Camri. În urma accidentului rutier, pasagerii automobilului Toyota Camri, X și Y, au suferit diverse traumatisme, apreciate de medicii legiști ca leziuni corporale grave. Vinovat de comiterea accidentului rutier a fost recunoscut, în baza sentinței de condamnare din 07.10.2014, șoferul automobilului Dacia Logan – Z. La data de 10.10.2014 persoanele păgubite X și Y depun o cerere de despăgubire la compania de asigurări A. La data de 01.11.2014 păgubiții primesc de la asigurător refuz în achitarea despăgubirii de asigurare pe motivul expirării termenului de prescripție de 3 ani.*

Importanța înaintării acțiunii civile anume în cadrul dosarului penal este determinată inclusiv, de protecția dreptului subiectiv lezat în interiorul termenului de prescripție. Or, în conformitate cu art. 2038 alin. (1) CC RM, acțiunea în reparare a prejudiciului se prescrie în termen de 3 ani cîm momentul în care persoana vătămată a cunoscut sau trebuia să cunoască de existența prejudiciului și persoana obligată să-l repare. Astfel, dacă persoana a fost prejudiciată prin survenirea cazului asigurat, care reprezintă în același timp o infracțiune, atunci este recomandabil ca persoana respectivă să înainteze o acțiune civilă în cadrul dosarului penal, pentru că altfel își poate compromite opțiunea de a-și apăra dreptul subiectiv lezat pe calea intentării unei acțiuni în instanța de judecată.

3.1.3. Despăgubirea de asigurare în cadrul cauzei contravenționale

În pofida faptului că legea contravențională nu este destul de explicită și detaliată, totuși jurisprudența națională demonstrează că procesului contravențional i se pot aplica prin analogie normele din Codul de procedură penală.

În acest sens, instanțele de judecată se bazează pe normele din Codul de procedură penală în materie de probațiune care prevăd, în mod expres, că procesului contravențional i se pot aplica prin analogie normele relevante din Codul de procedură penală, dar, de asemenea, se bazează și

pe jurisprudența CtEDO, care în dese rânduri a stabilit că, de fapt, contravențiile sunt aceleași infracțiuni, dar cu un grad de pericol mai redus. [89, p.37]

Un aspect important în contextul prezentei secțiuni îl prezintă termenul de plată a despăgubirii de asigurare în fiecare dintre raporturile de asigurare din domeniul rutier analizate în prezentul studiu.

Astfel, în situațiile în care în privința persoanei care a cauzat accidentul rutier i-a fost intentat un dosar contravențional, termenul de plată a despăgubirii de asigurare se va calcula din momentul în care decizia agentului constatator sau hotărârea judecătorească va deveni definitivă și, respectiv, executorie. [89, p.14]

Despăgubirea de asigurare ce rezultă din contractele de asigurare facultativă (CASCO) este caracterizată de natura obiectului acestora, pe care îl reprezintă mijlocul de transport. Astfel, de fiecare dată cazul asigurat ce survine afectează, în mod direct, mijlocul de transport supus asigurării. Iar în situațiile când cazul asigurat survine ca urmare a unei fapte ilicite (fie contravenție, fie infracțiune) vom atesta prezența intercalării procesului civil cu cel penal, respectiv contravențional. Totuși, această intercalare va exista doar în situațiile când va exista un litigiu referitor la achitarea despăgubirii de asigurare iar în celelalte cazuri intervenția instanței de judecată în domeniul civil nu este justificată.

Comună raporturilor de asigurare CASCO le este situația când culpabil de producerea accidentului rutier se dovedește a fi un pieton. Astfel, asupra acestuia poate fi angajată răspunderea contravențională sau penală, după caz. În mod suplimentar, el poate fi obligat la restituirea tuturor cheltuielilor de reparație a autovehiculului deteriorat și acest lucru este mai evident în cazul în care proprietarul autovehiculului deteriorat deține o poliță de asigurare facultativă (CASCO) a mijlocului de transport. Într-un asemenea caz, compania de asigurări îi va plăti deținătorului poliței de asigurare despăgubirea de asigurare, după care va avea un drept de creanță față de cel vinovat de accident, înaintând împotriva lui o acțiune în judecată. [107, p.10]

Totuși, problema care apare ține de stabilirea vinovăției pietonului, și anume: prin ce documente oficiale el ar trebui să fie recunoscut vinovat de cauzarea accidentului rutier? De regulă, instanțele judecătorești solicită procesul-verbal de aplicare a amenzii contravenționale, întocmit de agentul constatator sau sentința irevocabilă a instanței judecătorești, în cazul unei infracțiuni. Un exemplu relevant în acest sens este următorul caz din practica judiciară: *pietonul A.C., deplasându-se neregulamentar, a fost tamponat de un automobil. Deoarece proprietarul automobilului avea încheiat un contract de asigurare CASCO, compania de asigurări i-a achitat costurile de deteriorare a mijlocului de transport. Ulterior, compania de asigurări a înaintat*

acțiune de regres către pieton, solicitând restituirea sumei achitate ca despăgubire de asigurare. Instanța de fond respinge acțiunea, motivând că A.C. nu este recunoscut vinovat prin vreo hotărâre de judecată de comiterea accidentului rutier, de aceea el nu poate fi obligat să repara prejudiciul material. Hotărârea dată a fost menținută și de instanța de apel. În schimb, Curtea Supremă de Justiție a Republicii Moldova casează ambele hotărâri, motivând: „Concluziile instanțelor de fond și de apel sunt greșite; or, vinovăția de comiterea accidentului în cazul dat poate fi constatată și de instanța care examinează litigiul civil. Conform art. 1398 alin. (1) CC RM, cel care acționează față de altul în mod ilicit, cu vinovăție, este obligat să repara prejudiciul patrimonial, iar în cazurile prevăzute de lege și prejudiciul moral cauzat prin acțiune sau omisiune. Prin urmare, nu este necesar ca persoana să fie declarată vinovată de comiterea unei infracțiuni sau contravenții administrative, dar sunt obligatorii prezența a trei părți componente: acțiune sau omisiune ilicită cu vinovăție, prezența prejudiciului real cauzat și legătura de cauzalitate. Dat fiind faptul că pietonul A.C. a acționat ilicit, traversând strada neregulamentară, fapt care a adus la survenirea din vina sa a accidentului rutier, în urma căruia proprietarul mașinii deteriorate a fost prejudiciat, sunt toate elementele necesare pentru constatarea, în cadrul examinării unui litigiu civil, a vinovăției intimatului”. [44]

Este de menționat faptul că, potrivit prevederilor art. 16 alin. (7) al Legii nr. 407 din 21.12.2006, asigurătorul are dreptul să conteste, după caz, în instanța de judecată actele emise de către organele de constatare a circumstanțelor producerii cazului asigurat, precum și deciziile adoptate referitor la stabilirea culpei asiguratului în producerea cazului asigurat. Însă, de fapt, legiuitorul nu a introdus modificările de rigoare în Codul contravențional, care prevede exhaustiv la art. 448 subiecții care pot contesta actele emise de organul de constatare. Din esența normei contravenționale este clar că asigurătorii vor putea contesta actele de procedură doar în cazul în care vor fi atrași în proces ca parte, lucru care la ora actuală nu este practicat de organele de drept.

3.2. Sarcina reparării pagubelor în cadrul raporturilor de asigurare din domeniul transportului rutier

3.2.1. Pagubele care se repară de asigurător

Raporturile contractuale de asigurare prezintă câteva particularități din perspectiva aplicării principiului relativității efectelor contactului (*res inter alios acta...*). 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 intre în relație juridică cu asiguratorul, datorită executării de către acesta a obligațiilor sale contractuale. [21, p.237]

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 una 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. [139, p.179]

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) și
- răspunderea civilă a transportatorilor față de călători.

Asigurarea de răspundere reprezintă atât o protecție a patrimoniului asiguratului, debitor al unei persoane căreia (asiguratul sau persoana pentru care răspunde) i-a cauzat un prejudiciu, cât și o modalitate de a garanta victima unei fapte prejudiciabile contra insolvabilității persoanei responsabile. Fie că este vorba despre o răspundere civilă generală, despre o răspundere specială profesională sau despre răspunderea pentru desfășurarea unei anumite activități (comerciale, industriale), angajarea răspunderii civile a asiguratului se caracterizează prin aceeași schemă procedurală tripartită, care este particulară pentru poziția bivalentă a asiguratorului, *solvens* față de terțul cu care nu are raporturi contractuale. Astfel, asiguratorul joacă rolul de apărător al intereselor asiguratului, în vreme ce terțul prejudiciat dispune de mijloace procedurale directe în contra asiguratorului. [21, p.242]

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 asigurătorul 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.

În cadrul aceluiași alineat, literele a), b) și c) vin să completeze regula generală și stabilesc că asigurătorul va achita despăgubiri și atunci când:

- utilizatorul nu este inclus în contractul de asigurare încheiat între posesor și asigurător;
- utilizatorul sau asiguratul nu posedă permis de conducere de categoria respectivă;
- utilizatorul sau asiguratul nu a respectat obligațiile tehnice legale cu privire la starea și siguranța autovehiculului.

Totuși, în pofida faptului că asigurătorul va fi obligat în aceste cazuri să achite despăgubirea de asigurare, asigurătorul va obține o pârghie legală efectivă care se numește *acțiune de regres*. Prin acțiune de regres înțelegem dreptul de creanță pe care îl are compania de asigurări, după ce a plătit persoanei păgubite în accident despăgubire de asigurare, față de persoana care a cauzat prejudiciul.

Dispozițiile legale, potrivit cărora asigurătorul se subrogă, pentru despăgubirile plătite pentru bunuri și în limita sumei plătite, în drepturile asiguraților pe care aceștia le au împotriva terților vinovați de cauzarea daunei pentru care asigurații au fost dezdăunați de către asigurător, sunt aplicabile atât asigurărilor obligatorii, cât și celor facultative. [112, p.375]

Dreptul asigurătorului de a înainta acțiunea de regres către asigurat sau o altă persoană, al cărei nume este indicat în polița de asigurare, înseamnă că, deși prin intermediul companiei de asigurări aceste persoane au fost eliberate de răspundere față de persoana păgubită, pentru ele ia naștere o altă obligație către compania de asigurări, și anume: de a restitui companiei de asigurări toate cheltuielile suportate. [111, p.10]

Jurisprudența națională referitoare la situația când utilizatorul nu este inclus în contractul de asigurare încheiat între posesor și asigurător, dar a fost recunoscut vinovat de producerea accidentului, este destul de neclară și neuniformă. Astfel, de regulă, exponenții companiilor de asigurări consideră că în situația respectivă acțiunea de regres urmează a fi intentată. Deși, dacă mijlocul de transport era condus de un șofer care nu deținea poliță de asigurare, acesta din urmă ar trebui să restituie toate cheltuielile față de compania de asigurări.

Un exemplu relevant din jurisprudența națională îl reprezintă următoarea speță. *V.M., fiind la volanul unui autovehicul, a accidentat autovehiculul condus de către A.R. Culpabil de comiterea respectivului accident a fost recunoscut V.M., care nu avea titlu de proprietate asupra automobilului. Însă, ținând cont de faptul că proprietarul A.R. deținea contract de asigurare obligatorie de răspundere civilă, asigurătorul a efectuat plata despăgubirii de asigurare către A.R. Totuși, după efectuarea plății despăgubirii de asigurare, asigurătorul a înaintat o acțiune de regres către V.M., pe motiv că numele său nu era stipulat în contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă.*

În această ordine de idei, Judecătoria Centru și Curtea de Apel Chișinău au admis acțiunea în regres intentată de către compania de asigurări. Per a contrario, Curtea Supremă de Justiție a casat ambele acte de dispoziție ale instanțelor inferioare. În motivarea sa instanța supremă conchide că asigurătorul „A” SA nu este în drept să înainteze acțiune de regres persoanei V.M. răspunzătoare de producerea pagubelor. În contractul încheiat între O.M. și „A” SA nu sunt indicate restricții privitor la numărul persoanelor admise să conducă automobilul asigurat. Or, obligația de a perfecta contractele în conformitate cu legea revine companiei de asigurări, care și urmează să-și asume riscul consecințelor apărute. În astfel de circumstanțe, decade dreptul „A” SA de a se adresa cu acțiune de regres. [47]

O altă mostră, nu mai puțin relevantă, ține tot de Curtea Supremă de Justiție, care a statuat că, potrivit legii, asigurătorul are dreptul să înainteze acțiune de regres față de persoana vinovată de producerea accidentului, însă trebuie luat în considerare art. 8 alin. (2) lit. b) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, care prevede că în mod obligatoriu contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă se încheie:

- cu indicarea persoanelor admise să utilizeze autovehiculul (număr limitat de persoane);
- fără indicarea persoanelor admise să utilizeze autovehiculul (număr nelimitat de persoane).

În cazul menționat anterior, în contractul de asigurare nu erau indicate persoanele admise pentru conducerea mijloacelor de transport rutier, contractul fiind încheiat cu un număr de persoane nelimitat și, astfel, este imposibilă înaintarea acțiunii de regres. [48]

În contextul celor menționate, ne raliem la opinia cercetătorului autohton I. Mihalache, care consideră (pe bună dreptate) că la încheierea contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă este necesar ca în contracte și în polițele de asigurare să fie indicate numele persoanelor care pot să conducă automobilul asigurat. Dacă acest lucru nu este concretizat, instanțele judecătorești resping acțiunile intentate de companiile de asigurări și motivează prin

faptul că respectivul contractul de asigurare a fost încheiat pentru un număr nelimitat de persoane. În așa mod, sunt protejate drepturile și interesele persoanelor asigurate, deoarece obligația de a încheia contractele în conformitate cu legea îi revine companiei de asigurări. Contractul de asigurare este un contract de adeziune, de aceea, dacă compania de asigurări comite erori în formularea clauzelor contractuale, atunci tot ea urmează să-și asume riscul consecințelor apărute. [111, p.10]

Legiuitorul autohton și-a permis să detalieze anumite situații care în caz contrar ar fi creat confuzii și polemici. Astfel, în conformitate cu art. 15 alin. (2) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, în caz de vătămare corporală sau deces, despăgubirile de asigurare se acordă atât pentru persoanele aflate în afara autovehiculului care a produs accidentul, cât și pentru persoanele aflate în acel autovehicul, cu excepția utilizatorului său. Prin această reglementare, legiuitorul a încercat, pe de o parte, să cuprindă și să reglementeze cât mai multe situații posibile, dar, pe de alta, să înlăture orice dubiu referitor la persoanele care sunt îndreptățite să obțină despăgubirea de asigurare în urma unui accident rutier. Or, aceste dubii apar în urma stereotipurilor comune, din cauza cărora s-ar părea la prima vedere că ar fi avut dreptul la despăgubiri doar persoana păgubită prin accident rutier care se afla în alt mijloc de transport și nu cea decât cel răspunzătoare sau, în genere, care nu se afla în vreun mijloc de transport.

În aceeași ordine de idei, pentru a clarifica și a explica o altă situație pasibilă de a genera confuzii, legiuitorul a statuat, la art. 15 alin. (3) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, că membrii de familie ai asiguratului, ai utilizatorului de autovehicul sau ai oricărei alte persoane, a cărei răspundere civilă este angajată într-un accident de autovehicul și este acoperită prin asigurare obligatorie de răspundere civilă, nu sunt excluși, datorită acestei legături de rudenie, din rândul beneficiarilor asigurării pentru vătămarile lor corporale. O astfel de prevedere nu o regăsim în legislațiile altor state, ceea ce nu desemnează o altă situație juridică decât cea aleasă de legiuitorul moldovean. Or, datorită naturii specifice a raporturilor de asigurare, este lesne de observat că raporturile economice persistă îndeajuns de mult timp, încât să înțelegi că niciun raport de rudenie nu poate modifica relațiile economice. Astfel, dacă totuși prevederea de la art. 15 alin. (3) al Legii nr. 414 din 22.12.2006 nu ar fi existat, considerăm că oricum membrii de familie ai asiguratului nu puteau fi excluși din rândul beneficiarilor asigurării pentru vătămarile lor corporale, din moment ce nu există o prevedere expresă în acest sens referitor la pagubele care nu se repară de asigurător.

Spre deosebire de vătămarile corporale, pagubele aduse bunurilor în cadrul accidentelor rutiere au o reglementare mai specială. Astfel, în conformitate cu același art. 15, dar deja alin. (4)

al Legii nr. 414 din 22.12.2006, la avarierea sau distrugerea de bunuri, despăgubirea de asigurare se acordă pentru bunurile aflate în afara autovehiculului care a produs accidentul, cu excepția celor specificate la art. 16, iar pentru bunurile aflate în acel autovehicul, numai dacă ele nu erau transportate în baza unui raport contractual încheiat cu posesorul sau cu utilizatorul autovehiculului, precum și dacă nu aparțineau posesorului sau utilizatorului răspunzător de accident. Scopul acestei reglementări rezidă în limitarea situațiilor în care asiguratorul urmează să achite despăgubirea de asigurare și în crearea unei proporționalități între interesele legitime ale asiguratorului, pe de o parte, și ale asiguratului, pe de altă parte. Astfel de limitări sunt justificate de prezența fie a altui raport contractual încheiat cu posesorul sau utilizatorul autovehiculului, asupra căruia nu se mai extind relațiile de asigurare, fie de situația când bunurile respective aparțin posesorului sau utilizatorului mijlocului de transport.

O altă situație ce necesită atenție sporită o constituie achitarea despăgubirii de asigurare în cazul pagubelor provocate de remorci. În acest sens, legiuitorul moldovean distinge următoarele două situații:

- paguba provocată de o remorcă în cadrul unui accident rutier;
- paguba provocată de o remorcă în afara accidentului rutier.

Este lesne de observat că termenul-cheie este aici cel de accident rutier. Astfel, pentru a elucida și a distinge ambele situații enunțate anterior, urmează de la bunînceput să interpretăm noțiunea de accident rutier. În acest sens, prevederile Legii nr. 414 din 22.12.2006 nu ne ajută prea mult deoarece, aceasta definește în exclusivitate noțiunea de accident de autovehicul, dar nu de accident rutier, iar echivalarea celor două noțiuni ar fi o eroare legislativă esențială. În continuare vom demonstra că noțiunea de accident de autovehicul reprezintă, de fapt, un caz particular în raport cu noțiunea de accident rutier.

Astfel, din moment ce în conformitate cu prevederile Regulamentului circulației rutiere, [81, art. 409] remorca este un vehicul destinat tractării de către un autovehicul, iar situațiile descrise de legiuitor la art. 15 alin. (5) al Legii nr. 414 din 22.12.2006 implică nemijlocit intervenția unui autovehicul, considerăm că legiuitorul a utilizat impropriu noțiunea de accident rutier. Mai cu seamă că, în conformitate cu același Regulament al circulației rutiere, accidentul în traficul rutier reprezintă un eveniment produs ca urmare a încălcării normelor de siguranță a traficului rutier, în care au fost implicate unul sau mai multe vehicule aflate în circulație pe drumul public, în urma căruia a rezultat vătămarea sănătății, integrității corporale, decesul uneia sau a mai multor persoane ori a fost cauzat un prejudiciu material.

Revenind la situațiile în care pagubele sunt cauzate de remorci, conchidem că în prima situație, prevăzută de art. 15 alin. (5) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, este necesar să se respecte condițiile prevăzute de lege. Astfel, de asigurarea obligatorie de răspundere civilă va fi acoperită paguba provocată într-un accident rutier (a se citi: accident de autovehicul) și doar dacă remorca este tractată de autovehicul sau s-a separat de autovehicul și a continuat să se deplaseze. În această situație, asigurat va fi posesorul autovehiculului care tracta remorca respectivă.

A doua situație reglementată de legiuitor este cea de la art. 15 alin. (6) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, care presupune că pagubele provocate de remorcă vor fi acoperite de asigurarea obligatorie de răspundere civilă a posesorului ei doar dacă remorca respectivă nu este tractată de autovehicul sau este separată de autovehicul și staționează.

Cerința practică de a distinge aceste situații în care pagubele sunt provocate de remorci rezidă în necesitatea de a identifica persoana responsabilă, adică asiguratul. Astfel, pagubele provocate în accidentul rutier de o remorcă vor fi acoperite de asigurarea obligatorie de răspundere civilă a posesorului de autovehicul doar dacă remorca este tractată de acest autovehicul sau s-a separat de autovehicul și a continuat să se deplaseze. [87, p.9]

Însă, dacă remorca nu este tractată de autovehicul sau e separată de autovehicul și staționează, despăgubirea de asigurare va fi achitată de posesorul remorcii, în contextul raportului de asigurare între acesta din urmă și compania de asigurări.

În contextul celor menționate, ar putea să apără următoarea întrebare: Cum calificăm fapta prin care un autovehicul este tractat și în acest răstimp provoacă daune? Legiuitorul nostru a fost aici îndeajuns de scrupulos și a prevăzut o asemenea situație. Astfel, în conformitate cu art. 15 alin. (7) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, în urma survenirii cazului asigurat provocat de tractarea unui autovehicul de altul și ulterioara desprindere a autovehiculului tractat, care a continuat să se deplaseze, despăgubirea de asigurare urmează a fi achitată de asigurătorul de răspundere civilă a autovehiculului ce tracta, aceasta fiind o prevedere specială ce derogă de la regula generală statuată la art. 15 alin. (1) din aceeași lege, conform căreia se ia în considerare vinovăția asiguratului/utilizatorului autovehiculului. [87, p.9]

Legiuitorul moldovean a stabilit în mod expres că despăgubirea de asigurare în cazul raporturilor de asigurare obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători se plătește când prejudiciul este cauzat:

- călătorilor care efectuează călătoria în baza documentului de călătorie;

- călătorilor care efectuează călătorii fără achitare în baza legitimației sau a altor documente, eliberate în conformitate cu legislația, care le autentifică dreptul la călătorie. [101, art.11, alin.2]

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. [101, art.11, alin.3] Susținem pe deplin o asemenea reglementare; or, sunt dese cazurile când turiștii devin victime ale accidentelor rutiere, iar faptul că asigurătorul urmează să le achite despăgubirea de asigurare este justificat prin certitudinea achitării acesteia într-un termen cât mai restrâns.

3.2.2. Pagubele care nu se repară de asigurător

Legiuitorul a prevăzut că asigurătorul este în drept să refuze deplin sau parțial acordarea despăgubirilor în cazurile de asigurare CASCO, în următoarele situații: [102, 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 necomunicarea 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 temeuri de refuz în achitarea despăgubirii doar în cazurile de asigurare CASCO, din moment ce legiuitorul a prevăzut în mod expres că în cazul unor astfel de 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. [102, art.17, alin.2]

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:

- cea mai simplă situație legală în care asigurătorul nu va achita despăgubirea de asigurare este în partea de prejudiciu care depășește limitele despăgubirilor de asigurare prevăzute la art. 14 alin. (2) al Legii nr.414 din 22.12.2006, la data producerii accidentului, indiferent de numărul persoanelor păgubite și de cel al persoanelor răspunzătoare de producerea pagubei. În această ordine de idei, articolul respectiv stabilește limite ale răspunderii asigurătorului pentru două situații în care accidentul rutier este numitorul comun, însă consecințele sunt de natură diferită. În caz de avariere sau distrugere de bunuri, indiferent de numărul persoanelor păgubite într-un accident, suma maximă cu titlu de despăgubire de asigurare pe care va trebui s-o achite asigurătorul este de un 1 milion de lei. Totuși, dacă în urma accidentului rutier există persoane care au suferit vătămări corporale sau au decedat, asigurătorul urmează să achite maximum 1 milion de lei pentru fiecare persoană păgubită, dar nu mai mult de 5 milioane de lei, indiferent de numărul persoanelor păgubite într-un accident rutier.

- pagubele produse la locul de muncă de dispozitivele sau instalațiile montate pe autovehicul, utilizate ca utilaje sau instalații de lucru;

- pagubele produse prin accidente survenite în timpul operațiunilor de încărcare și descărcare, aceste accidente constituind riscuri ale activității profesionale;

- pagubele produse ca urmare a transportului de produse periculoase (radioactive, inflamabile, explozive), acestea din urmă determinând sau agravând producerea de pagube, dacă riscul transportării unor astfel de produse este supus asigurării obligatorii;

- prejudiciul legat de poluarea mediului din cauza unui accident;

- pagubele pricinuite de dispariția sau distrugerea valorilor mobiliare, banilor, pietrelor prețioase, obiectelor din metale prețioase și pietre prețioase, obiectelor de artă și altor obiecte ale proprietății intelectuale;

- reducerea valorii bunurilor după reparație.

Comaniile de asigurare sunt îndreptățite să refuze să achite reducerea valorii mijlocului de transport după reparație în temeiul art. 16 lit. g) al Legii nr. 414 din 22.12.2006. Referitor la această chestiune, doctrina juridică s-a dovedit a fi destul de activă. Cercetătorul *C.B. Дедиков* consideră că scăderea prețului de vânzare a autovehiculului care a fost deteriorat în accident și apoi supus reparației din contul companiei de asigurare constituie un venit ratat al proprietarului de autovehicul și achitarea lui va trebui să rămână la discreția companiei de asigurări. [157] De aceeași părere este și *E.A. Псаева*. [165]

Cercetătorul *Д.Д. Аракчеев* are o altă opinie și formulează o altă soluție în acest sens: „Deoarece legea nu prevede obligația companiilor de asigurări de a restitui și valoarea de scădere a prețului autovehiculului după reparație, pentru a-și putea recupera suma dată, persoana păgubită va trebui să înainteze acțiune în justiție împotriva asiguratului vinovat de accident sau împotriva persoanei care în acel moment se afla la volan”. [153, p.63] Legiuitorul moldovenesc împărtășește aceeași opinie; astfel, în conformitate cu art. 16 alin. (2) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, *pentru recuperarea daunelor excluse din asigurarea obligatorie de răspundere civilă conform alin. (1), persoana păgubită este în drept să intenteze în instanța de judecată acțiune civilă împotriva persoanei răspunzătoare de producerea accidentului.*

Drept exemplu aducem următorul caz: *la 09.12.2011, între SC „I” SRL și Compania de asigurări „M” SA a fost perfectat contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă internă cu eliberarea poliței de asigurare, prin care SC „I” SRL a transmis către Compania de asigurări „M” SA răspunderea civilă în caz de survenire a cazului asigurat, și anume: să despăgubească prejudiciile cauzate prin accident de autovehicule.*

Pe data de 09.08.2012, la ora 16⁰⁰, în mun. Chișinău, str. Dosoftei, s-a produs un accident rutier, în urma căruia automobilul de model Opel Combo condus de către V.I., angajat la SC „I” SRL, a tamponat automobilul de model Hyundai Tucson condus de către C.V.

În corespundere cu procesul-verbal cu privire la contravenție din 09.08.2012, vinovat de comiterea accidentului rutier sus-indicat a fost recunoscut V.I.

Părțile implicate în accidentul de circulație au declarat cazul accidentului la companiile de asigurări cu care aveau întocmite contracte de asigurare. În consecință, CA „M” SA a pornit dosarul de daune pe marginea cazului descris mai sus.

Astfel, CA „M” SA a despăgubit persoana păgubită C.V. în limita contractului de asigurare.

Pe data de 28.01.2013 SC „Exauto Plus” SRL a efectuat actul de examinare a mijlocului de transport rutier nr. 134/01A privind stabilirea valorii pierdute în urma accidentului rutier pentru autovehiculul de model Hyundai Tucson. Conform actului de examinare a mijlocului de transport nr. 134/01A, valoarea pierdută în urma accidentului rutier constituia suma de 23 955,32 lei.

Ținând cont de principiul reparației integrale a prejudiciului, prevăzut de art. 14 alin. (1) CC RM, de pct. 44 al Hotărârii explicative a Plenului Curții Supreme de Justiție cu privire la aplicarea de către instanțele de judecată a legislației la soluționarea litigiilor ce decurg din asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și de art. 16

alin. (2) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, C.V. s-a adresat cu cerere de achitare a prejudiciului cauzat în urma accidentului rutier, care nu este acoperit de polița de asigurare de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule.

Astfel, practica judiciară demonstrează că despăgubirea de asigurare achitată de asigurător pentru avarierea bunului trebuie să fie egală valorii părților componente sau a pieselor care urmează a fi înlocuite, determinate prin deducerea uzurii din costul lor la momentul producerii accidentului. Diferența de cost, rezultată din prețul pieselor și materialelor până la momentul accidentului și cel după producerea lui, va fi achitată de către partea vinovată de comiterea accidentului. [62, p.521]

La 29.06.2015, prin hotărârea Judecătoriei mun. Chișinău, sediul Buiucani, cererea a fost admisă integral și s-a dispus încasarea sumei de 23 955,32 lei ca diferența valorii pierdute în urma accidentului de circulație. [91]

Literatura juridică, fiind extrem de complexă, există și cercetători care sunt de altă părere. Astfel, *Д.В. Емельяницв* menționează că deprecierea discutată ar constitui un prejudiciu real pe care îl suportă deținătorul autovehiculului. Prejudiciul urmează a fi achitat de compania de asigurare. [158] O asemenea poziție este susținută și de cei mai importanți doctrinari ruși specializați în litigii de asigurări, cum sunt: *В. Сериков* [162], *Е.М. Абашева* [151], *С.В. Пыхти*. [167] Cercetătorul autohton *I. Mihalache*, de asemenea, consideră că reducerea valorii comerciale a mijlocului de transport după reparația sa constituie un prejudiciu real și trebuie să fie inclus în despăgubirea de asigurare. Acest lucru devine și mai vădit în cazul unui autovehicul nou, după ce a fost supus reparației.

Constatăm cu regret însă, la art.16 lit. g) al Legii nr. 414 din 22.12.2006 este prevăzut expres că nu se repară de către asigurător pagubele ce țin de reducerea bunurilor după reparație.

În acest sens, pentru a evita numeroasele situații practice de conflict care apar, *I. Mihalache* consideră că în Republica Moldova prejudiciul respectiv trebuie să fie achitat de către companiile de asigurări persoanelor păgubite în urma accidentelor rutiere, iar ca soluție dânsul vine cu propunerea de a fi exclusă lit. g) de la art. 16 al Legii nr. 414 din 22.12.2006, prin care în prezent se interzice compensarea costurilor cu care se reduce valoarea autovehiculelor după reparație. [111, p.10]

Pentru susținerea acestei opinii, menționăm că majoritatea companiilor de asigurări au stabilit o practică eronată de a încasa în ordine de regres de la persoanele vinovate de cauzarea prejudiciului (asigurați), sub pretextul diminuării valorii pierdute, coeficientul de uzură care este

achitat de companii în baza contractelor facultative (CASCO), iar de către asigurările RCA acesta nu este achitat, iar drept exemple servesc situațiile în care:

- pagubele s-au produs prin exploatarea autovehiculelor în cadrul întrecerilor și antrenamentelor sportive, organizate în locuri special prevăzute;
- pagubele s-au produs, însă răspunderea asigurătorului încă nu începuse ori deja încetase;
- prejudiciile aduse bunurilor aparținând persoanelor fizice sau persoanelor juridice asigurate de răspundere civilă au fost provocate de un autovehicul aflat în posesia lor;
- sumele pe care utilizatorul răspunzător de producerea pagubei este obligat să le plătească posesorului, care i-a încredințat autovehiculul asigurat, pentru avarierea ori distrugerea lui;
- sumele de recuperare a pagubei morale rezultate din accident.

În pofida faptul că în doctrina de specialitate există păreri conform cărora repararea bănească a prejudiciilor morale este alogică [2, p.244], totuși legiuitorul moldovenesc a stabilit, pe bună dreptate (considerăm noi), repararea bănească a prejudiciului moral exclusiv de către persoana responsabilă de accidentul rutier.

Totuși, majoritatea doctinarilor consideră că repararea daunelor morale constituie o componentă importantă a răspunderii civile, răspundere care are ca scop nu doar repararea daunelor materiale, dar și a celor morale. Repararea prejudiciilor, în general, corespunde unor necesități sociale. [147, p.3]

În conformitate cu această prevedere, asigurătorul nu acordă despăgubiri pentru paguba morală suferită de persoană în urma accidentului rutier. Or, pentru recuperarea daunelor, persoana păgubită este în drept să intenteze în instanța de judecată acțiune civilă împotriva persoanei vinovate de producerea accidentului.

Făcând o analiză a practicii judiciare a Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova, deducem că în prezent aceasta este uniformă, în sensul că nu există cazuri ca instanțele de judecată să fi dispus încasarea prejudiciului moral din partea asigurătorului. Jurisprudența națională nu a fost mereu atât de previzibilă; or, relativ recent a întâmpinat și greutăți. Astfel, în unele cazuri instanțele judecătorești de fond, contrar prevederilor legale, au impus companiilor de asigurări achitarea prejudiciului moral. Totuși, instanțele superioare au avut altă părere și au îndreptat erorile judecătorilor în partea ce ține de plata daunelor morale. Un exemplu relevant servește speța în care *reclamantul N.C. depune acțiune civilă la Judecătoria mun. Chișinău, sediul Buiucani, prin care solicită încasarea din contul „D.G.” SA a prejudiciului material, a prejudiciului moral în mărime de 10.000 lei, a cheltuielilor de asistență juridică și a taxei de stat. Prin hotărârea Judecătoriei Buiucani acțiunea a fost admisă, cu încasarea de la „D.G.” SA*

în beneficiul lui N.C. a cheltuielilor materiale, precum și a prejudiciului moral în mărime de 7000 lei. Totuși, prin decizia Curții de Apel Chișinău, hotărârea primei instanțe a fost casată în partea privind repararea prejudiciului moral, decizia dată fiind menținută și de Curtea Supremă de Justiție a Republicii Moldova. [46]

Cu riscul de a repeta, conchidem că singura soluție pentru a putea recupera prejudiciul moral este ca persoana păgubită în accident să înainteze cerere de chemare în judecată către cel vinovat de producerea accidentului rutier. [64, p.143] Iar, în conformitate cu art. 187 CPC RM, care reglementează conexarea pretențiilor, ar fi rațional ca în aceeași cerere de chemare în judecată reclamantul să conexeze două pretenții către pârâți distincți:

- către compania de asigurări privind achitarea despăgubirii de asigurare;
- către persoana recunoscută vinovată de producerea accidentului rutier, de la care să solicite repararea prejudiciului moral.

Referitor la cuantumul sumelor ce se încasează cu titlu de pejudiciu moral, jurisprudența națională este neuniformă; or, acest fapt este cauzat de sistemul de drept existent, unde exponenții instanțelor de judecată apreciază în fiecare caz particular, conform intimei convingeri, cuantumul necesar și suficient pentru repararea prejudiciului moral. Astfel, prejudiciile morale se achită de către persoana vinovată de producerea accidentului, iar suma, de regulă, variază.

Există și cazuri când pentru constatarea prejudiciului moral instanța supremă solicită să existe o legătură de cauzalitate între vătămarea corporală și suferințele morale. Spre exemplu, într-o speță în care păgubitul a declarat recurs privind repararea prejudiciului moral, Curtea Supremă de Justiție a respins cererea de recurs, motivând în felul următor: *„Cât privește argumentul recurentului precum că în rezultatul accidentului rutier a suferit un stres psihic și moral, acesta nu poate servi drept temei pentru admiterea recursului, deoarece explicațiile acestuia nu sunt confirmate prin concluzii medicale cu stabilirea legăturii de cauzalitate între accident și apariția suferințelor sale psihice”*. [43]

Spre deosebire de RCA, legislația asigurării obligatorii de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nu este atât de sistematizată și de detaliată. Ca urmare a acestui fapt, în Legea nr. 1553 din 25.02.1998 nu regăsim o prevedere normativă intitulată expres „Pagube care nu se repară de către asigurător”. Totuși, această situație nu ne împiedică să elucidăm cazurile când asigurătorul va fi îndreptățit legal să refuze achitarea despăgubirii de asigure.

În conformitate cu art. 9 al Legii nr. 1553 din 25.02.1998, o primă situație în care asigurătorul va putea în mod legal să refuze achitarea despăgubirii de asigurare este și cea mai

simplă: este cazul când transportatorul nu dispune de contract de asigurare sau contractul de asigurare nu se extinde asupra respectivului mijloc de transport. Este lesne de observat că această situație se aplică tuturor raporturilor de asigurare din domeniul transportului rutier; or, existența contractului este o condiție *sine qua non* pentru achitarea despăgubirii de asigurare în cazul survenirii cazului asigurat.

Asigurătorul va putea să refuze achitarea despăgubirii de asigurare în situații pentru care Legea nr. 1553 din 25.02.1998 nu se aplică; or, în conformitate cu art. 4, respectiva lege nu se extinde asupra transportatorilor care efectuează transportarea călătorilor:

- a) cu transportul rutier urban, inclusiv cu taximetrele, și transportul electric;
- b) cu transportul rutier suburban, cu bacul, precum și cu transportul fluvial pe traseele pentru plimbări și excursii.

Relevante acestui subiect sunt și situațiile descrise de către legiuitor la art. 9 alin. (2) al Legii nr. 1553 din 25.02.1998, care sunt justificate prin încălcarea normelor imperative de transport. Astfel, asigurătorul va fi în drept să nu achite despăgubirea de asigurare în cazul în care s-a constatat că transportatorul a transportat un număr de călători care depășește normele stabilite de pașaportul transportului.

Asigurătorul nu va achita despăgubire de asigurare dacă se constată că transportatorul a transportat călători fără document de călătorie sau alte documente care autentifică dreptul acestora la călătorie.

În fine, asigurătorul este îndreptățit să refuze achitarea despăgubirii de asigurare dacă transportatorul a exploatat un mijloc de transport defectat.

Ultima categorie de raporturi de asigurare din domeniul transportului rutier se referă la asigurarea facultativă (CASCO), care, datorită caracterului permisiv, poate contura o sumedenie de cazuri prevăzute prin contract când asigurătorul va fi îndreptățit să refuze achitarea despăgubirii de asigurare.

Companiile de asigurare prevăd în calitate de caz asigurat și incendiul, dacă acesta a provocat distrugerea automobilului. Polemica apare dacă în contractul de asigurare (CASCO) ca temei de refuz în achitarea despăgubirii de asigurare sunt specificate alte clauze decât cele prevăzute la art. 17 alin. (1) al Legii nr. 407 din 21.12.2006, asigurătorul fiind în drept să refuze deplin sau parțial asiguratului despăgubirea de asigurare în asigurările de bunuri în cazul:

- producerii 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;

- producerii de pagube ca urmare a unei infracțiuni intenționate comise de asigurat sau beneficiar, legate direct de producerea evenimentului asigurat;

- comunicării intenționate 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;

- unor alte evenimente prevăzute de legislație.

Atât CNPF, cât și asigurătorii menționează că, luând în calcul prevederile art. 13 alin. (2) lit. 1) al Legii nr. 407 din 21.12.2006, prin acordul părților contractul poate cuprinde și alte convenții decât cele prevăzute de lege.

Drept exemplu litigiu care apare ca urmare a faptului că asigurătorii prevăd în contractele de asigurare alte motive de refuz în achitarea despăgubirii de asigurare decât cele cuprinse în art. 17 alin. (1) al Legii nr. 407 din 21.12.2006, poate servi următorul caz din practica judiciară. *La data de 07.04.2017 compania „P” SRL a înaintat o cerere de chemare în judecată cu privire la încasarea de la CA „A” SA a sumei de 566 261 lei în calitate de despăgubire de asigurare, a dobânzii de întârziere în mărime de 27 925,20 lei, a penalității în mărime de 56 626,10 lei și a cheltuielilor de judecată în mărime de 19 524,37 lei.*

Ulterior, de către reclamant a fost depusă o cerere de completare a cerințelor, prin care a solicitat recunoașterea nulității prevederilor „sau din neglijență” de la prima linie a pct. 7.2. din contractul de asigurare CS 0322/16AG2, precum și a prevederii indicate în linia a 3-a a aceluiași punct „s-a dezis de dreptul de a cere de la persoanele vinovate sau realizarea acestor drepturi nu a fost posibilă din vina sa”.

Printre motivele acțiunii s-a invocat că la data de 29.11.2016 pe traseul Chirsovo-Comrat șoferul D.S. care se afla la volanul automobilului asigurat nu a respectat prevederile pct. 45 alin. (1) lit. a), ale pct.45 alin. (2) din Regulamentul circulației rutiere și a comis accidentul rutier care s-a soldat cu deteriorarea integrală a bunului asigurat.

Accidentul s-a produs din cauza neglijenței șoferului D.S. în privința indicatoarelor circulației rutiere care au fost amplasate la o distanță de 400 metri până la locul survenirii accidentului rutier. De asemenea, printre materialele acțiunii civile este anexată cererea reprezentantului reclamantului adresată poliției, prin care solicită încetarea urmăririi contravenientului, deoarece firma „P” SRL nu are pretenții materiale față de acesta.

Probele la materialele cauzei, la care am făcut trimitere și care au fost examinate de instanță, probează temeinicia refuzului companiei de asigurări de a achita despăgubirea de asigurare prin prisma prevederilor alin. (1) și (3) ale pct. 7.2. din contractul de asigurare CS 0322/16AG2, și anume: faptul că asiguratorul are dreptul să refuze achitarea despăgubirii de asigurare dacă dauna a fost rezultatul acțiunilor din neglijență ale asiguratului sau ale angajatului său și, respectiv, în cazul în care asiguratul nu are pretenții materiale față de persoana vinovată de cauzarea prejudiciilor.

În cererea suplimentară reclamantul a solicitat nulitatea cuvintelor „sau din neglijență” din alin. (1) și a întregului alineat (3) al pct. 7.2. din contractul de asigurare CS 0322/16AG2, invocând că acestea contravin prevederilor art. 17 alin. (1) al Legii nr. 407 din 21.12.2006, care prin norme imperative, stabilește exhaustiv cazurile în care asiguratorul este în drept să refuze total sau parțial achitarea despăgubirii de asigurare, cazuri printre care nu se regăsesc prevederile alin. (1) și (3) ale pct. 7.2. din contract, iar părțile nu pot stabili alte reguli pentru raportul lor decât cele impuse prin normele imperative.

Instanța de fond a examinat acțiunea și a admis-o, încasând integral sumele solicitate și declarând nule clauzele contractuale care nu sunt cuprinse în art. 17 alin. (1) al Legii nr. 407 din 21.12.2006.

Considerăm eronată interpretarea instanței, deoarece contravine prevederilor art. 13 alin. (2) lit. 1) al Legii nr. 407 din 21.12.2006 și prevederilor art. 992 alin. (1) CC RM, potrivit cărora „contract este acordul de voință realizat între două sau mai multe persoane prin care se stabilesc, se modifică sau se sting raporturi juridice.”

Conform art. 993 alin. (2) CC RM, „părțile contractante pot încheia în mod liber, în limitele normelor imperative de drept, contracte și pot stabili conținutul lor”.

Mai mult ca atât, ținând cont de faptul că în conformitate cu art. 996 CC RM contractul poate fi modificat sau rezolvit numai în conformitate cu clauzele sale ori prin acordul părților, dacă legea nu prevede altfel, considerăm că reclamantul trebuia să respecte prevederile alin. (1) și (3) din pct. 7.2. din contractul de asigurare, iar în cazul încălcării acestora urmează să suporte consecințele prevăzute în ele. [90]

CNPF menține poziția relatată anterior prin prisma prevederilor art. 17 alin. (1), (4), (5) al Legii nr. 407 din 21.12.2006, în coroborare cu prevederile art. 1301 CC RM.

În contractele CASCO, asiguratorul nu va acorda despăgubiri pentru riscurile neasigurate. De asemenea, din moment ce raporturile de asigurare (CASCO) sunt reglementate în mod prioritar de către clauzele contractuale semnate de către părți, despăgubirea de asigurare nu va fi

achitată de către asigurător și în alte cazuri prevăzute de contract, care eliberează companiile de asigurări de obligația reparării daunelor cauzate.

Având ca temei cele expuse supra, în nenumărate rânduri a fost notificată CNPF privind inițierea și modificarea prevederilor art. 17 alin. (1) lit. d) al Legii nr.407 din 21.12.2006, astfel încât după cuvintele „*prevăzute de legislație*” să se completeze cu sintagma „*precum și condițiile de asigurare și de contract*”. Aceste modificări au fost operate după ce am sesizat CNPF în legătură cu speța descrisă supra și după ce a fost modificat p.31 al Hotărârii 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. Considerăm că modificările operate la art.17 alin. (1) lit. (d) al Legii nr.407 din 21.12.2006 prin Legea 273 din 29.11.2018 vor aduce claritate pe marginea acestui subiect în așa mod încât să nu existe loc de interpretări cel puțin până la abrogarea Capitolului II din Legea nr. 407/2006 cu privire la asigurări la 1 ianuarie 2020 când vor intra în vigoare prevederile Capitolului XXV al Codului Civil republicat în Monitorul Oficial nr.66-75 din 01.03.2019 art.132 în temeiul Legii nr.133 din 15.11.2018 – Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 467-479, art.784.

3.2.3. Cuantumul despăgubirii în caz de culpă comună

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. [100]

Astfel, în conformitate cu articolul nominalizat, în cazul în care părțile au provocat din culpă accidentul sau majorarea pagubei, fiecare dintre ele va fi obligată să compenseze numai partea din pagubă care îi este imputabilă. În acest caz, întinderea răspunderii fiecărei părți pentru producerea accidentului de autovehicul va fi determinată prin acte și alte mijloace probatorii. Această poziție este una absolut logică; or, în conformitate cu principiile răspunderii personale și al vinovăției, persoana urmează să fie trasă la răspundere doar pentru acțiunile sale și doar în caz de prezență a vinovăției.

Totuși, ce se întâmplă dacă este imposibil să se determine limitele acțiunilor persoanelor implicate? La această întrebare legiuitorul a încercat să dea răspuns la art. 17 alin. (2) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, prin care conchide că, dacă este imposibilă determinarea, în condițiile alin. (1), a întinderii răspunderii fiecărei părți pentru accidentul produs, răspunderea se va stabili

în cote egale, în funcție de numărul părților implicate în accident, fiecare având dreptul la despăgubire în proporția în care nu poartă răspundere de producerea accidentului. Principiul utilizat de către legiuitor nu este o inovație, ci o practică efectivă și justă. Din moment ce nu se cunoaște sau nu este posibil a se afla limitele pagubelor produse de către fiecare persoană, este absolut corect să se stabilească răspunderea în cote egale. O altă soluție ar compromite echilibrul de interese între persoanele implicate, ceea ce nu corespunde cu echitatea juridică pe care o promovează prin legile adoptate instituțiile de resort ale unui stat de drept.

În secțiunea precedentă a fost analizată situația prevăzută de art. 15 alin. (7) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, în care, la survenirea cazului asigurat provocat de tractarea unui autovehicul de altul și ulterioara desprindere a autovehiculului tractat care a continuat să se deplaseze, despăgubirea de asigurare urmează a fi achitată de asigurătorul de răspundere civilă al autovehiculului ce tracta. În acest context, trebuie să apreciem relevanța situației cu pagubele cauzate ca urmare a unei culpe comune. Astfel, împărtășim opinia Plenului Curții Supreme de Justiție, prin care s-a reflectat că nu are nicio importanță vinovăția persoanei care conducea autovehiculul tractat și, respectiv, sunt inaplicabile prevederile art. 17, conform cărora, în cazul în care părțile au provocat din culpă accidentul sau majorarea pagubei, fiecare dintre ele va fi obligată să compenseze numai partea din pagubă care îi este imputabilă. Respectiv, în primul caz, nu va fi angajată răspunderea asigurătorului autovehiculului ce era tractat. [87, p.9]

Constatam mai devreme că prevederile art. 17 al Legii nr. 414 din 22.12.2006 reprezintă unicul act normativ ce reglementează raporturile create de survenirea cazului asigurat ca urmare a existenței unei culpe comune.

Astfel, omisiunea legiuitorului de a stabili, în primul rând, în actul normativ cadru [102] situația de culpă comună ce a dus la survenirea cazului asigurat poate, într-un final, să creeze confuzii, fapt pe care legiuitorul în mod absolut ar trebui să le evite.

Este de neînțeles această alegere; or, culpa comună, în mod indubitabil, poate exista și în raporturile ce se referă la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători.

De aici apare o întrebare pertinentă: Cum ar trebui să se procedeze în cazul survenirii cazului asigurat dintr-un contract de asigurare obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători dacă transportatorul este parțial culpabil? Considerăm că, prin analogie, [37, art.6, alin.1] se vor aplica prevederile normative referitoare la culpa comună ale Legii nr. 414 din 22.12.2006. În pofida faptului că instanța de judecată nu este în drept să refuze înfăptuirea justiției

în cauzele civile pe motivul că norma juridică lipsește sau că este neclară [37, art.6, alin.4], propunem ca aceste spețe să fie examinate prin prisma art.17 al Legii nr. 414 din 22.12.2006.

Referitor la contractele CASCO, situația respectivă este diferită, despăgubirea de asigurare fiind efectuată indiferent de gradul de vinovăție al asiguratului (cu condiția ca accidentul să nu fie intenționat), inclusiv pentru faptele terților.

3.3. Stabilirea mecanismului de achitare a despăgubirii de asigurare

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, de observat că legiuitorul nu obligă asigurătorul să respecte aceleași condiții și în cazul asigurării obligatorii de răspundere civilă a transportatorilor față de călători, ceea ce denotă că există totuși distincții și între raporturile de asigurare obligatorie de răspundere civilă din domeniul auto.

Pentru contractele de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, legea prevede în mod expres termene speciale în cadrul cărora ambii contractanți comportă anumite obligații. Astfel, asiguratul urmează să notifice asigurătorul în termen de 48 de ore din momentul producerii accidentului despre survenirea cazului asigurat, iar asigurătorul, la rândul lui, urmează să examineze bunurile avariate și să încheie procesul-verbal de constatare a pagubelor.

Totuși, în pofida obligațiilor enumerate, nerespectarea de către asigurat sau de către utilizatorul autovehiculului a acestui termen de 48 de ore nu-l scutește pe asigurător de obligația de a plăti despăgubirea, însă asigurătorul va fi în drept să înainteze împotriva asiguratului acțiune

de regres privind cheltuielile suplimentare aferente neîndeplinirii obligațiilor legale menționate *supra*.

Referitor la natura juridică a procesului-verbal de constatare a pagubelor, Curtea Supremă de Justiție conchide că acesta nu poate fi contestat separat în instanța de judecată, ci urmează a fi apreciat în cumul cu celelalte dovezi prezentate de către părți la examinarea acestor categorii de litigii. [87, p.12]

Totuși, nu doar asigurătorul trebuie să respecte anumite reguli prelabile, dar necesare achitării despăgubirii de asigurare. În fiecare caz particular, persoana păgubită este obligată să asigure 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. [87, p.12]

Sanțiunea pentru nerespectarea acestei obligații imperative de către asigurat este una destul de aspră: în cazul în care păgubitul nu a asigurat în termen de 5 zile accesul persoanelor menționate la bunul avariata, asigurătorul este absolvit de la plata despăgubirilor. [100, art.20]

Legiuitorul a prevăzut o sancțiune și pentru asigurător dacă acesta nu a întocmit procesul-verbal de constatare a pagubelor în termen de 5 zile lucrătoare de la data notificării despre producerea evenimentului asigurat/accidentului de circulație. Astfel, persoana păgubită este îndreptățită să solicite experților independenți constatarea pagubelor, fără a prezenta asigurătorului bunurile avariate. [100, art.20, alin.6,7]

Astfel, drept consecință, raportul întocmit în asemenea situații de către experții independenți va fi opozabil asigurătorului și urmează a fi luat în considerare la examinarea litigiilor privind cuantumul despăgubirii de asigurare. [100, art.20, alin.6,7]

În aceeași ordine de idei, actele de evaluare a despăgubirii de asigurare întocmite fără respectarea prevederilor normative nu pot servi drept temei pentru achitarea despăgubirii de asigurare.

Mai mult ca atât, în cazul unui dezacord între părți în privința alegerii evaluatorului independent sau a unității de specialitate ce trebuie să stabilească costul reparației părților componente sau a pieselor avariate, costul lucrărilor de reparație, valoarea autovehiculului la momentul accidentului sau valoarea rămasă, părțile urmează să menționeze acest fapt în dosarul de daune, fiind îndreptățite legal să apeleze individual la serviciile experților independenți sau ale unităților de specialitate pentru stabilirea pagubelor.

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

Legiuitorul stabilește câteva norme de procedură care, în principiu, se contrapun și fac imposibilă respectarea acestora.

Astfel, cererea se depune de către păgubit sau de către persoana asigurată, după care asigurătorul este obligat să deschidă dosar de daune și în termen de 5 zile să examineze bunul deteriorat și să întocmească procesul-verbal cu privire la constatarea prejudiciului. În același timp, obligația de verificare a datelor declarate de către persoana asigurată sau/și persoana păgubită și de colectare a înscrisurilor cu privire la survenirea cazului asigurat îi revine asigurătorului. Prin urmare, asigurătorul va sesiza organele de poliție, unitățile de pompieri, procuratura sau instituțiile medicale. Procedura de sesizare și colectare a actelor durează în principiu minimum 15 zile, termen în care compania de asigurări deja urma să elibereze persoanei păgubite un extras din dosarul de daune în care să indice numărul dosarului deschis, piesele constatate ca avariate în accident, soluția tehnică aprobată, lista documentelor necesare finisării dosarului de daune.

Din acest considerent, o mare parte din companiile de asigurări nu primesc cererile de deschidere a dosarelor de daune până când cel păgubit sau asiguratul nu prezintă actele (copia dosarului contravențional) de la organele de poliție. O soluție ar fi ca organele de anchetă, în cazurile contravenționale și/sau penale, să atragă companiile de asigurări ca persoană civilmente responsabilă și instanța să stabilească, pe lângă faptul vinovăției, și cuantumul prejudiciului cauzat de contravenient sau de infractor.

Sub acest aspect, se va soluționa și opozabilitatea față de terți a cuantumului despăgubirii de asigurare, deoarece, dacă prejudiciul se constată în lipsa unei persoane, acesta nu este opozabil.

Este de menționat că la stabilirea daunelor în cazul vătămarilor corporale, al vătămării sau pieirii animalelor și în caz de avariere sau distrugere a altor bunuri decât autovehiculele, nu sunt constatate careva 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 pieselor, 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 evaluărilor defectelor pieselor deteriorate în urma accidentelor de circulație, care să fie obligatoriu pentru toți subiecții prestatori de asemenea servicii. În Republica Moldova acest segment nu este reglementat, centrele de expertize judiciare efectuează expertizele merceologice, iar experții particulari efectuează 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 un coeficient 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.

Astfel, în conformitate cu art. 23 al Legii nr.414 din 22.12.2006, în redacție nouă, persoana păgubită are dreptul să solicite de la asigurător despăgubirea pentru avarierea sau distrugerea autovehiculului, care nu poate depăși niciuna din următoarele valori:

- a) valoarea pagubei real suportate;
- b) diferența dintre valoarea autovehiculului la data producerii accidentului și valoarea rămasă;
- c) limita despăgubirii prevăzută de prezenta lege.

Potrivit art. 23 alin. (11) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, „indiferent de vechimea de exploatare a autovehiculului și parcursul acestuia, în cazul în care despăgubirea de asigurare se solicită în numerar sau prin virament în contul bancar al persoanei păgubite, cuantumul despăgubirii de asigurare se stabilește luând în calcul prețurile medii practicate de minimum trei unități de specialitate acceptate de părți pentru manopera și pentru materialele aferente reparației sau înlocuirii părților componente și pieselor avariate, precum și pentru părți componente și piese noi fabricate în bază de licență sau originale foste în folosință care corespund cerințelor tehnice și de securitate rutieră”.

Potrivit conținutului alin. (11) art. 23 al legii citate, persoana păgubită și asigurătorul trebuie să-și dea acordul asupra unităților de specialitate (minimum trei) care vor constata suma necesară pentru remedierea defectelor automobilului deteriorat. Iar alin. (13) al aceluiași articol,

în redacție nouă, prevede: „În cazul unui dezacord între părți în privința alegerii expertului independent sau a unității de specialitate ce trebuie să stabilească costul reparației părților componente sau a pieselor avariate, costul lucrărilor de reparație, valoarea autovehiculului la momentul accidentului sau valoarea rămasă, părțile urmează să menționeze acest fapt în dosarul de daune, fiind îndreptățite legal să apeleze individual la serviciile experților independenți sau ale unităților de specialitate pentru stabilirea pagubelor”.

Astfel, dacă una din părți sau ambele nu sunt de acord cu evaluatorul independent sau cu unitatea de specialitate aleasă, dacă nu este (nu sunt) de acord cu constatările efectuate de specialiști, părțile au dreptul de a se adresa experților independenți sau unităților de specialitate pentru stabilirea pagubelor. Important este că dezacordul să fie făcut în scris și consemnat în dosarul de daune; lipsa dezacordului ar însemna, în mod tacit, o formă de acceptare.

Ținem să menționăm că, în practică, părțile păgubite apelează de sine stătător la serviciile evaluatorilor independenți sau la unitățile de specialitate pentru constatarea prejudiciului cauzat, înainte de a parcurge procedura prevăzută în alin. (11) al art. 23, adică în afara dosarului de daune și înainte de a fi discutată și stabilită împreună cu asigurătorul expertiza comună conform prevederilor legale. Însă, în conformitate cu alin. (12) al art. 23, „actele de evaluare a despăgubirii de asigurare întocmite fără respectarea prevederilor prezentului articol nu pot servi drept temei pentru achitarea despăgubirii de asigurare”.

Un exemplu relevant ar fi *cauza P.A. împotriva Societății pe Acțiuni „A”, Întreprinderea Municipală „R” și P.D. cu privire la încasarea despăgubirilor de asigurare, a penalității, a prejudiciului moral și a cheltuielilor de judecată. Fiind examinată de CSJ RM la data de 05.04.2017, Curtea a considerat inadmisibile solicitările reclamantului de a încasa despăgubirea de asigurare în baza raportului de expertiză întocmit de CNEJ nr. 1210 din 02.07.2014 și a menținut în vigoare hotărârea instanței de fond care a respins cererea reclamantului prin care acesta solicită încasarea a 13 746 lei, sumă stabilită prin alt raport, și anume prin raportul de constatare tehnico-științifică nr. 1210 din 02.07.2014, deoarece actele de evaluare a despăgubirii de asigurare erau întocmite fără respectarea prevederilor alin. (12) art. 23 al Legii nr. 414 din 22.12.2006. La caz s-a stabilit că a fost încălcat alin. (4) al art. 23 din legea menționată, care prevede stabilirea costului reparației autovehiculului pe baza documentelor eliberate de unitatea de specialitate acceptată de părți [97].*

Al doilea aspect problematic se axează pe însuși raportul de expertiză întocmit de CNEJ, care este o instituție publică din subordinea Ministerului Justiției al Republicii Moldova și care activează în baza legilor și actelor normative, considerându-se pe larg că actele de expertiză

efectuate de către experții de cadrul centrului sunt sută la sută corecte, instanțele de judecată admitând actele acestuia în calitate de unică probă la constatarea despăgubirii de asigurare. Totuși, în practică s-a demonstrat că la efectuarea expertizelor pentru constatarea prejudiciului cauzat, în baza cărora se determină despăgubirea de asigurare, experții nu se călăuzesc de prevederile alin. (11) al art. 23 al Legii nr. 414 din 22.12.2006, efectuând rapoartele de expertiză în baza Programului soft EUROTAX Repair Estimete, a Instrucțiunii privind modul de organizare a activităților de efectuare a expertizelor de perfectare a rapoartelor de expertize în cadrul CNEJ de pe lângă MJ al RM, 2014. Instrucțiunii ОАО „АВТОВАЗ” Трудоемкости работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей, ЛАДА Самара и их модификаций (Толъяти, 2006).

Astfel, instanța de judecată este impusă să respingă ca probă actul de expertiză prezentat de către persoanele păgubite, care a fost efectuat de către expertul CNEJ, având ca temei încălcarea procedurii invocate în alin. (9) și alin. (12) ale art. 23 al Legii nr. 414 din 22.12.2006.

În baza celor expuse mai sus, pentru evitarea interpretării și aplicării eronate a legislației în vigoare și a constatării greșite a mărimii despăgubirii de asigurare, propunem *elaborarea unui Regulament privind efectuarea expertizelor tehnice independente a mijloacelor de transport și modificarea prevederilor art. 23 al Legii nr. 414 din 22.12.2006 în partea ce ține de modalitatea de determinare a despăgubirii de asigurare.*

În acest sens, am solicitat CNPF inițierea unui dialog public cu formarea unui grup de lucru în vederea elaborării și implementării unui asemenea regulament. Aplicarea în practică a unui regulament privind efectuarea expertizelor tehnice independente a mijloacelor de transport va unifica practica în domeniul determinării corecte a cuantumului despăgubirii de asigurare astfel încât să satisfacă interesele asiguratorilor și necesitățile asiguraților și/sau beneficiarilor de asigurare.

Este regretabil faptul că aceeași sesizare a fost expediată Ministerului Justiției al Republicii Moldova, care la data de 26.02.2019 prin răspunsul nr.03/1879 a menționat că nerespectarea prevederilor legale de către CNEJ nu generează și nu justifică modificarea cadrului legal.

Legislația Republicii România prevede procedura decontării directe, ceea ce presupune ca fiind serviciul auxiliar de gestionare a daunelor de către asiguratorii RCA a propriilor asigurați, care se ofertează obligatoriu de către asigurator, iar achiziția acestuia este opțională de către asigurat. [104, art.2, p.17] Serviciul de decontare directă se ofertează obligatoriu de către asigurator, dar achiziția acesteia este opțională de către asigurat, din motiv că pentru

aplicabilitatea decontării directe legislația României în domeniul asigurării [104] prevede un set de condiții necesar de îndeplinit, precum:

- accidentele auto se produc pe teritoriul României;
- vehiculele implicate în accidentele auto sunt înmatriculate în România;
- prejudiciile sunt produse exclusiv vehiculelor;
- ambele vehicule implicate în accidentul auto au asigurare RCA valabilă la data evenimentului;
- prejudiciile exclud vătămările corporale.

Actualmente, acest sistem nu poate fi implementat pe teritoriul Republicii Moldova din cauza reglementării tarifelor de primă. Odată cu liberalizarea tarifelor de prime la serviciile RCA, va fi posibilă includerea în tarif și coeficientul pentru decontări directe.

Mai aproape de sistemul calculului despăgubirii de asigurare este sistemul Federației Ruse, care calculează cuantumul despăgubirii de asigurare în baza unei formule unice de calcul, obligatorie pentru toți participanții relațiilor juridice din domeniul asigurării. În Republica Moldova această formulă nu se aplică din câteva considerente: în formulă este utilizat coeficientul de uzură care din 2015 în Republica Moldova nu se mai folosește, cu excepția CNEJ de pe lângă Ministerul Justiției al Republicii Moldova; Federația Rusă dispune de uzine care produc piese de schimb la câteva mărci de automobile care se află în circuit pe teritoriul federal; Federația Rusă reglementează importul și prețurile pieselor uzate pe când Republica Moldova prin legislația sa vamală nu permite importul pieselor uzate, iar piața acestora este nereglementată.

3.3.1. Despăgubirea de asigurare în cazul avarierii sau distrugerii autovehiculului

Instanțele de judecată urmează să facă distincție între limitele răspunderii asigurătorului „în cazul distrugerii autovehiculului” și „în cazul avarierii lui”. În cazul distrugerii autovehiculului, persoana păgubită va beneficia de o despăgubire de asigurare echivalentă valorii bunului la data producerii cazului asigurat, iar în cazul avarierii bunului, despăgubirea va fi egală costului cheltuielilor necesare pentru restabilirea automobilului în situația în care acesta se afla până la producerea cazului asigurat (adică, în valoare egală cu cheltuielile de restabilire). În orice caz, despăgubirea de asigurare nu poate depăși valoarea pagubei real suportate, precum și diferența dintre valoarea autovehiculului de la data producerii accidentului și valoarea rămasă conform actului de reevaluare, încheiat de către o unitate de specialitate și acceptată de către părți, și limita despăgubirii prevăzută de art. 14 alin. (2), art. 22 alin. (7), art. 23 alin. (1) ale Legii

nr. 414 din 22.12.2006. Prin *unitate de specialitate* se subînțelege persoana fizică sau persoană juridică autorizată (înregistrată legal), care are ca obiect de activitate comercializarea de autovehicule, de părți componente și piese de rezervă și/sau executarea de lucrări de întreținere și reparație a autovehiculelor [100, art.2]. Prin *părți componente sau piese care trebuie înlocuite* se înțeleg părțile sau piesele a căror reparație sau folosință nu mai este posibilă din punct de vedere tehnic din cauza gradului înalt de avariere ori acelea a căror reparație este posibilă, dar costul lor, inclusiv cheltuielile pentru materiale, pentru lucrările de demontare și montare aferente, depășește valoarea de nou a părții componente sau a piesei respective. [87, p.10]

În cadrul asigurării obligatorii de răspundere civilă auto, la stabilirea valorii autovehiculului avariat la momentul producerii accidentului rutier instanțele de judecată vor lua în considerare valoarea bunului conform prețurilor de piață în Republica Moldova, dar nu valoarea declarată a bunului, în cazul în care bunul a fost importat din străinătate, având în vedere faptul că autovehiculul constituie un bun ce-i aparține cu drept de proprietate fie unei persoane fizice, fie unei persoane juridice, fiind înregistrat pe teritoriul RM, în conformitate cu Hotărârea Guvernului nr. 1047 din 08.11.99 cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare „Automobilul” în Registrul de stat al transporturilor și de introducere a atestării autovehiculelor și remorcilor acestora.

În cadrul asigurării facultative a mijlocului de transport (CASCO), despăgubirea de asigurare se va limita la suma asigurată indicată în contractul de asigurare CASCO, însă nu va putea depăși valoarea autovehiculului la data accidentului rutier declarată de asigurat la momentul încheierii contractului de asigurare și verificată de asigurător conform prețurilor de piață în Republica Moldova.

Potrivit prevederilor art. 15 alin. (2) și (5) al Legii nr. 407 din 21.12.2006, suma asigurată indicată în contractul de asigurare de bunuri, inclusiv CASCO, nu poate fi mai mare decât valoarea bunului la data încheierii contractului, în partea ce se excede contractul de asigurare fiind nul, iar despăgubirea de asigurare nu poate depăși valoarea bunului la data producerii cazului asigurat și nici cuantumul prejudiciului real suportat.

La plata despăgubirilor de asigurare în cazurile de distrugere totală a autovehiculului, atât asigurătorul CASCO, cât și asigurătorul de răspundere civilă sunt în drept să plătească despăgubirile de asigurare prin scăderea din cuantumul despăgubirii de asigurare a costului părților componente și al pieselor autovehiculului rămase neavariate în urma distrugerii lui, dacă în contract nu se prevede altfel. Refuzul persoanei păgubite sau al asiguratului CASCO de a

restitui aceste părți componente sau piese urmează a fi apreciat, în temeiul art. 1979 CC RM, ca îmbogățire nejustificată.

Legiuitorul moldovenesc stabilește că în cazul în care părțile componente și piesele noi fabricate în bază de licență sau cele originale care au fost în folosință nu sunt disponibile pe piața autohtonă, paguba real suportată pentru autovehicule se va determina conform prețului la părțile componente și la piesele originale noi. [100, art.23, alin.9] Însă, *per a contrario*, legislația vamală nu permite importul acestora, fapt ce reflectă inutilitatea și inaplicabilitatea prevederilor normative din legislația referitoare la asigurări.

În cazurile în care în Republica Moldova nu există nicio unitate de specialitate pentru reparația anumitor modele de autovehicule sau în rețeaua de comercializare nu se vând părți componente și piese pentru modelul în cauză, despăgubirea poate avea loc la prezentarea actelor ce confirmă costul reparației și al pieselor sau materialelor necesare pentru efectuarea reparației. În aceste cheltuieli se vor include cheltuielile de transport, taxele vamale și TVA aferentă (art. 23 alin. (7) al Legii nr. 414 din 22.12.2006). În cazul în care la unele părți componente sau piese pentru autovehicul nu există prețuri practicate de unitățile de specialitate, valoarea de nou a acestora se stabilește pe baza prețurilor din cataloagele pieselor de schimb sau, în lipsa lor, prin analogie cu prețurile la părțile componente sau la piesele unor autovehicule similare (alin. (8) art. 23 al Legii nr. 414 din 22.12.2006).

Dacă în contractele de asigurări de bunuri CASCO sau obligatorii este prevăzută reparația autovehiculului deteriorat la unitatea de specialitate cu care asigurătorul are încheiat contract, atunci în cazul neîndeplinirii obligațiilor în privința termenului de reparare, asiguratul este în drept să se adreseze la altă unitate de specialitate. În acest caz, asigurătorul este obligat să achite despăgubirea în limita daunelor stabilite în dosarul de daune, ținând-se cont de cheltuielile efectiv suportate probate cu documente justificative prevăzute de legislația în vigoare (facturi fiscale, bonuri de casă etc.). Despăgubirea de asigurare se plătește de către asigurător în bani, prin următoarele modalități de plată: numerar, prin virament în cont bancar sau prin virament în contul bancar al unității de specialitate care a efectuat sau va efectua reparația. De asemenea, compensarea se permite și prin restabilirea sau repararea bunurilor. Pentru calitatea efectuării reparației de către unitatea de specialitate aleasă de către asigurător, cu acordul scris al asiguratului, va purta răspundere compania de asigurări (art. 6 alin. (4) al Legii nr. 407 din 21.12.2006).

La stabilirea componenței numerice a pieselor care urmează a fi reparate sau urmează a fi înlocuite, se vor lua în considerare doar datele consemnate în procesul-verbal de constatare a

pagubelor, semnat de părți. Dacă în timpul demontării sau reparației bunului avariat se descoperă și alte pagube produse de accident, care nu au putut fi constatate inițial, la încheierea unui proces-verbal suplimentar de constatare a pagubelor urmează a fi antrenate persoanele care au participat inițial. În caz contrar, cheltuielile respective nu vor fi reparate de către asigurător.

La examinarea acestei categorii de litigii, instanțele de judecată țin cont de faptul că chestiunile ce vizează repararea prejudiciului cauzat prin deteriorarea autovehiculului ca rezultat al accidentului rutier pot duce la intersectarea intereselor asigurătorilor CASCO, care, în conformitate cu art. 1856 CC RM, au dreptul la subrogare și a intereselor asigurătorilor de răspundere civilă.

În acest sens, urmează să menționăm că prioritar se va achita despăgubirea de asigurare din cadrul raportului de asigurare facultativă (CASCO).

În cazul în care persoana terță păgubită în accidentul rutier avea încheiat un contract de asigurare benevolă de bunuri și în vederea reparării despăgubirii s-a adresat acestui asigurător la constatarea pagubelor și la întocmirea procesului-verbal de constatare a pagubelor, asigurătorul de bunuri este obligat să invite și asigurătorul de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, care este în drept să participe la constatarea avariilor, la adoptarea soluțiilor tehnologice, la evaluarea și stabilirea despăgubirilor, la întocmirea proceselor-verbale inițiale și a celor suplimentare. Neprezentarea asigurătorului de răspundere civilă auto, a cărui invitație urmează a fi probată printr-un înscris justificativ, nu împiedică asigurătorul de bunuri să constate pagubele ce vor fi opozabile asigurătorului de răspundere civilă absent de la procesul de constatare a pagubelor.

Despăgubirea de asigurare se plătește de către asigurătorul de asigurare obligatorie de răspundere civilă fie asigurătorului CASCO, în temeiul art. 1856 CC RM, fie persoanei păgubite în accidentul rutier. Simpla existență a contractului de asigurare CASCO nu dă temei de despăgubire, asigurătorul nu va acorda despăgubiri pentru riscurile neasigurate, precum și în alte cazuri prevăzute de contract, care eliberează companiile de asigurări de obligația reparării daunelor cauzate. Se reține că asigurătorul este în drept să refuze deplin sau parțial acordarea despăgubirilor în conformitate cu prevederile art. 17 alin. (1) al Legii nr. 407 din 21.12.2006. Pentru pagubele produse în împrejurările prevăzute de art. 16 alin. (1) al Legii nr. 414 din 22.12.2007 asigurătorul nu acordă despăgubiri. La fel, nu pot fi puse pe seama asigurătorului cheltuielile legate de închirierea altui mijloc de transport de către persoana păgubită în perioada reparației autovehiculului deteriorat. Aceste cheltuieli, în sensul art. 16 alin. (2) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, revin persoanei răspunzătoare de producerea accidentului.

Se menționează că, potrivit prevederilor art. 21 alin. (3) lit. m) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, în cazul în care persoana păgubită a primit despăgubirea de asigurare, însă ulterior actele perfectate de către organele competente, după caz, au fost anulate, ea este obligată să restituie despăgubirea primită, dacă în dosarul de daune se conține angajamentul scris al acesteia.

3.3.2. Despăgubirea în cazul vătămării corporale și decesului persoanei

În funcție de raportul de asigurare existent, asigurătorul fie va achita despăgubirea de asigurare în cazul în care persoana în urma accidentului rutier a suferit vătămări corporale sau, mai grav, a decedat, fie va fi îndreptățită să refuze achitarea acesteia.

Astfel, datorită specificului raportului de asigurare ce se creează în cadrul asigurării facultative (CASCO), asigurătorul nu va fi obligat să achite despăgubire de asigurare în cazul în care persoana păgubită a suferit anumite vătămări corporale; or, în această situație obiect al contractului de asigurare îl reprezintă în exclusivitate mijlocul de transport. În cadrul raporturilor de asigurare facultativă, asigurătorul va fi degrevat de fiecare dată de achitarea despăgubirii de asigurare în cazul vătămărilor corporale. Este evident că în acest caz responsabil de achitarea despăgubirii de asigurare va fi conducătorul mijlocului de transport culpabil de producerea accidentului rutier.

În ce privește raporturile de asigurare obligatorie de răspundere civilă din domeniul rutier ce se referă nemijlocit la repararea prejudiciului cauzat prin vătămare corporală ca urmare a unui accident rutier, legislația este suficient de clară. Se vor lua în considerare următoarele prevederi normative generale: art. 19 alin. (3), art. 2028 alin. (1), art. 2032 și art. 2036 CC RM. În același timp, se vor aprecia corespunzător și normele speciale de la art. 25 al Legii nr. 414 din 22.12.2006 și cea prevăzută de art. 8 al Legii nr. 1553 din 25.02.1998.

În cazul unui raport de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, iar o persoană a suferit vătămări corporale în urma accidentului de autovehicul, legiuitorul a prevăzut următoarele mecanisme distincte de stabilire a despăgubirilor de asigurare:

- pentru persoanele păgubite care în momentul producerii cazului asigurat erau încadrate în câmpul muncii;
- pentru cei care în momentul accidentului rutier nu aveau calitatea de salariat și
- pentru persoanele păgubite aflate la data producerii accidentului de autovehicul în ultimul an de studii sau de calificare, fără menținerea salariului.

Împărtășim părerea Plenului Curții Supreme de Justiție al Republicii Moldova cu privire la faptul că, pentru aceste categorii de persoane păgubite, despăgubirea de asigurare urmează a fi stabilită și plătită numai pentru perioada de incapacitate temporară de muncă. [87, p.12]

Deoarece incapacitatea temporară de muncă nu este definită de legislația moldovenească, urmează s-o deducem din definițiile conexe date de către legiuitorul moldovean.

Astfel, în conformitate cu Legea privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități, nr. 60 din 30.03.2012, *capacitatea de muncă* reprezintă raportul dintre posibilitățile biologice individuale și solicitarea profesională; este determinată de abilitățile fizice și intelectuale, precum și de nivelul de integrare socioprofesională, care ține de pregătire și de experiență.

În aceeași ordine de idei, în conformitate cu pct. 2 din Hotărârea Guvernului Republicii Moldova privind aprobarea Regulamentului cu privire la condițiile de stabilire, modul de calcul și de plată a indemnizațiilor pentru incapacitate temporară de muncă, nr. 108 din 03.02.2005, indemnizația pentru incapacitate temporară de muncă (în continuare – indemnizație) se acordă în cazurile când asiguratul, angajat în baza contractului individual de muncă sau în baza unui contract de prestări servicii, *pierde temporar capacitatea de a exercita funcțiile și obligațiunile de serviciu*.

Totuși, întrucât despăgubirea de asigurare în cazul survenirii cazului asigurat urmează a fi achitată și în cazurile când persoana păgubită nu era încadrată în câmpul muncii, considerăm suficientă și justă opinia Plenului Curții Supreme de Justiție al Republicii Moldova referitor la faptul că prin „*incapacitate temporară de muncă*” se înțelege perioada de spitalizare și de concediu medical al persoanei păgubite. [87, p.12]

Am scos în evidență categoriile de persoane păgubite în urma survenirii cazului asigurat, deoarece în funcție de calitatea persoanei păgubite, despăgubirea de asigurare va avea un conținut și va fi apreciată în mod distinct.

Astfel, dacă persoana vătămată în urma unui accident rutier este salariată, despăgubirea de asigurare va include diferența dintre veniturile nete ale persoanei vătămate și indemnizația primită din fondurile bugetului asigurărilor sociale de stat, pe perioada spitalizării și a concediului medical.

În altă ordine de idei, dacă persoana vătămată nu deține calitatea de salariat, atunci despăgubirea de asigurare va include venitul mediu lunar net realizat din activități desfășurate la ultimul loc de lucru de persoana vătămată.

Legiuitorul a introdus cu titlu de normă specială a treia categorie care se referă la persoanele păgubite aflate la data producerii accidentului de autovehicul în ultimul an de studii

sau de calificare, fără menținerea salariului, a cărei despăgubire de asigurare va include o indemnizație nu mai mică decât coșul minim de consum.

Alta e situația dacă persoanei vătămate i se va stabili un grad de invaliditate, ca urmare a survenirii cazului asigurat. Aici legiuitorul a prevăzut un mecanism distinct referitor la conținutul despăgubirii de asigurare. În contextul celor menționate, în cazul stabilirii invalidității ca urmare a vătămarilor corporale, despăgubirea de asigurare va include diferența dintre venitul mediu lunar și pensia de invaliditate pe perioada până la anularea invalidității, în limitele răspunderii stabilite la art. 25 alin. (2¹) al Legii nr. 414 din 22.12.2006.

Totuși, legiuitorul nu indică expres care va fi despăgubirea de asigurare în cazul în care gradul de invaliditate va fi permanent. În acest caz, aplicând principiile enumerate anterior de către legiuitor, considerăm că în limitele răspunderii stabilite în prevederile Legii nr. 414 din 22.12.2006, asiguratorul va achita o despăgubire de asigurare care va conține diferența dintre venitul mediu lunar și pensia de invaliditate până la atingerea vârstei de pensionare.

În altă ordine de idei, legiuitorul reglementează dreptul persoanei vătămate la recuperarea și a altor cheltuieli suportate ca urmare a accidentului rutier. Astfel, în conformitate cu art. 25 alin. (2) lit. d) și e) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, cheltuielile de spitalizare și tratament vor fi determinate luându-se în considerare prețurile fixate în instituțiile medicale obișnuite din localitatea respectivă și nicidecum cele stabilite în instituțiile medicale cu un nivel de confort sporit, iar cheltuielile de recuperare trebuie să corespundă prețurilor stațiunilor balneare din Republica Moldova și biletelor de călătorie. Se va admite recuperarea cheltuielilor suportate în instituțiile medicale în afara țării, în cazul în care în Republica Moldova nu este posibilă efectuarea tratamentului prescris. Acest fapt urmează să fie confirmat de către Ministerul Sănătății al Republicii Moldova. [87, p.13]

Din totalitatea cheltuielilor admise în perioada de incapacitate temporară de muncă se vor exclude cheltuielile acoperite din fondul de asigurări medicale conform actelor normative în vigoare.

Plenul Curții Supreme de Justiție al Republicii Moldova statuează că la stabilirea mărimii despăgubirii de asigurare în legătură cu cheltuielile de spitalizare a persoanei păgubite, instanțele de judecată urmează să aprecieze sumele respective, ținând cont de necesitatea și caracterul rezonabil al lor, cheltuieli necesare (cheltuieli pentru alimentație, întreținere etc.) și nu luxoase, cu excluderea exagerărilor în acest sens. [87, p.13]

Referitor la încasarea despăgubirii de asigurare în caz de deces al părții vătămate în urma unui accident rutier, urmează să se țină cont de faptul că despăgubirea de asigurare la a cărei

achitare va fi obligat asigurătorul va include cheltuielile de deces prevăzute exhaustiv în art. 25 alin. (4) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, dar și de prevederea normativă cu caracter general prevăzută de art. 2031 CC RM. Celelalte cheltuieli legate de decesul persoanei, cum ar fi cheltuielile legate de serviciile rituale și bisericești, de procurarea îmbrăcămintei, conform prevederilor art. 2031 alin. (4) CC RM, se vor repara de către partea vinovată de producerea accidentului rutier. [87, p.13]

Nu putem împărtăși această opinie, deoarece atât la art. 25 alin. (4) lit. b) al Legii nr. 414 din 22.12.2006, cât și la art. 2031 alin. (4) CC RM, legiuitorul utilizează noțiunea de „cheltuieli de înmormântare”. În acest sens, constatăm cu referire la cazurile specificate de legiuitor cu noțiunea de „cheltuieli de înmormântare” [100, alin. 4] că ele nu sunt exhaustive. Or, rezumarea cheltuielilor de înmormântare doar la cazurile exemplificate de către legiuitor ar condiționa o interpretare restrictivă a noțiunii respective, fapt ce ar compromite pe alocuri spiritul legii și intenția legiuitorului. Mai mult ca atât, cheltuielile de înmormântare la care se referă Plenul Curții Supreme de Justiție al Republicii Moldova nu le regăsim în prevederea normativă care reglementează pagubele care nu se repară de asigurător [100, art.16], fapt ce ne face să considerăm că cheltuielile legate de serviciile rituale și bisericești, de procurarea îmbrăcămintei, ținându-se cont de statutul social al defunctului și de obiceiurile locale, vor fi incluse în despăgubirea de asigurare pe care asigurătorul este obligat s-o achite, în conformitate cu adagiul latin *Ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus / Unde legea nu distinge, nici noi nu trebuie să distingem*.

Ținem să menționăm că, dacă documentele justificative nu vor fi prezentate, legiuitorul a stabilit fără echivoc că despăgubirea se va efectua la prețurile minime pentru servicii similare prestate de birourile de pompe funebre din localitatea în care a avut loc înmormântarea. [100, art.25, alin.5]

Odată ce norma imperativă a Legii nr. 414 din 22.12.2006 stabilește doar conținutul despăgubirii de asigurare, numărul și categoria persoanelor care beneficiază de dreptul la despăgubirea de asigurare în cazul decesului persoanei ca urmare a vătămării grave a integrității corporale sau a altei vătămări a sănătății urmează a fi stabilite în temeiul normei cu caracter general prevăzute la art. 2031 alin. (2) CC RM. Astfel, este lesne de observat coeziunea prevederilor normative, indiferent de natura juridică a acestora.

Despăgubirea de asigurare în caz de deces va include partea din salariu pierdută de persoanele care s-au aflat la întreținerea defunctului sau care aveau dreptul la pensie de întreținere din partea lui minus indemnizațiile primite din fondurile bugetului asigurărilor sociale de stat.

[100, art.25, alin.4] Astfel, mecanismul de calculare a salariului la evaluarea despăgubirii de asigurare în ceea ce privește partea din salariu pierdută de persoanele care s-au aflat la întreținerea defunctului sau care aveau dreptul la pensie de întreținere din partea lui este reglementat la nivel guvernamental. [83]

În situația în care există anumite cheltuieli de tratament și spitalizare care au fost suportate înainte de decesul părții vătămate, acestea, de asemenea, urmează a fi reparate de către asigurător. Totuși, asigurătorul va fi exonerat de obligația de achitare a despăgubirii de asigurare în caz de deces, dacă va demonstra că decesul nu are legătură cauzală cu vătămările obținute în urma accidentului rutier, în această situație lipsind un element *sine qua non* al angajării răspunderii, și anume: legătura cauzală dintre faptă și consecințe.

În pofida faptului că asigurarea de răspundere civilă a transportatorilor față de călători este, de asemenea, o asigurare obligatorie, totuși, spre deosebire de asigurarea obligatorie (RCA) analizată anterior, aceasta prezintă anumite particularități distincte.

Astfel, despăgubirea de asigurare în cadrul asigurării obligatorii de răspundere civilă a transportatorilor față de călători va include câștigul ratat în timpul perioadei de incapacitate temporară de muncă, dar nu mai mult decât echivalentul a 20 de dolari SUA pentru fiecare zi de incapacitate de muncă. Observăm că, legiuitorul nu distinge calitatea victimei. Totuși, considerăm că principiile utilizate la asigurarea obligatorie (RCA) sunt aplicabile și în această situație; or, din moment ce persoana păgubită este salariată, atunci venitul ratat va fi caracterizat de salariul pe care urma să-l primească la locul de muncă. Însă, dacă persoana nu este încadrată în câmpul muncii sau dacă veniturile ei sunt obținute în afara cadrului legal, atunci venitul ratat va fi caracterizat de salariul mediu pe economie stabilit anual la nivel guvernamental; spre exemplu, în anul 2016, quantumul salariului mediu lunar pe economie era de 5050 lei, iar în anul 2019 quantumul salariului mediu lunar pe economie era de 6975 lei. [80]

Despăgubirea de asigurare va mai include pe lângă venitul ratat în limitele prevăzute de lege și cheltuielile pentru tratament, procurarea de medicamente necesare, protezare și îngrijire, confirmate de avizul instituției medicale, precum și cheltuielile de transport ale victimei și, după caz, ale persoanei care o însoțește.

Dacă se stabilește un grad de invaliditate, despăgubirea de asigurare va include, în afară de cheltuielile enunțate mai sus, și câștigul ratat în toată perioada invalidității, calculat după metodica aplicată de organele de asigurare socială.

Referitor la cheltuielile de funeralii, legiuitorului este mai exact în expunere decât la asigurarea obligatorie (RCA); în acest caz el exclude, în mod expres, cheltuielile ce țin de ritualuri și tradițiile locale.

Într-un final, despăgubirea de asigurare va include și partea câștigului de care, în cazul decesului victimei, au fost lipsite persoanele inapte de muncă întreținute de ea sau având dreptul la întreținerea ei.

Construcția prevederilor normative dintre cele două acte normative relevante este, în linii generale, similară; or, punctul în care ele se intersectează îl reprezintă identitatea scopului reglementărilor. Astfel, scopul acestora este caracterizat de principii eficiente pentru restabilirea maximă a consecințelor ce apar în cazul accidentelor în traficul rutier, iar o reglementare riguroasă și scrupuloasă a acestor situații previne, în mare parte, momentele de confuzie legislativă și, implicit, judecătorească.

3.3.3. Despăgubirea de asigurare în cazul vătămării sau pierderii animalelor

În afară de bunuri și persoane, în urma unui accident rutier pot fi vătămate și animale, mai ales în contextul Republicii Moldova, unde se găsesc animale în orice regiune și loc. În reglementările sale, legiuitorul moldovean a stabilit un mecanism prin care persoana ce deținea în proprietate un animal și care a fost vătămat sau a decedat în urma survenirii cazului asigurat poate să obțină în urma întrunirii condițiilor prevăzute de lege dreptul la achitarea unei despăgubiri de asigurare.

Din moment ce obiectul prezentei cercetări se referă în exclusivitate la trei categorii importante de raporturi de asigurare, este necesar să se aprecieze care dintre acestea posedă un mecanism legal efectiv prin care proprietarii de animale își pot recupera prejudiciile în urma accidentelor rutiere.

Prima categorie de raporturi se referă la asigurarea facultativă de bunuri (CASCO), iar în acest caz este evident că despăgubirea de asigurare nu va include (și pe bună dreptate) cheltuieli ce se referă la repararea prejudiciului cauzat în urma vătămării animalelor; or, obiectul respectivei categorii de asigurare privește în exclusivitate mijlocul de transport supus asigurării.

O altă categorie esențială de raporturi ține de asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule. Spre deosebire de categoria precedentă, aceasta prevede, în mod expres, posibilitatea legală de stabilire a despăgubirilor în cazul vătămării sau pieririi animalelor (art. 26 al Legii nr. 414 din 22.12.2006).

Astfel, la stabilirea despăgubirilor în cazul vătămării sau pieririi animalelor, se va ține cont de prețul 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. Iar în cazul animalului care trebuie sacrificat și a cărui carne poate fi valorificată, la calculul despăgubirii se ia în considerare costul cărnii valorificate, prin deducerea acestei valori. [87, p.13]

Totuși, în pofida faptului că există un mecanism de stabilire a despăgubirii de asigurare în cazul vătămării sau pieririi animalelor, acesta nu cuprinde toate situațiile reale și posibile.

Astfel, în cazul în care au fost vătămăte sau au pierit păsări, va fi obligat asigurătorul la achitarea unei despăgubirii de asigurare? Sau noțiunea de păsări este cuprinsă în noțiunea de animale cu care operează legiuitorul în conținutul Legii nr. 414 din 22.12.2006?

Întrebările respective au fost generate de lipsa unei reglementări detaliate a Legii nr. 414 din 22.12.2006, dar și de reglementarea defectuoasă din Hotărârea Guvernului Republicii Moldova *cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje*, nr. 854 din 28.07.2006, care folosește inadecvat în aceeași normă juridică atât noțiunea de animal, cât și cea de pasăre; mai mult ca atât, reglementarea defectuoasă se observă și prin utilizarea cel puțin ciudată a expresiei „*animale mici*”. [82, p.10]

Ne va fi foarte greu să deducem intenția legiuitorului din moment ce actele normative relevante în acest sens au fost adoptate în ani diferiți, respectiv autorii au fost diferiți, iar fără o verificare extrem de prudentă în materie de noțiuni ale legislației conexe, atestăm situație care poate prejudicia caracterul uniform al jurisprudenței naționale.

Totuși, considerăm că drept punct de reper urmează a fi considerată Hotărârea Guvernului Republicii Moldova *pentru aprobarea unor norme sanitar-veterinare privind mișcarea necomercială a animalelor de companie*, nr. 839 din 17.12.2009, a cărei anexă cu numărul 1 stabilește foarte clar ce urmează să înțelegem prin specii de animale:

- a) Câini;
- b) Pisici;
- c) Dihori domestici;
- d) Nevertebrate (cu excepția albinelor și crustaceelor), pești tropicali ornamentali, amfibieni, reptile;
- e) Păsări: toate speciile (cu excepția păsărilor de curte);
- f) Mamifere: rozătoare și iepuri domestici.

În confirmarea poziției noastre vine și definiția din DEX, care nu oferă niciun indiciu că păsările nu ar cădea sub incidența acestei noțiuni, iar definiția din DEX în situații de confuzie legislativă are un aport considerabil în securizarea raporturilor juridice, cu excepția, desigur, a noțiunilor autonome. [94]

O astfel de interpretare nu doar că este absolut necesară pentru uniformizarea practicii judiciare, dar este corectă și justă în raport cu spiritul legii, iar un alt fel de interpretare ar compromite securitatea juridică atât de necesară într-un stat de drept.

A treia categorie de raporturi de asigurare este reglementată de prevederile Legii nr. 1553 din 25.02.1998. Totuși, respectivul act normativ nu este atât de explicit precum ar fi trebuit să fie respectându-se condițiile tehnicii legislative; or, în conținutul lui nu vom regăsi reglementări relevante ce privesc achitarea despăgubirii de asigurare în cazul vătămării de animale în urma survenirii cazului asigurat, fapt ce pune la îndoială dreptul călătorului de a primi o despăgubire de asigurare.

La prima vedere, din moment ce legiuitorul nu a reglementat oportunitatea obținerii despăgubirii de asigurare în cazul în care au avut de suferit animalele călătorului, acesta din urmă nu este îndreptățit la o astfel de despăgubire din partea asigurătorului.

Totuși, în urma unei analize a prevederii normative ce reglementează dreptul asigurătorului de a plăti despăgubirea de asigurare [101, art.25], nu regăsim nici măcar o tangență în privința prejudiciilor cauzate animalelor.

Lipsa de reglementare a oportunității de primire a unei despăgubiri de asigurare în cazul survenirii cazului asigurat nu denotă lipsa dreptului proprietarului animalului de a primi despăgubirea prejudiciului cauzat; or, acesta va deține, în temeiul răspunderii delictuale, drept de creanță asupra persoanei culpabile de provocarea respectivelor daune.

În conformitate cu legislația în vigoare [92, p.10], pasagerul are dreptul să transporte contra plată, la tariful stabilit, bagaje în mărimile prevăzute de Regulamentul transporturilor rutiere de călători și bagaje, animale (câini, pisici), animale mici și păsări în cuști, cu prezentarea actelor eliberate de serviciul veterinar al țării din care se transportă animalul (în cazul transporturilor internaționale) sau al Republicii Moldova (în cazul transporturilor naționale) și cu condiția lipsei obiecțiilor fondate din partea celorlalți pasageri referitor la transportarea în salon a animalelor în cauză.

În această ordine de idei, propunem unele modificări legislative care au scopul de a apăra interesele legitime ale persoanelor în cazul survenirii riscului asigurat ca urmare a unui accident

rutier. Astfel, cu titlu de *lege ferenda*, propunem, completarea art. 8 al Legii nr. 1553 din 25.02.1998 cu alineatul 3¹, care va avea următorul conținut:

„Despăgubirea pentru vătămarea sau pieirea 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.”

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”.

3.3.4. Despăgubirea de asigurare în caz de avariere sau distrugere de alte bunuri

Termenul „bunuri” utilizat în această secțiune, în mod evident, nu include și mijlocul de transport, deoarece a fost analizat anterior în mod separat ca urmare a importanței categoriei de bunuri respective în contextul prezentului demers științific.

Legislația cu privire la asigurare din domeniul transportului rutier reglementează posibilitatea obținerii unei despăgubiri de asigurare și în cazul avarierii sau distrugerii altor bunuri decât mijlocul de transport.

În contextul titlului prezentei secțiuni, este lesne de observat că raporturile de asigurare ce derivă din contractele CASCO nu sunt pertinente aici; or, obiectul acestor contracte este în exclusivitate mijlocul de transport, care a fost analizat anterior în mod separat.

Totuși, contractele cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători sunt mai mult decât relevante în acest context. O prevedere expresă găsim în Legea nr. 1553 din 25.02.1998, care stabilește, la art. 8 alin. (3), că, în cazul deteriorării sau nimicirii totale a bunurilor în urma accidentului în transport, se compensează valoarea efectivă a bunurilor (bagajelor) deteriorate sau nimicite, cu condiția declarării lor, echivalentă cu 20 de dolari SUA pentru 1 kg de greutate a bagajului, dar nu mai mult decât echivalentul a 1000 de dolari SUA.

Analizând prezenta prevedere normativă, apreciem drept eronată alegerea legiuitorului de a utiliza o valută străină în detrimentul monedei naționale în cazul aprecierii limitelor despăgubirii de asigurare în cazul deteriorării sau nimicirii totale a bunurilor (bagajelor). Or, în conformitate cu legislația în vigoare, moneda națională a Republicii Moldova este leul moldovenesc [32, art.130, alin.2]; respectiv, utilizarea unei valute străine în detrimentul monedei naționale într-un act normativ, indiferent de scop, urmează a fi justificată extrem de convingător, ceea ce, după părerea noastră, legiuitorul nu o face în această situație.

De asemenea, actul normativ cadru pentru reglementarea raporturilor ce reies din contractele RCA (Legea nr. 414 din 22.12.2006) are norme exprese referitor la achitarea despăgubirii de asigurare în cazul avarierii sau distrugerii altor bunuri decât mijlocul de transport. Astfel, potrivit art. 15 alin. (4) din această lege, la avarierea sau distrugerea de bunuri, despăgubirea de asigurare se acordă pentru bunurile aflate în afara autovehiculului care a produs accidentul, cu excepția celor specificate la art. 16 al Legii nr. 414 din 22.12.2006 (*prevedere normativă care stabilește pagubele bunurilor asupra cărora nu se întinde despăgubirea de asigurare*), iar pentru bunurile aflate în acel autovehicul, numai dacă ele nu erau transportate în baza unui raport contractual încheiat cu posesorul sau cu utilizatorul autovehiculului, precum și dacă nu aparțineau posesorului sau utilizatorului răspunzător de accident. [100, art.15, alin.4]

De remarcat că legiuitorul condiționează achitarea despăgubirii de asigurare pentru bunurile aflate în acel autovehicul de faptul dacă ele erau sau nu transportate în baza unui raport contractual încheiat cu posesorul. Astfel, în temeiul acestei prevederi normative, relațiile de asigurare (RCA) se intercalează cu cele referitoare la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători, fapt ce demonstrează o dată în plus că respectivele acte normative au o întindere și un conținut distinct unul față de altul, respectiv au o existență practică de sine stătătoare. O altă opinie în acest sens riscă să creeze confuzii legislative și, respectiv, să compromită securitatea juridică a prevederilor normative în materie de asigurare din domeniul transportului rutier.

Potrivit Legii nr. 414 din 22.12.2006, despăgubirea de asigurare pentru avarierea sau distrugerea de alte bunuri, altele decât mijlocul de transport și animale, se stabilește în funcție de costul reparației lor (art. 27), în limita unui milion de lei (art. 14 alin. (2) lit. a)).

Ca și în cazul celorlalte pagube, pentru obținerea despăgubirii de asigurare persoana păgubită trebuie să dovedească respectivele pagube cu documente justificative.

În acest sens, la art. 27 alin. (2) din legea menționată *supra* legiuitorul enumeră cu titlu neexhaustiv documentele justificative necesare. Astfel, persoana păgubită va confirma pagubele

produse prin accidentul rutier prin documente tehnice (deviz de reparație sau alte evaluări) după ce sunt verificate de asigurator. [100, art.27, alin.2]

3.3.5. Plata despăgubirilor

Deducem din cele menționate anterior, dar și din natura și scopul implicării instanțelor de judecată în soluționarea diferitor litigii, că, în cazul în care păgubitul nu are absolut nicio obiecție referitor la quantumul despăgubirii de asigurare pe care asiguratorul e dispus s-o achite în urma survenirii cazului asigurat, indiferent de raportul de asigurare în care ne aflăm, intervenția instanței de judecată nu este necesară.

Fără a se ține seama dacă despăgubirile au fost stabilite prin convenția părților sau prin hotărâre judecătorească, plata se face de către asigurator. [117, p.423]

Totuși, intervenția instanței de judecată este mai mult decât necesară în cazul în care părțile (în particular, persoana păgubită și asiguratorul) nu au ajuns la un acord comun referitor la anumite aspecte legate de despăgubirea de asigurare. De regulă, există neconcordanțe de opinii referitoare la quantumul despăgubirii de asigurare; totuși nu este exclusă posibilitatea apariției unor divergențe referitoare și la modalitatea de plată a despăgubirii.

De remarcat că asiguratorul este obligat să accepte cererea păgubitului privind modalitatea de plată a despăgubirii, care poate fi:

- în numerar;
- prin virament bancar;
- prin virament în contul bancar al unității de specialitate care a efectuat sau va efectua reparația.

Astfel, în temeiul faptului că este o obligație a asiguratorului de a accepta cererea păgubitului referitor la modalitatea de plată a despăgubirii, instanța de judecată urmează să oblige asiguratorul să achite despăgubirea de asigurare corespunzător solicitării păgubitului.

Totuși, în această situație considerăm că respectiva obligație a asiguratorului nu are un caracter absolut. Asiguratorul ar putea refuza o anumită modalitate de plată a despăgubirii de asigurare doar dacă își va întemeia acest refuz extrem de convingător, iar justificarea oferită de acesta va fi una proporțională cu interesele legitime ale persoanei păgubite.

În cazul în care asiguratorul întârzie plata despăgubirii de asigurare, persoana păgubită va avea la îndemână anumite pârghii legale corespunzătoare cu caracter sancționator.

Astfel, pentru încălcarea termenului de plată a despăgubirii de asigurare, în cazul contractului de asigurare din vina asigurătorului, acesta este obligat să achite penalitate în mărime de 0,1% pentru fiecare zi de întârziere. [87, p.13]

În aceeași ordine de idei, poziția Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova, prin care consideră posibilă achitarea unei penalități doar în cazul contractelor de asigurare CASCO și RCA, ridică semne de întrebare. Considerăm oportun a remarca că, în pofida faptului că actul normativ care reglementează raporturile de asigurare obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători nu face referire la achitarea unei penalități în cazul încălcării termenului de plată, totuși urmează să ne îndreptăm atenția spre actul normativ cu caracter general, anume: Legea nr. 407 din 21.12.2006, care se aplică deopotrivă contractelor CASCO, RCA și celor ce se referă la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători.

O altă polemică ce ar putea să apară la stabilirea penalității în cazul încălcării termenelor de achitare a despăgubirii de asigurare rezidă în aplicarea corectă a actului normativ.

În urma unei analize sistemice a raporturilor de asigurare, inclusiv a celor din domeniul rutier care constituie obiectul prezentei investigații, deducem că acestea sunt reglementate și de prevederile normative referitoare la protecția consumatorului. Păreră noastră este confirmată și de Plenul Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova [88, pct.4], care admite că prevederile normative referitoare la protecția consumatorului [99] reglementează relațiile ce au ca obiect bunuri sau servicii care pot apărea inclusiv din contractele privind asigurarea.

În temeiul celor menționate, ne aflăm în situația în care penalitatea și cuantumul acesteia în cazul încălcării termenului de achitare a despăgubirii de asigurare sunt reglementate de două acte normative distincte, care stabilesc condiții distincte. Astfel, spre deosebire art. 6 al Legii nr. 407 din 21.12.2006, care prevede o penalitate în mărime de 0,1% pentru fiecare zi de întârziere, [99] art. 27 al Legii nr. 105 din 13.03.2003 prevede o penalitate de 5% sau chiar 10% pentru fiecare zi de întârziere.

Pentru a se evita confuzii în ce privește prevederile normative ce urmează a fi aplicate, considerăm că trebuie urmate regulile referitoare la categoriile de acte normative; or, în caz de divergență între o normă a actului legislativ general și o normă a actului legislativ special cu aceeași forță juridică (în cazul de față, ambele acte legislative sunt legi organice), se aplică norma actului legislativ special. [103] Astfel, din moment ce raportul dintre Legea privind protecția consumatorilor, nr. 105 din 13.03.2003, și Legea cu privire la asigurări, nr. 407 din 21.12.2006, este unul dintre gen și specie, unde normele juridice referitoare la asigurare reprezintă un caz

special al raporturilor juridice privind protecția consumatorilor, deducem că penalitatea ce urmează a fi aplicată în caz de încălcare a termenului de achitare a despăgubirii de asigurare este de 0,1% pentru fiecare zi de întârziere.

Penalitatea în cadrul raporturilor de asigurare din domeniul rutier este stabilită de lege (*clauza penală legală*) și constituie o excepție de la regula generală prevăzută de art. 947 alin. (1) CC RM, întrucât nu constituie o prevedere contractuală. Astfel, dacă părțile, în genere, nu au prevăzut în contract penalitatea stabilită de lege, atunci aceasta se consideră introdusă *de jure* și, respectiv, creditorul va fi în drept să ceară plata ei, indiferent de faptul dacă o asemenea obligație este prevăzută în contract. [5, p.177]

Referitor la aplicarea penalității, din cele menționate anterior este lesne de observat că urmează să se ia în considerare prevederile normative cu caracter general din Codul civil al Republicii Moldova; or, prevederile normative cu caracter special la care am făcut deja referire stabilesc în exclusivitate cuantumul penalității.

Astfel, în conformitate cu prevederile normative cu caracter general, penalitatea stabilită prin lege nu poate fi exclusă și nici micșorată anticipat prin acordul părților (art. 952 CC RM). Dacă părțile contractului au stabilit o clauză penală în alte condiții decât cele prevăzute de lege, clauza penală este nulă și se consideră înlocuită cu cea prevăzută de lege. [5, p.176]

În aceeași ordine de idei, la determinarea perioadei pentru care urmează a fi încasată penalitatea este necesar să se țină cont de prevederile art. 391 CC RM, potrivit cărora clauza penală urmează a fi încasată pentru perioada anterioară acțiunii, dar nu mai mare de 3 ani; or, încasarea penalității cade sub incidența termenului special de prescripție.

Perioada de întârziere în contractele de asigurare CASCO, în cazul în care nu se contestă mărimea despăgubirii, începe să curgă din momentul expirării termenului de plată a despăgubirii de asigurare stabilit prin contract.

În cazul contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, asigurătorul are obligația de a plăti despăgubirile de asigurare în termen de 10 zile calendaristice de la data finalizării dosarului de daune. [100, art.28, alin.1]

Reamintim că în situațiile în care în privința persoanei care a cauzat accidentul rutier a fost intentat un dosar penal sau un dosar contravențional, termenul de plată a despăgubirii de asigurare se va calcula din momentul în care sentința, decizia agentului constatator sau hotărârea judecătorească va deveni definitivă și, respectiv, executorie. [87, p.14]

O altă poziție ar compromite prezumția nevinovăției persoanei culpabile de producerea accidentului rutier, drept ce este garantat atât la nivel național, cât și la nivel internațional.

Totuși, această concluzie nu este aplicabilă asigurărilor facultative, cum este și contractul de asigurare CASCO, ale cărui clauze contractuale caracterizează natura juridică a contractului, dar și limitele drepturilor și obligațiilor. Aducem în acest sens, un exemplu extrem de relevant:

Între M.B. și CA „D” SA a fost încheiat un contract de asigurare de tip CASCO. Practic imediat după încheierea contractului, autovehiculul asigurat a fost sustras și a fost pornită urmărirea penală care a durat destul de mult. La cererea asiguratului de a-i fi achitată despăgubirea de asigurare, CA „D” SA a refuzat, iar refuzul și l-a întemeiat în baza clauzei prevăzute de pct. 3.2. din contractul de asigurare, potrivit căruia „în cazul în care pe cazul de asigurare este intentat un dosar penal sau este înaintată o pretenție în instanțele judecătorești, decizia de refuz sau de achitare a despăgubirii este luată de către asigurător numai după primirea sentinței definitive sau a hotărârii de suspendare sau clasare a dosarului penal”.

În această situație, Judecătoria Râșcani a invocat din oficiu nulitatea absolută a clauzei respective din contractul de asigurare, motivând că ea contravine legislației și agravează situația asiguratului. Instanța de judecată a conchis că obligația de achitare a despăgubirii de asigurare urma să fie executată de compania de asigurări conform unei alte condiții din contract: în decurs de 2 luni de la prezentarea deciziei avizate a organelor de urmărire penală despre intentarea dosarului penal privind furtul, ceea ce compania de asigurări nu a realizat. Ca urmare, acțiunea companiei de asigurări a fost respinsă, iar hotărârea instanței de fond a fost menținută de instanța de apel și de cea de recurs. [49]

Astfel, suntem de acord cu cercetătorul I. Mihalache care afirmă că este important să se înțeleagă că, la producerea cazului asigurat, compania de asigurări este obligată să plătească despăgubirea de asigurare în baza unei clauze scrise cu asiguratul, de la data prezentării confirmării eliberate de organul de urmărire penală că intentarea dosarului penal a început. Totuși, cea mai mare eroare în practică este aceea că companiile de asigurări speculează, invocând că vor achita despăgubirea de asigurare doar din momentul în care va exista o hotărâre irevocabilă a instanței de judecată pe dosarul penal, pe când procesele penale, așa cum cunoaștem, pot dura câțiva ani, timp în care asiguratul nu-și va putea primi despăgubirea de asigurare. [111, p.10]

Ca și în contractele de asigurare CASCO, în contractele de asigurare obligatorie de răspundere civilă asigurătorul va fi obligat la plata penalității în cazul neachitării în termen a despăgubirilor de asigurare, drept temei fiind aceleași prevederi normative [102, art.6, alin.6], aplicabile tuturor claselor de asigurare, în virtutea caracterului general al normei juridice respective.

Indiferent de raportul de asigurare existent, asigurătorul nu va putea cere pe cale de regres sau subrogație rambursarea sumelor plătite cu titlu de penalitate. [87, p.14]

Instanțele de judecată urmează să țină cont de faptul că obligațiile asigurătorului, care reies din contractele de asigurare CASCO și cea obligatorie de răspundere civilă privind plata în termen a despăgubirilor, sunt obligații pecuniare, în privința cărora sunt aplicabile prevederile art. 1854 alin. (4) CC RM.

În afară de penalitatea prevăzută de lege, companiile de asigurări urmează să achite și dobânzi de întârziere pe toată perioada întârzierii. În cazurile examinării acțiunilor în regres sau a acțiunilor prin subrogare, dobânda de întârziere, ca și penalitatea achitată, rămâne pe seama asigurătorului.

Totuși, pot să apară întrebări și polemici referitor la cazul în care mărimea despăgubirii de asigurare a fost contestată inițial de către persoana păgubită, iar ulterior prin hotărârea instanței de judecată s-a dispus încasarea unei sume mai mari decât cea stabilită de asigurător. În această situație legiuitorul nu stabilește cu certitudine dacă se vor calcula sau nu dobânzile de întârziere și/sau penalitățile.

Aici susținem pe deplin poziția Plenului Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova, că această diferență nu poate fi considerată ca fiind o obligație executată cu întârziere în sensul legislației civile. Astfel, pentru diferență în cauză nu se va plăti/încasa penalitatea și dobânda de întârziere [87, p.14], din moment ce respectiva obligație pecuniară a devenit certă abia după învestirea hotărârii instanței de judecată cu putere de lucru judecat. În caz contrar, asigurătorul este în situația când ar fi culpabil pentru neexecutarea unei obligații scadente, lichide, însă care nu e certă, fapt ce contravine spiritului legii și securității juridice a raporturilor civile.

3.4. Concluzii la capitolul III

Titlul capitolului sugerează că acesta reprezintă chintesența investigației, deoarece aici este analizat în complexitate și în detaliu conceptul despăgubirii de asigurare în cadrul raporturilor de asigurare din domeniul transportului rutier.

Astfel, o incursiune prealabilă asupra naturii juridice a răspunderii juridice civile și, în particular, a răspunderii civile delictuale a fost strict necesară. Temeiurile survenirii acesteia sunt în esență similare cu temeiurile angajării despăgubirii de asigurare.

A fost efectuată analiza despăgubirii de asigurare în cadrul procesului penal și contravențional, inclusiv cu determinarea aspectelor distincte.

Este de remarcat că la stabilirea despăgubirii de asigurare intervenția instanței de judecată va fi necesară doar în cazul în care există 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, am considerat că ar fi greu, ba chiar imposibil, a se determina importanța despăgubirii de asigurare, fără a analiza conținutul varietăților pe care le comportă despăgubirea de asigurare. Astfel, am clarificat cum se stabilește despăgubirea de asigurare în cazul avarierii sau distrugerii autovehiculului, în cazul vătămărilor corporale, de asemenea 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. Trebuie să remarcăm că, pentru a identifica temeiurile în baza cărora urmează să se achite despăgubire de asigurare, este necesar a se identifica și situațiile în care asigurătorul nu urmează să achite despăgubire de asigurare.

Așadar, trebuie reținut că, conform 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. 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, iar 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 existenței 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; or, conținutul acestuia este structurat cu intenția directă de a facilita înțelegerea justă a mecanismului de acordare a despăgubirii de asigurare.

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

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; trebuie excluse prevederile legale care stipulează că cuantumul prejudiciului se stabilește prin acord, excludere ce ar legaliza perfect termenul maxim de 3 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 către teoretizare și amplificare a 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.

CONCUZII GENERALE 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 contractual 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 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 privit ca patrimoniu propriu, fie ca patrimoniul al terțului păgubit. Prin urmare, putem deduce că despăgubirea de asigurare 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, am determinat următoarele sarcini:

- constatarea corectă și deplină a prejudiciului cauzat după survenirea cazului asigurat;
- determinarea cuantumului 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 ne determină la 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 de despăgubire 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 înlăturare a 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 asigurator, 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. Ținând cont de prevederile legale sau de limitele prevăzute de legiuitor la art. 14 al 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 pieirea 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 asigurator 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, propunem completarea art. 14 al Legii nr. 1553 din 25.02.1998 ce reglementează dreptul de regres al asiguratorului 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 asigura un coraport între prejudiciul cauzat și despăgubirea de asigurare, fiindcă legiuitorul a stabilit limitele răspunderii asiguratorului 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, nu poate depăși limitele prevăzute de lege.

Anume aceste limite, precum și modalitatea de calcul al prejudiciului real cauzat dau naștere unei multitudini de disensiuni și curențe 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 de 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 standardelor de evaluare a daunelor din accidente rutiere, se consideră oportună inițierea elaborării 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, inclusiv 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 accent pe despăgubirea directă, este evident că acest sistem, la ora actuală, nu poate fi aplicat pe teritoriul Republicii Moldova, din motiv că nu permite acest lucru cuantumul primelor de asigurare. Sperăm că odată cu liberalizarea tarifelor la primele de asigurare va fi posibilă implementarea acestui sistem.

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

Anume din aceste considerente este oportună ideea elaborării unui Regulament privind determinarea cuantumului 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 constă în argumentarea necesității de a elabora și de a implementa cât mai curând posibil Regulamentul privind determinarea cuantumului 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 al 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 descris exemple practice că sistemul respectiv 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

I Bibliografie în limba română

1. ALBU, D. *Lichidarea daunelor non-auto*. București: Unsicar, 2013. 85 p. ISBN 978-606-92304-9-7.
2. ALBU, I., URSA, V. *Răspunderea civilă pentru daunele morale*. Cluj – Napoca: Dacia, 1979. 310 p.
3. ALEXA, C., CIUREL, V., SEBE E., MIHĂESCU A.M. *Asigurări și reasigurări în comerțul internațional*. București: All BECK, 1992. 274 p. ISBN 9739-56-274-4.
4. ANGHEL, I.M., DEAK, F., POPA MARIN, F. *Răspunderea civilă*. București: Științifică, 1970. 449 p.
5. ANTOHI, L., CREȚU, I. et al. *Comentariul codului civil al Republicii Moldova*. Vol. II, Ediția a II-a. Chișinău: ARC, 2006. 1356 p. ISBN 9975-61-408-6.
6. BAIEȘ, S., ROȘCA, N. *Drept civil. Partea generală. Persoana fizică. Persoana juridică*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2004. 462 p. ISBN 9975-78-302-3.
7. BĂIEȘU, A., BĂIEȘU, S., BURUIANĂ, O. et al. *Codul civil al Republicii Moldova. Comentariu. Art.1-511*. Chișinău: „Tipografia Centrală”, 2006. 816 p. ISBN 978-9975-78-465-8.
8. BALTAG, D. *Teoria răspunderii și iresponsabilității juridice*. Chișinău: ULIM, F.E.-P., „Tipografia Centrală”, 2007. 440 p. ISBN 978-9975-920-49-0.
9. BELEIU, Gh. *Drept civil român. Introducere în dreptul civil. Subiectele dreptului civil. Ed. a VI-a, revăzută și adăugită de Nicolae M. și Trușcă P.* București: Șansa, 1999. 501 p. ISBN 9739-16-787-X.
10. BISTRICEANU, Gh. D. *Asigurări și reasigurări în România*. București: Universitară, 2006. 508 p. ISBN 978-973-749-057-5.
11. BÎRSAN, C. *Convenția europeană a drepturilor omului. Comentariu pe articole*. Ed. a 2-a. București: Ed. C.H. Beck, 2010. 1887 p. ISBN 978-973-115-676-7.
12. BLOȘENCO, A. *Răspunderea civilă delictuală*. Chișinău: ARC, 2002. 308 p. ISBN 9975-61-207-5.
13. BOBOȘ, Gh. *Teoria generală a dreptului*. Cluj-Napoca: Argonaut, 1999. 360 p. ISBN 9739-35-027-5.
14. BOROI, G. *Drept civil: Partea generală: Persoanele*. București: Hamangiu, 2008. 580 p. ISBN 978-973-1836-93-5.

15. BOTNARI, E. *Principiile dreptului: aspecte teoretico-practice*: tz. de doct. în drept. Chișinău, 2004. 136 p.
16. BRUMĂ, S. *Evoluția reglementărilor în materia răspunderii juridice civile delictuale*. Chișinău: Grafema Libris, 2014. 222 p. ISBN 978-9975-52-162-8.
17. Buletinul Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova. Nr.4 (221) 2014. Chișinău, 15.04.2014. 38 p.
18. CALEF, A. *Asigurarea contra incendiilor*. București, 1936.
19. CALOTĂ, I. *Asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse terților prin accidente de autovehicule (RCA)*: tz. de lic. în drept. Craiova, 2014. 57 p.
20. CASIAN, I. *Noțiuni generale privind contractul internațional de asigurare*. În: Revista Națională de Drept. 2011, nr.10-11. p. 159-163. ISSN 1811-0770.
21. 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.
22. CIOBANU, O. *Contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse în urma accidentelor auto*. În: Revista Națională de Drept. 2002, nr.3. 68 p. ISSN 1811-0770
23. CIOBANU, O. *Noțiunea și caracterele juridice ale contractului internațional de asigurare*. În: Revista Națională de Drept. 2001, nr.5, 68 p. ISSN 1811-0770.
24. CIUREL, V. *Asigurări și reasigurări. O perspectivă globală*. Londra: Rentrop & Straton, 2011. 866 p. ISBN 978-973-722-638-9.
25. CIUREL, V. *Asigurări și reasigurări: abordări teoretice și practici internaționale*. București: All BECK, 2000. 653 p. ISBN 973-655-006-0.
26. CIUREL, V. *Asigurări și reasigurări. O perspectivă globală*. București: Rentrop & Straton, 2011. 863 p. ISBN 978-973-7226-38-9.
27. COJOCARI, E. *Răspunderea civilă pentru neexecutarea, executarea necorespunzătoare și cu întârziere a obligațiilor contractuale*. În: Conferința științifico-didactică ULIM. Rezumatele comunicărilor. Chișinău, 22-23 mai 1998. p. 25.
28. CONSTANTINESCO, L.J. *Tratat de drept comparat. Vol.II: Metoda comparativă*. București: All Educational, 1998. 472 p. ISBN 973-9392-49-0.
29. CONSTANTINESCU, D. A. *Tratat de asigurări. Vol.I*. București: Universitară, 2006. 544 p. ISBN 973-709-012-8.

30. CONSTANTINESCU, D. A. *Management financiar în asigurări*. București: Economică, 2005. 440 p. ISBN 973-709-110-8.
31. Convenția europeană pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale: nr.1950 din 04.11.1950. În: *Tratate Internaționale*, 30.12.1998, nr.1 (342). În vigoare din 01.02.1998.
32. Constituția Republicii Moldova: din 29.07.1994. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 12.08.1994, nr.1. În vigoare din 27.08.1994.
33. Codul de procedură civilă al Republicii Moldova: nr.225 din 30.05.2003. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 12.06.2003, nr.111-115 (451). Republicat în: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 21.06.2013, nr.130-134 (415).
34. Codul penal al Republicii Moldova: nr.983 din 18.04.2002. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 13.09.2002, nr.128-129 (1012). Republicat în: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 14.04.2009, nr.72-74 (195).
35. Codul contravențional al Republicii Moldova: nr.218 din 24.10.2008. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 16.01.2009, nr.3-6 (15).
36. Codul de procedură penală al Republicii Moldova: nr.122 din 14.03.2003. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, 07.06.2003, nr.104-110 (447). În vigoare din 12.06.2003.
37. 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).
38. *Culegere de practică judiciară a Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție (2005-2006)*. Resp. ed. Poalelungi M. Chișinău: Cartier, 2007. 864 p. ISBN 978-9975-79-443-5.
39. DEAK, F. *Contracte civile și asigurări. Vol. II*. București: Actami, 1995. 269 p. ISBN 973-97016-3-9.
40. DEAK, F. *Drept Civil. Contracte speciale. Vol. I*. București, 1976. 226 p.
41. DEAK, F. *Curs de drept civil. Dreptul obligațiilor. Partea I. Teoria generală a obligațiilor*. București, 1960. 285 p.
42. Decizia Colegiului civil, comercial și de contencios administrative al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova. Nr. 2ra-637/2012 din 02.05.2012.
43. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova. Nr. 2ra-445/10 din 10.03.2010. Arhiva Judecătorei Bălți, sediul Fălești.

44. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova. Nr. 2ra-1845/09 din 02.12.2009. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Râșcani.
45. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova. Nr. 2ra-1449/09 din 24.06.2009. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Botanica.
46. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova. Nr. 2ra-1245/09 din 17.06.2009. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Buiucani.
47. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova. Nr. 2ra-2148/09 din 16.12.2009. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Centru.
48. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ lărgit al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova. Nr. 2ra-2206/09 din 16.12.2009. Arhiva Judecătoriei Comrat, sediul Ceadâr-Lunga.
49. Decizia Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova. Nr. 2ra-975/06 din 21 iunie 2006. Arhiva Judecătoriei Chișinău, sediul Râșcani.
50. Decizia Colegiului economic al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova. Nr. 2rae-180/2010 din 02.09.2010.
51. Decizia Înaltei Curți de Casație și Justiție a României. Nr. I din 28.03.2005. Disponibil: http://www.dreptonline.ro/decizii_rekurs_constitutionala/detaliu_decizie.php?id_decizie=283.
52. DEMETRESCU, P. I. *Asigurările maritime. Revista de drept comercial*. 1940. nr. 3, 559 p.
53. DIMA I. D. *Managementul daunelor auto*. București: Unsicar, 2013. 145 p. ISBN 978-606-92304-5-9.
54. 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).

55. Directiva 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 – [online], <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:31984L0005&from=EN> – (accesat – 12.08.2019).
56. Directiva 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 – [online], <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:31990L0232&from=EN> – (accesat – 12.08.2019).
57. 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 – [online], <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32000L0026&from=En> – (accesat – 12.08.2019).
58. 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 – [online], <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32005L0014&from=DE> – (accesat – 12.08.2019).
59. **DODON, S.** *Asigurarea răspunderii civile profesionale*. În: Culegere de lucrări ale Conferinței internaționale „Răspunderea penală, materială și disciplinară a executorului judecătoresc”. Chișinău, 2018. 88 p. ISBN 978-9975-144-34-6.
60. **DODON, S., COJOCARU, V.** *Principiile despăgubirii de asigurare*. În: Studia Universitatis Moldaviae. Chișinău, 2017, Nr.8 (108), 283 p. ISSN 1814-3199.
61. **DODON, S.,** Coraportul dintre cazul asigurat și riscul asigurat. În: Revista Institutului Național al Justiției. Chișinău, 2019, Nr.2 (49), 60 p. ISSN 1857-2405.

62. **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. 790 p. ISBN 978-973-116-404-5.
63. **DODON, S.** *Probleme practice și teoretice în aplicarea coeficientului de uzură la achitarea despăgubirii de asigurare.* În: Integrare prin cercetare și inovare. Rezumate ale comunicărilor în cadrul Conferinței Științifice Naționale cu participare internațională. Chișinău: Universitatea de Stat din Moldova, 250 p. ISBN 978-9975-71-818-9
64. **DODON, S.** *Reparația prejudiciului moral cauzat ca urmare a accidentelor rutiere.* În: Studia Universitatis Moldaviae. Chișinău, 2018, Nr.8 (118), 211 p. ISSN 1814-3199.
65. **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. 849 p. ISSN 2285-8407.
66. DOGARU, I., DĂNIȘOR, D.C., DĂNIȘOR, Gh. *Teoria generală a dreptului.* București: Științifică, 1999. 466 p. ISBN 973-44-0259-5.
67. DRAGAN, J., OANCEA, I. *Acțiunea penală și acțiunea civilă în procesul penal.* București: Ministerul Administrației și Internelor, 2006. 127 p. ISBN 973-745-021-3.
68. DRAGOMIR, M. *Repararea prejudiciului prin echivalent bănesc în contextul integraționist european: tz. de doct. în drept.* Chișinău, 2012. 180 p.
69. DRĂGHICI, M. *RCA versus CASCO.* București: C.H. Beck, 2011. 107 p. ISBN 978-973-115-921-8
70. DRĂGHICI, P. *Faptul juridic ilicit cauzator de prejudicii.* Craiova: Universitară, 1999. 236 p. ISBN 973-9271-54-8.
71. EDELBACHER, M., THEIL, M. *Criminalitate împotriva asigurărilor. Trad. Dima I.* București: Unsicar, 2012. 65 p. ISBN 978-606-92304-8-0.
72. ELIESCU, M. *Răspunderea civilă delictuală.* București: Academiei Republicii Socialiste România, 1972. 515 p.
73. FOTESCU, S., UNGUREANU, T., TEACĂ, A., CERNICA, V. *Inițierea în asigurări.* Chișinău: Editura „Policolor”, 2003, 156 p. ISBN 9975-9765-06.
74. FRANCHIMONT, M. *Tratat de procedură penală.* Vol. I. București: Paideia, 1994.

75. GARȘTEA, N. *Regimul juridic al activității de transport auto în Republica Moldova: tz. de doct. în drept.* Chișinău, 2015. 143 p.
76. GEORGESCU, St. O. *Contractul de asigurare și reasigurare. Vol. I. Asigurarea bunurilor.* București: Tipografia de artă și editură Leopold Geller, 1936.
77. GREACEANU, S., NECRELESCU, M. *Ghid pentru soluționarea daunelor morale.* -- București: Unsicar, 2012. 95 p. ISBN 978-606-92304-7-3.
78. GRIBINCEA, L. *Dreptul comerțului internațional: Tratan.* Chișinău: Reclama, 2014. 888 p. ISBN 978-9975-58-027-4.
79. HOLAN, A. *Transporturi, expediții și asigurări internaționale.* București: Didactică și pedagogică, 1975. 227 p.
80. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova cu privire la aprobarea cuantumului salariului mediu lunar pe economie, prognozat pentru anul 2019, nr. 21 din 18.01.2019. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2019, nr. 22-23.
81. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere. Nr.357 din 13.05.2009. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 15.05.2009, nr.93-94 (409). În vigoare din 15.07.2009.
82. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova cu privire la Regulamentul transporturilor auto de călători și bagaje. Nr.854 din 28.07.2006. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 08.08.2006, nr.124-125 (910).
83. Hotărârea Guvernului Republicii Moldova privind aprobarea Modulului de calculare a salariului mediu. Nr.426 din 26.04.2004. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 07.05.2004, nr.73-76 (570).
84. Hotărârea de Guvern Republicii Moldova cu privire la reorganizarea Sistemului informațional automatizat de căutare "Automobilul" în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării autovehiculelor și remorcilor acestora. Nr. 1047 din 08.11.1999. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 12.11.1999, nr. 126-127 (1113)
85. Hotărârea Comisiei Naționale a Pieței Financiare cu privire la aprobarea Regulamentului privind aplicarea sistemului bonus–malus la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule (în redacție nouă). Nr.22/3 din 29.04.2015. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 15.05.2015, nr.115-123 (757).
86. Hotărârea Comisiei Naționale a Pieții Financiare cu privire la primele de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto. Nr.26/10 din 13.06.2013. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 09.08.2013, nr.173-176 (1208).

87. Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție cu privire la aplicarea de către instanțele judecătorești a legislației în domeniul asigurărilor obligatorii și facultative a transportului auto. Nr. 11 din 16 decembrie 2013, pct. 41.
88. Hotărârea Plenului Curții Supreme de Justiție cu privire la practica aplicării legislației despre protecția consumatorilor la judecarea cauzelor civile. Nr. 7 din 09.10.2006 pct.4.
89. Hotărârea Curții Europene pentru Drepturile Omului în cauza Ziliberberg contra Moldovei. Hotărârile și Deciziile Curții Europene a Drepturilor Omului în cauzele moldovenești. Ed. a 2-a. Chișinău, 2009, Editura Gunivas. p. 37. ISBN 978-9975-908-90-0.
90. Hotărârea Judecătoriei Chișinău, sediul Buiucani Nr.2c-432/17 din 15.01.2018.
91. Hotărârea Judecătoriei Buiucani, mun. Chișinău. Nr.2-2571/15 din 29.06.2015.
92. Hotărârea Judecătoriei Centru, mun. Chișinău. Nr. 2e-413/12 din 30.11.2012.
93. Hotărârea Judecătoriei Centru, mun. Chișinău. Nr. 2e-131/12 din 15.02.2012.
94. Institutul de Lingvistică „Iorgu Iordan – Alexandru Rosetti” al Academiei Române. Dicționarul explicativ al limbii române (DEX). Ed. a II-a, revăzută și adăugită. București: Univers Enciclopedic, 2009. 1230 p. ISBN 986-606-92159-7-5
95. IONAȘCU, T. *Curs de drept civil. Teoria generală a obligațiilor*. București, 1950-1951.
96. IOANIȚESCU, D.R. *Contractul de asigurare*. București: Tipografia profesională, 1913.
97. Încheierea Colegiului civil și de contencios administrativ al Curții Supreme de Justiție a Republicii Moldova, nr.2ra-587/17 din 05.04.2017. Arhiva Judecătoriei mun. Chișinău, sediul Centru.
98. JOANDREA-MOGA, P.D. *Contractul internațional de asigurare CASCO*. București: Universul Juridic, 2011. 510 p. ISBN 978-973-127-594-9.
99. Legea privind protecția consumatorilor. Nr.105 din 13.03.2003. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 27.06.2003, nr.126-131 (507). Republicată în: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 21.10.2011, nr.176-181 (513).
100. 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.
101. Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători. Nr. 1553 din 25.02.1998. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr. 038.
102. Legea cu privire la asigurări. Nr.407 din 21.12.2006. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 06.04.2007, nr.47-49 (213).

103. Legea privind actele normative. Nr.100 din 22.12.2017. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 12.01.2018, nr. 7-17 (34). În vigoare din 12.07.2018.
104. Legea privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvai. Nr.132 din 31.05.2017. În: Monitorul Oficial al României, 12.06.2017, nr.431.
105. Legea privind asigurările și reasigurările în România. Nr.136 din 29.12.1995. În: Monitorul Oficial al României, 30.12.1995, nr.303.
106. LEȘ, I. *Noul Cod de procedură civilă. Comentariu pe articole, art. 1-1133*. București: Ed. C.H.Beck, 2013. 1417 p. ISBN 978-606-18-0126-8.
107. LONGHIN, V.V. *Regimul juridic al asigurărilor de stat*. București: Științifică, 1962. 385p.
108. MACOVEI, D., STRIBLEA, M.S. *Drept Civil. Contracte. Succesiuni*. Iași: Junimea, 2000.
109. MAZILU, D. *Teoria generală a dreptului*. București: All BECK, 1999. 387 p. ISBN 973-9435-30-0.
110. MIHAI, Gh., MOTICA, R. *Fundamentele dreptului: teoria și filosofia dreptului*. București: All BECK, 1997. 250 p. ISBN 973-571-213-X.
111. 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.
112. MOTICA, R.I., MOȚIU, F. *Contracte civile speciale. Teorie și practică judiciară. Curs universitar*. București: Lumina LEX, 2000. 384 p. ISBN 973-588-209-4.
113. NEDELSCHI, Gh. *Curs de drept civil*. București: Tipografia și Litografia Învățământului, 1956. 646 p.
114. NEGRU, B., NEGRU, A. *Teoria generală a dreptului și statului*. Chișinău: Bons Offices, 2006. 520 p. ISBN 978-9975-928-90-8.
115. NEGRU, T. *Asigurări: Ghid de asigurare*. București: All BECK, 2006. 315 p. ISBN 973-655-865-7.
116. NEMEȘ, V. *Dreptul asigurărilor. Ed-a II-a revăzută și adăugită*. București: Universul Juridic, 2011. 391 p. ISBN 978-973-127-693-9.
117. NIȚOIU, R. *Teoria generală a contractelor aleatorii*. București: All BECK, 2003. 475 p. ISBN 973-655-304-3.
118. Ordin pentru punerea în aplicare a Normelor privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule al Președintelui Comisiei de

- Supraveghere a Asigurărilor a României, nr.14 din 29.11.2011. În: Monitorul Oficial al României, 06.12.2011, nr.858/6. 32 p.
119. Ordonanța de urgență a Guvernului României privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terțelor persoane prin accident de vehicule și de tramvaie: nr.54 din 14.09.2016. În: Monitorul Oficial al României, 19.09.2016, nr.723.
 120. PĂTULEA, V., TURIANU, C. *Curs rezumat de drept al afacerilor*. București: Scripta, 1994. p. 318. ISBN 973-9161-15-4.
 121. POALELUNGI, M., SPLAVNIC, S. *Extraterritorialitatea Convenției europene a drepturilor omului: Obligații pozitive și jurisdicție*. Monografie. Chișinău: Tipografia Centrală, 2014. 300 p. ISBN 978-9975-53-404-8.
 122. POALELUNGI, M., FILINCOVA, S., SÎRCU I. et al. *Manualul judecătorului pentru cauze civile. Ed. a II-a*. Chișinău: Tipografia Centrală, 2013. 1200 p. ISBN 978-9975-53-197-9.
 123. POALELUNGI, M., ȘTERBETȚ, V., MACINSKAIA, V. et al. *Manualul judecătorului la examinarea pricinilor civile*. Chișinău: Cartier, 2006. 1016 p. ISBN 978-9975-79-412-1.
 124. POMPIL, D. *Faptul juridic ilicit cauzator de prejudicii*. Craiova: Editura Universitară, 1999.
 125. POPA, N. *Teoria generală a dreptului*. București: All BECK, 2002. 289 p. ISBN 973-655-197-0.
 126. POP, L. *Drept civil român. Teoria generală a obligațiilor*. București: Lumina LEX, 2000. 512 p. ISBN 973-588-055-5.
 127. POP, L. *Drept civil. Teoria generală a obligațiilor*. Vol. I. Ed. a. II-a. Iași: Fundației „Chemarea”. 1996. 499 p. ISBN 978-973-923-704-8.
 128. POPESCU, T.R., ANCA, P. *Teoria generală a obligațiilor*. București: Științifică, 1968. 448 p.
 129. POPESCU, C., MACOVEI, I. *Contractul de asigurare*. Iași: Junimea, 1982. 333 p.
 130. PRISAC, A. *Comentariul Codului de procedură civilă al Republicii Moldova*. Chișinău: Cartea Juridică, 2019 (Tipogr. „Lexon Prim”). – 1316 p. ISBN 978-9975-139-79-3.
 131. PUȘCAȘU, Z. *Conformarea legală a brokerilor de asigurare și/sau reasigurare*. București: Unsicar, 2013. 130 p. ISBN 978-606-93435-0-0.
 132. RARINCESCU, N. *Noțiuni de drept civil. Vol. I*. București. 1940. 880 p.

133. Recomandarea Colegiului Penal al Curții Supreme de Justiție cu privire la aplicarea art. 109 din Codul penal și 276 din Codul de procedură penală în cazurile împăcării părților: nr. 56 din 04.11.2013.
134. Regulamentul privind asigurarea facultativă a autovehiculelor nr.17/1976, aprobat prin Ordinul ministrului finanțelor nr. 137 din 30 martie 1976: nr.17/1976
135. REVENCO, B., OSMOCHESCU, E., RUSU, I. *Dreptul Uniunii Europene: Ghid. Cartea II*. Chișinău: Nova-Imprim, 2010. 390 p. ISBN 978-9975-4091-6-2.
136. RÎMNICEANU, N.I. *Transport și asigurare*. București: Cultura Națională, 1927.
137. ROMANDAȘ, N., BOIȘTEANU E. *Dreptul muncii: Manual*. Chișinău: Tpr. Centrală, 2015. 736 p. ISBN 978-9975-53-444-4.
138. ROMOȘAN, I.D. *Vinovăția în dreptul civil român*. București: All BECK, 1999. 356 p. ISBN 973-9435-15-7.
139. SAFTA-ROMANO, E. *Contracte civile. Încheiere, executare, încetare*. Iași: Ed. Polirom, 1999, 360 p. ISBN 973-683-198-1.
140. SCHWEFELBERG, A. *Asigurarea de bunuri de către sau pentru proprietar*. În: Anuarul Asociației Asigurătorilor. Vol. II. București, 1929, 67 p.
141. SPLITTER, B. Ch., KUHN, P. *Răspunderea în accidentele rutiere. Trad. Greceanu S. M., Weber M. I*. Ediția a 6-a. București: Unsicar, 2010. 615 p. ISBN 978-606-92304-1-1.
142. STĂTESCU, C., BÎRSAN, C. *Drept civil. Teoria generală a obligațiilor, Ed. a 8-a*. București: All BECK, 2002, 493 p. ISBN 973-655-178-4.
143. STOENESCU, I., ZILBERSTEIN, S. *Tratat de drept procesual civil. Teoria generală*. București: Editura Didactică și Pedagogică, 1983, 580 p.
144. SFERDIAN, I. *Dreptul asigurărilor: Ediția 3*. București: editura C. H. Beck, 2019. 381 p. ISBN 978-606-18-0839-7.
145. TABARAS, M. *Contractul de asigurare, contract de adeziune sau negociat?* În: Curierul Judiciar, 2006, nr.11.
146. TURCU, I. *Noul Cod civil republicat. Cartea a V-a. Despre obligații (art.1164-1649). Comentarii și explicații*. Ediția 2-a. București: C.H. Beck, 2011. 742 p. ISBN 978-973-115-964-5.
147. URS, I. *Repararea daunelor morale*. București: Lumina LEX, 2001. 240 p. ISBN 973-588-336-8.
148. VOLONCIU, N. *Tratat de procedură penală. Vol. I*. Ed. a 3-a. București: Editura Paidea, 1999. 521 p.

149. ZIMOLO, A. *RCA în lume. XIII Congres Mondial*. Paris: 2010. Trad. Korner M. Ed. Georgiana H. București: Unsicar, 2011. 172 p. ISBN 978-606-92304-6-6.
150. ZGARDAN, A. *Caracteristica asigurărilor prin efectul legii în domeniul transportului auto în Republica Moldova*. Chișinău: IDIS „Viitorul”, 2008, 27 p.

II Bibliografie în limba rusă

151. АБАШЕВА, Е.М. *Проблемы компенсации утраты товарной стоимости при страховых выплатах по договору обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств*. - Оп: Актуальные вопросы цивилистики. В: Материалы студенческой научной конференции (май 2008 г. - Пермь). - Пермь: Пермский гос. ун-т, 2008, 299 p.
152. АБРАМОВ, В.Ю. *Комментарий к страховому законодательству (постатейный): Закон РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации», Глава 48 Гражданского кодекса РФ*. Москва: Волтерс Клувер, 2008, 461 p. ISBN-978-5-466-00339-0.
153. АРАКЧЕЕВ, Д.Д. *Договоры ОСАГО: сложные случаи // Законодательство*. 2008, nr.10.
154. БЕРЖЕЛЬ, Ж.Л. *Общая теория права / Под. ред. В.И. Даниленко*. Москва: Nota bene, 2000, 576 p. ISBN 5-8188-0022-9.
155. ВАСЬКИН, В.В. *Гражданско правовая ответственность*. Владивосток: Изд-во Дальневосточного ун-та, 1988, p.8.
156. ВИТРЯНСКИЙ, В.В. и др. *Гражданское право: В 4-Х т. Том 4: Обязательственное право: Учебник для студентов вузов, обучающихся по направлению 521400 «Юриспруденция» и по специальности 021100 «Юриспруденция»; отв. ред. Е.А. Суханов*. 3-е изд., перераб. и доп. Москва: Волтерс Клувер, 2008, p. 370.
157. ДЕДИКОВ, С.В. *Обязательное страхование автогражданской ответственности: Вопросы и ответы*. Москва: Волтерс Клувер, 2004, p.29.
158. ЕМЕЛЬЯНОВ, Д.В. *Актуальные вопросы прутики применения норм, регулирующих отношения по возмещению вреда, причиненного дорожно-транспортным происшествием // Право и политика*. 2007, nr. 4, p. 107-108.
159. 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, p. 190.

160. КАРЯКИН, М. Ю. *Страхование политических рисков внешнеторговых операций и международных инвестиций*. Москва: Авуар консалтинг, 2002. 144 р. ISBN 5-902235-01-4.
161. КИБАК, Г., МИШИНА, Т., ЦОНОВА, И. *Гражданское право. Особенная часть*. Кишинэу: СЕР USM, 2009. 505 р.
162. КОЗИНОВ, А.Е. *Существенные условия договора страхования гражданской ответственности по российскому законодательству*: Дис... канд. юрид. наук: 12:00:03, р. 51-52.
163. КЛИШИНА, Ю. Е., ОВЧАРЕНКО, А. П., АГАРКОВА, Л. В., ДОРОНИН, Б. А., ГЛОТОВА, И. И., ТОМИЛИНА, Е. П., УГЛИЦКИХ, О. Н., ПОДКОЛЗИНА, И. М., ГЛАДИЛИН, А. А., СМАГИН, А. А. *Страхование*. Ставрополь: Агрус, 2017. 433 р. ISBN-978-5-9596-1383-2.
164. 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.
165. ПЕАРЕВА, Е.А. *Проблемы соотношения утраты товарной стоимости и упущенной выгоды в свете федерального закона „Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств”* // Юрист. 2006, nr.1, р. 23.
166. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации „О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств”. № 2 от 29.01.2015 г. Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации, 2015, nr. 3.
167. ПЫХТИН С.В. *ДТП как страховой случай по ОСАГО // Законы России: опыт, анализ, практика*. 2007, nr. 11, р. 31-32.
168. СЕРБИНОВСКИ, Б.Ю., ГАРЬКУША В.Н. *Страховое дело. Высшее образование*. Ростов на Дону: Феникс, 2004. 416 р. ISBN 5-222-04849-7.
169. СЕРИКОВ В. *Утрата товарной стоимости автомобиля по договору ОСАГО // Хозяйство и право*. 2004, nr. 9, р.47-48.
170. СПЛЕТУХОВ, Ю.А., ДЮЖИКОВ, Е.Ф. *Страхование. Учебное Пособие*. Москва: Инфра-М, 2005. 312 р. ISBN 5-16-002176-0.

III Bibliografie în limba engleză

171. PRESTON, S. and Colinvaux R.P. *The Law of insurance*. Londra, 1971, p. 34.
172. Road Traffic Act 1930. În: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1930/43/pdfs/ukpga_19300043_en.pdf

IV Bibliografie în limba franceză

173. BRIERE, G. de L'Isle, *Responsabilité civile. Assurances*. În: *Juris – Classeur*, Fascicola VIII bis, 1973, p. 53.
174. HEMARD, J. *Théorie et pratique des assurances terrestres*. Volume I. Paris, 1924, p. 81.
175. MARGEAT, H., FAVRE-ROCHEX, A. *Précis de la loi sur le contrat d'assurance*. Paris, 1971, p. 59.
176. PICARD, M. și BESSON, A. *Les assurances terrestres en droit français*. Tome premier, Le contrat d'assurance, Quatrième édition, Paris, 1975, p. 69.
177. PLANIOL, M., RIPERT, G. *Traité pratique de droit civil français*. Tome XI, Contrats civil, Paris, 1952, p. 579.

V Bibliografie în limba italiană

178. PALLAGI, A. *Per una determinazione del concetto di rischio*. În: *Assicurazioni*, 1969, nr. 2, p. 116.
179. VALENTIO, D. *Dei singoli contratti art.1861-1986*. Editura: Editrix-Torino. Milano, 2011. 934 p. ISBN-978-88-598-0140-5.

VI Bibliografie în limba germană

180. GURTHLER, M., *Das Risiko, seine Erfassung, Bemessung und Abgreung*, în *Versicherungswirtschaft Studienwerk*, Wiesbaden, 2008, p. 940-945.
181. HAX, K. *Bedeutung und Gliederung des versicher*, în *Versicherungswirtschaftliches Studienwerk*, Wiesbaden, 2008, 136 p. ISBN-978-3-89952-356-0.
182. HEIMBÜCHER, B. *Einführung in die Haftpflichtversicherung*. Karlsruhe: VVW, 2003, 329 p. ISBN-3-89952-015-7.
183. HUGEL, C. *Haftung und Deckung: Die Haftpflichtversicherung – eine Darstellung anhand von Fällen*. Karlsruhe: VVW, 2006, 295 p. ISBN - 978-3899522648.

Anexa nr.1 Adresare către CNPF



Nr. 121 din 13 iulie 2015

Comisia Națională a Pieței Financiare

Uniunea Asiguratorilor din Republica Moldova a examinat Proiectul final 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, elaborat de Comisia Națională a Pieței Financiare și Vă comunică următoarele.

În contextul neacceptării includerii în Proiect a propunerilor de completare la **art. 29** „utilizatorul autovehiculului nu a îndeplinit obligațiile prevăzute la art. 18 lit. c) și lit. e)”, Uniunea Asiguratorilor din Republica Moldova propune:

1. Art. 18 al. (2) – se expune în redacție nouă: (2) *Nerespectarea de către asigurat sau de către utilizatorul autovehiculului a prevederilor alin.(1) lit.b), c) și e) nu îl scutește pe asigurator de obligația de a plăti despăgubirea, acesta fiind însă în drept să înainteze împotriva asiguratului acțiune de regres privind cheltuielile suplimentare aferente neîndeplinirii prevederilor menționate în mărime de 15% din suma despăgubirii de asigurare achitată dar nu mai puțin de 3 000 MDL pentru persoane juridice și 1 000 MDL pentru persoane fizice, dar nu mai mult de 75 000 MDL pentru persoane juridice și 25 000 MDL pentru persoane fizice.*

Argumentarea: Prin modificarea propusă se urmărește scopul de a disciplina comportamentul contractual al Asiguraților în cazul nerespectării obligațiilor prevăzute la art.18 alin.(1) lit.b), lit.c) și lit.e) din Legea nr.414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule. La moment deși obligația sus indicată persistă, practica demonstrează că de mai bine de 3 ani această normă este caducă. Iar Asigurații nu depun avize, nu depun documentele corespunzătoare și nici nu reacționează la scrisorile Asiguratorilor. Astfel aceștia suportă cheltuieli suplimentare la instrumentarea dosarelor de daune, la verificarea cazurilor de fraudă, la obținerea informațiilor necesare pentru examinarea oportunității de regres etc. În asemenea circumstanțe, sancțiunile propuse în conținutul normei va exclude orice comportament vicios din partea Asiguraților.

Conceptul sancțiunilor propuse, se regăsește în reglementările și practica de regularizarea daunelor în sistemul internațional de asigure de răspundere civilă Carete Verde care potrivit art.5 din Regulamentul Consiliului Birourilor, cheltuielile de gestiune a dosarelor de daune se estimează în limita a 15 % din despăgubirea de asigurare achitată dar nu mai mult de 200 EURO.

Astfel, norma respectivă având deja o aplicabilitate practică, conferă specificul punitiv al obligației Asiguraților de răspundere civilă prevăzută la art.18 alin.(1) lit.b), lit.c) și lit.e) din Legea nr.414 din 22.12.2006, în scopul prevenirii unui risc de contraprestație sporită din partea Asiguratorilor la regularizarea dosarelor de daune în coraport cu mărirea primei de asigurare subscrisă.

2. Susținem propunerea unei redacții noi la **art.19 alin.(1) lit.a)** din varianta Legii 414 în vigoare, având următoarea redacție:

„ la prezentarea documentelor ce atestă culpa asiguratului sau utilizatorului să verifice valabilitatea poliței de asigurare AORCA, să înregistreze cazul asigurat și să deschidă dosarul de daune”.

Argumentarea: Deschiderea dosarului de daune în baza numai unei informații cu privire la existența daunei aduce în multe cazuri de deschidere a dosarelor de daune care din lipsa documentelor constatate nu își găsesc finalizarea. Plus la cele expuse asiguratorul trebuie să creeze rezervele de daune care au la bază numai o declarație verbală.

Deschiderea dosarelor de daună în baza documentelor ce atestă culpa asiguratorului va permite de a evita aceste cazuri și de a stabili o ordine clară în deschiderea dosarelor de daună și formarea rezervelor.

3. La **art.23 alin.(9)** se propune excluderea referinței la art.1416 din Codul civil al Republicii Moldova.

Argumentarea:

În conformitate cu prevederile art.6 alin.(1) și alin.(3) din Legea nr.780 din 27.12.2001 privind actele legislative, în dependență de caracterul normelor cuprinse, actele legislative se împart în acte legislative generale, speciale și de excepție, totodată, actul legislativ special cuprinde norme juridice aplicabile în exclusivitate unor categorii de raporturi sociale sau subiecte strict determinate prin derogare de la regula generală. În caz de divergență între o normă a actului legislativ general și o normă a actului legislativ special cu aceeași forță juridică, se va aplica actul legislativ special.

Având în vedere cele menționate, în cadrul delimitării normelor juridice imperative aplicabile în cadrul regularizării daunelor urmare a producerii accidentelor de circulație în baza cărora apare obligația asiguratorului de răspundere civilă auto de a acoperi prejudiciul urmează a fi aplicate normele de drept speciale reglementate prin Legea nr.414-XVI din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și nicidecum prevederile art.1416 din Codul Civil al Republicii Moldova.

Astfel, ținând cont de cele menționate supra, pentru delimitarea drepturilor și obligațiilor participanților în cadrul regularizării daunelor în baza polițelor de răspundere civilă auto, urmează a ne ghida de prevederile exclusive a legii Legea nr.414-XVI din 22.12.2006.

Totodată, răspunderea delictuală în sine prevede o altă abordare de recuperare a prejudiciului ceea ce se contrazice cu modul de apreciere a pagubei real suportate. Mai mult ca atât, prin aplicarea exhaustivă a acestui articol, se crează pîrghii interpretative privind aplicarea regulilor de repararea a prejudiciului în cadrul răspunderii delictuale, ci nu în baza prevederilor Legii nr.414-XVI cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule din 22 decembrie 2006. Totodată aplicarea acestui articol (în special „...obligă autorul prejudiciului să pună la dispoziție un bun de același gen...”) va sfida modalitatea de despăgubire în sensul art.23 alin.(1) din Legea nr.414-XVI cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule din 22 decembrie 2006.

4. Se propune excluderea din proiect a **lit.c), art.23, al.(9), par.1.** deoarece dublează prevederile alin.b). Conform prevederilor proiectului de modificări și completări uzura la vehicule de pînă la 3 ani nu se aplică.

5. La **art.23 al.(9) paragr. 1) lit. c)** se propune următorul conținut:

c) recomandărilor metodice privind efectuarea expertizei tehnice independente a mijloacelor de transport elaborate în cadrul asigurărilor obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule

Argumentare: Legea nu trebuie să conțină formule concrete de calcul deoarece produc diferite interpretări și dezbateri, dar trebuie să facă trimitere la unele normative elaborate de specialiști în domeniu.

În varianta propusă de CNPF prevede la art.23 al.9) lit.c) pentru a stabili valoarea pieselor de înlocuire la calculul prejudiciului material urmează ca coeficientul uzurii să constituie raportul dintre prețul pieselor originale prevăzute în sistemele informaționale și prețul pieselor fabricate în baza de licență.

Considerăm această abordare incorectă, deoarece crează condiții favorabile pentru fraudă și anume:

- întreprinderile de specialitate fiind cointeresate să-și mărească veniturile vor majora prețul la piesele de licență, astfel încât diferența dintre prețul la piesa originală și cea de licență va fi practic zero;
- egalarea în preț a pieselor de licență și celor originale va face inoportun importul de către agenții economici a pieselor de licență (acest lucru deja se atestă pe piață), prin urmare vor crește nejustificat costurile reparațiilor autovehiculelor;
- se crează situație de îmbogățire nejustificată, atunci când pentru reparația unui autovehicul relativ vechi (mai mare de 4 ani) vor fi utilizate piese la prețul celor originale, ceea ce va duce la înnoirea nejustificată a autovehiculului reparat (art.1416 C.C.)
- se va crea situație când costul reparației autovehiculului va depăși valoarea lui reală la data accidentării.

Uniunea Experților-Evaluatori Independenți propune elaborarea unei metodologii unificate de expertiză a autovehiculelor avariate în urma accidentelor rutiere și calculul prejudiciului real suportat, luând în considerație toți factorii obiectivi inclusiv vechimea și parcursul efectiv al autovehiculului.

6. Se propune la capitolul VIII un nou art.42 care va avea următorul conținut:

Asociația Experților-Evaluatori Independenți în termen de 3 luni de la data publicării va elabora și prezenta Comisiei Naționale a Pieței Financiare pentru aprobare Regulamentul cu privire la organizarea și desfășurarea expertizelor tehnice independente a autovehiculelor , precum și va elabora recomandări metodice pentru efectuarea expertizei tehnice independente a autovehiculelor în cadrul asigurărilor obligatorii de ruspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule

Argumentare: art.19 din Legea nr.989 cu privire la activitatea de evaluare.

Cu respect,

Președintele Uniunii Asiguratorilor
din Moldova

Eugeniu Dațco

Anexa nr.2 Confirmare de participare în grupul de lucru pentru formularea proiectului de lege ferenda, din partea Uniunii Asiguratorilor din Moldova



158 din 16 octombrie 2015

mun. Chișinău

Rectorului Universității
de Studii Politice și Economice Europene
„Constantin Stere”
dr. conf. univ. Frunțașu Platon

Prin prezenta, Uniunea Asiguratorilor din Republica Moldova confirmă faptul că dnul Dodon Sergiu participă la ședințele de lucru referitor la examinarea proiectelor de modificare și completare a Legii nr. 407-XVI din 21.12.2006 cu privire la asigurări și Legii nr.414-XVI din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, unde ultimul și-a adus aportul la elaborarea propunerilor de modificare și completare a documentelor vizate.

Președintele Uniunii Asiguratorilor din Moldova


Eugeniu Dațco


**Anexa nr.3 Proces-verbal de confirmare a participării la grupul de lucru privind
înlăturarea deficiențelor apărute în cadrul executării mecanismului-cadru de cooperare
elaborat și semnat la 08.05.2015**

PROCES-VERBAL
nr. 23-OS-6105
din 04 august 2017
al ședinței de lucru cu reprezentanții
asiguratorilor licențiați din Republica Moldova
(Chișinău, 02.08.2017, bir. 539)

A prezidat:

Gheorghe BĂLAN Viceprim - ministru

Au participat:

Ion COBZARI	„ACORD GRUP” SA
Sergiu DODON	„ASTERA GRUP” SA
Dinu GHERASIM	„DONARIS VIENNA INSURANCE GROUP” SA
Tudor IURCU	„GALLAS” SA
Sergiu COSTIN	„GARANȚIE” SA
Vadim BERZAN	„GRAVE CARAT ASIGURĂRI” SA
Maia BĂIEȘU	„KLASIKA ASIGURĂRI” SA
Gheorghe NAFORNIȚĂ	„MOLDASIG” SA
Vladimir ȘTIRBU	„MOLDCARGO” SA
Alin GVIDIANI	Șef-adjunct al Biroului politici de reintegrare
Vasile MAGU	Șef secție politici de reintegrare
Marin BODRUG	Consultant principal, Biroul politici de reintegrare

S-a discutat:

Realizările înregistrate și dificultățile întâmpinate în procesul de implementare a Mecanismului-cadru de cooperare a agenților de asigurări în domeniul contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto, semnat la 08.05.2015 de către 14 companii de pe malul drept și 1 de pe malul stâng (S.A.T.I. „СБ-Универсальные системы страхования”), precum și coordonarea pozițiilor vizavi de oportunitatea prolongării termenului de acțiune al acestuia.

Conform prevederilor pct. 7.3. din mecanismul menționat la 08.05.2016 a expirat termenul de acțiune al acestuia, între timp unele companii din Republica Moldova s-au reorganizat/ lichidat/ schimbat denumirile, au apărut noi asiguratorii interesați să adere la mecanismul-cadru: 2 de pe malul drept („General Asigurări” SA și „Intact Asigurări Generale”) și 3 de pe malul stâng (S.A.T.I. „Арион”, S.A.T.I. „Страховой Дом” și S.A.T.I. „Стандарт Страхования”), și respectiv, se impune necesitatea examinării măsurilor ce se impun a fi întreprinse în acest sens.

S-a remarcat că principalele dificultăți legate de realizarea acestui mecanism țin de faptul că mecanismul în cauză nu generează efecte juridice veridice, implică colaborări cu entități neînregistrate/ nesupravegheate de Comisia Națională a Pieței Financiare și care nu se conformează la prevederile legislației Republicii Moldova, vizează transmiteri și prelucrări neautorizate de date cu caracter personal, iar

sumele-limită ce pot fi recuperate în caz de accidente rutiere și distrugerii de bunuri pentru asigurării CASCO sunt la o diferență enormă (50000 de „ruble transnistrene” sau 89300 lei pe malul stâng și 5 milioane de lei pe malul drept) dezavantajând activitatea asiguratorilor licențiați.

În rezultatul discuțiilor s-a convenit:

1. Pe **08 august 2017, ora 11:00, în incinta Casei Guvernului, bir.539**, va avea loc o nouă ședință de lucru cu participarea asiguratorilor licențiați din Republica Moldova, în cadrul căreia ultimii vor expune poziția instituției referitor la:

- perspectivele de continuare a interacțiunii între agenții de asigurări de pe ambele maluri ale Nistrului în baza prevederilor Mecanismului-cadru din 08.05.2015, cu prelungirea termenului de acțiune a acestuia și acceptarea aderării noilor părți-contractante;
- necesitatea operării unor amendamente la mecanismul menționat sau renegocierea unui nou document de referință;
- renunțarea la mecanismul în cauză cu invocarea argumentelor de resort.

2. **Până la 08 august 2017**, asiguratorii licențiați din Republica Moldova vor prezenta în scris poziția instituției pe marginea aspectelor specificate la pct.1 și vor furniza informații relevante cu privire la realizările în acest domeniu și dificultățile întâmpinate în instrumentarea dosarelor de daună sau neonorarea obligațiilor din partea agentului de asigurare de pe malul stâng al Nistrului (date statistice, cazuri instrumentate, eventuale litigii, dezavantaje pentru companiile de asigurări de pe malul stâng, etc).

3. În baza opiniilor formulate și a informațiilor prezentate de asiguratorii licențiați din Republica Moldova, Biroul politici de reintegrare va sistematiza o poziție consolidată și va informa Tiraspolul prin intermediul canalului de dialog de la nivelul reprezentanților politici în procesul de negocieri pentru reglementarea transnistreană.



Gheorghe BĂLAN

Viceprim-ministru

Anexa nr.4 Proiect privind modificarea unor acte legislative

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

LEGE

pentru modificarea unor acte legislative

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art.I. - Legea nr. 407/2006 cu privire la asigurări (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr. 47-49), se modifică după cum urmează:

La articolul 17 alineatul (1):

- Lit. d) după cuvintele „*prevăzute de legislație*,” se va completeze cu cuvintele „*precum și condițiile de asigurare și de contract*”.

Președintele Parlamentului

Anexa nr.5 Proiect privind modificarea unor acte legislative

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

LEGE

pentru modificarea unor acte legislative

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Art.I. - Legea nr. 1553/1998 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1998, nr. 038), se modifică după cum urmează:

La articolul 8 se propune completarea cu alin. 31 care va avea următorul conținut:

„Despăgubirea pentru vătămarea sau pieirea 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 asigurator 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.”

La art.14 se propune completarea cu lit. e) care va avea următorul conținut:

„transportarea de către pasageri a animalelor (câni, pisici) și a păsărilor contrar condițiilor prevăzute de legislația în vigoare”.

Președintele Parlamentului

**Anexa nr.6 Sesizarea adresată CNPF și Ministerul Justiției privind inițierea
modificării art. 23 al Legii nr.414 din 22.12.2006**

Către Comisia Națională a Pieței Financiare,
MD-2012, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 77

Ministerul Justiției al Republicii Moldova,
MD-2012, mun. Chișinău, str. 31 August 1989, nr.82

De la Dodon Sergiu,
Șef al Serviciului Juridica al C.A. „Asterra Grup” S.A.,
mun. Chișinău, str. București 81

C E R E R E

Onorată autoritate!

Prin Legea nr.239 din 29.12.2015 pentru modificarea și completarea Legii nr.414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, care a intrat în vigoare la data de 05.02.2016, au fost introduse noi modificări, inclusiv în procedura de stabilire a despăgubirilor în cazul avarierii sau distrugerii autovehiculului.

Astfel, în conformitate cu art.23 al Legii nr.414 din 22.12.2006, în redacția nouă, persoana păgubită are dreptul să solicite de la asigurător despăgubirea pentru avarierea sau distrugerea autovehiculului, care nu poate depăși nici una din următoarele valori:

- a) valoarea pagubei real suportate;
- b) diferența dintre valoarea autovehiculului la data producerii accidentului și valoarea rămasă;
- c) limita despăgubirii prevăzută de prezenta lege.

În practică, apare des problema stabilirii pagubei real suportate pentru autovehiculele deteriorate când păgubitul solicită încasarea despăgubirii de asigurare în numerar sau transfer la contul bancar.

Această problemă urmează a fi privită sub aspectul procedural și aspectul material.

Potrivit alin.11 art.23 al Legii nr.414-XVI din 22.12.2006 ” *indiferent de vechimea de exploatare a autovehiculului și parcursul acestuia, în cazul în care despăgubirea de asigurare se solicită în numerar sau prin virament în contul bancar al persoanei păgubite, cuantumul despăgubirii de asigurare se stabilește luînd în calcul prețurile medii practicate de minimum trei unități de specialitate acceptate de părți pentru manopera și pentru materialele aferente reparației sau înlocuirii părților componente și pieselor avariate, precum și pentru părți componente și piese noi fabricate în bază de licență sau originale foste în folosință care corespund cerințelor tehnice și de securitate rutieră. ...*

Reieșind din conținutul alin.11 reiese că persoana păgubită și asigurătorul trebuie să dea acordul asupra unităților de specialitate (minim trei) care vor constata suma necesară pentru remedierea defectelor automobilului deteriorat.

Conform al.(13) al aceluiași articol, în redacție nouă, *„în cazul unui dezacord între părți în privința alegerii expertului independent sau a unității de specialitate ce trebuie să stabilească costul reparației părților componente sau a pieselor avariate, costul lucrărilor de reparație, valoarea autovehiculului la momentul accidentului sau valoarea rămasă, părțile urmează să menționeze acest fapt în dosarul de daune, fiind îndreptățite legal să apeleze individual la serviciile experților independenți sau ale unităților de specialitate pentru stabilirea pagubelor.”*

Astfel, în cazul în care una din părți sau ambele nu sunt de acord cu expertul independent sau unitatea de specialitate aleasă, sau nu este de acord cu constatările efectuate de expertul independent sau unitatea de specialitate, părțile au dreptul de a se adresa experților independenți sau unităților de specialitate pentru stabilirea pagubelor. Important este că dezacordul urmează a fi făcut în scris și consemnat în dosarul de daune, lipsa dezacordului ar însemna, în mod tăcut, acceptul.

Ținem să menționăm că, în practică, părțile păgubite apelează de sine stătător la serviciile experților independenți sau la unitățile de specialitate pentru constatarea prejudiciului cauzat, înainte de a parcurge procedura prevăzută în al.(11) a art.23, adică în afara dosarului de daune și înainte ca să fie discutată și stabilită împreună cu asigurătorul expertiza comună conform prevederilor legale. Însă, în conformitate cu al.(12) al art.23 *„Actele de evaluare a despăgubirii de asigurare întocmite fără respectarea prevederilor prezentului articol nu pot servi drept temelie pentru achitarea despăgubirii de asigurare.”* Cauza Postica Andrei împotriva Societății pe Acțiuni „Asterra Group”, Întreprinderea Municipală „Regia Transport Electric” și Prunici Dionise cu privire la încasarea despăgubirilor de asigurare, penalității, prejudiciului moral și cheltuielilor de Judecată examinată de CSJ la data de 05.04.2017, prin care curtea a considerat inadmisibile solicitările reclamantului de a încasa despăgubirea de asigurare în baza raportului de expertiză întocmit de CNEJ nr.1210 din 02 iulie 2014 și a menținut în vigoare hotărârea instanței de fond care a respins cererea reclamantului prin care acesta solicită încasarea a 13 746 lei, sumă stabilită prin alt raport și anume raportul de constatare tehnico-științifică nr.1210 din 02.07.2014, deoarece actele de evaluare a despăgubirii de asigurare întocmite fără respectarea prevederilor pct. 12 art. 23 din Legea Nr. 414 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule nu pot servi drept temelie pentru achitarea despăgubirii de asigurare. La caz s-a stabilit că a fost încălcat pct. 4) al art. 23 din legea menționată care prevede că costul reparației autovehiculului se stabilește pe baza documentelor eliberate de unitatea de specialitate acceptată de părți. Cu alte cuvinte CNEJ ca unitate de specialitate nu a fost acceptată de Compania de

Asigurări "Asterra Grup" S.A. pe cînd SRL "Nicounex" a fost acceptate de ambele părți și deci doar raportul ultimului poate fi acceptat.

Al doilea aspect problematic, se axează pe însăși raportul de expertiză întocmit de Centrul Național de Expertize Judiciare, care este o instituție publică din subordinea Ministerului Justiției și care activează în baza legilor și actelor normative, considerându-se pe larg că actele de expertiză efectuate de către experții de cadrul Centrului sunt sută la sută corecte, instanțele judecătorești admitînd actele acestea în calitate de unică probă la constatarea despăgubirii de asigurare, totuși, în practică, s-a constatat că la efectuarea expertizelor pentru constatarea prejudiciului cauzat, în baza cărora se determină despăgubirea de asigurare, experții nu se călăuzesc de prevederile al.(11) al art.23 al Legii nr.414 din 22.12.2006, efectuînd rapoartele de expertiză în baza Programului soft EURO TAX Repair Estimate. Instrucțiunea privind modul de organizare a activităților de efectuare a expertizelor se de perfectare a rapoartelor de expertize în cadrul CNEJ de pe lîngă MJ al RM 2014. ОАО „АФТОВАЗ” трудоемкости работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей, ЛАДА Самара и их модификаций, Тольятти, 2006.

Astfel, instanța de judecată este împusă să respingă ca probă actul de expertiză prezentat de către persoanele păgubite, care a fost efectuat de către expertul Centrului Național de Expertize Judiciare, avînd ca temei încălcarea procedurii invocate în al.(9) și, al.(12) al art.23 al Legii nr.414 din 22.12.2006 al art.23 al Legii nr.414 din 22.12.2006 .

În baza celor expuse mai sus, întru evitarea interpretării și aplicării eronate a Legislației în vîigoare și constatarea greșită a mărimii despăgubirii de asigurare solicit formarea unui grup de lucru în vederea elaborării unui Regulament privind efectuarea expertizelor tehnice independente a mijloacelor de transport și modificării prevederilor art.23 al Legii nr.414 din 22.12.2006 în partea ce ține de modalitatea de determinare a despăgubirii de asigurare.


Regulamentul în cauză va unifica practica și va servi drept act normativ pentru specialiștii, experți, unitățile de specialitate, companii de asigurări la determinarea și constatarea prejudiciului cauzat în urma accidentelor rutiere.

Actele de expertiză, efectuate în baza acestui Regulament, vor fi suficiente pentru stabilirea despăgubirii de asigurare, fără a fi necesară efectuarea în plus a 2 expertize sau expertize independente de către persoanele păgubite.

Cu respect,
Dodon Sergiu

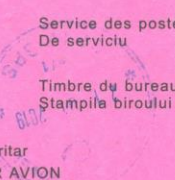


Anexa nr.7 Confirmarea recepționării sesizării prezentate la anexa nr.6

RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA / REPUBLICA MOLDOVA		CN 07
AVIS de réception/de livraison/de paiement/d'inscription		AVIZ de recepție/de livrare/de plată/de înscriere
Bureau de dépôt Biroul de depunere	Date Data	Service des postes De serviciu
Destinataire de l'envoi Destinatarii trimiterii		
Destinatarul trimiterii: <i>Comisia Nationala a Pledurilor Financiare, bd. Stefan cel Mare, nr. 10, mun. Chisinau</i>		Timbre du bureau renvoyant l'avis Ștampila biroului ce returnează avizul 
Nature de l'envoi	Natura trimiterii	
<input type="checkbox"/> Prioritaire/ Prioritară <input checked="" type="checkbox"/> Colis/ Colet	<input type="checkbox"/> Non prioritaire/ Neprioritară <input type="checkbox"/> Imprimé/ Imprimat	A.R. Prioritaire/ Prioritar Par avion/ PAR AVION
<input type="checkbox"/> Livraison attestée/ Predare atestat Valeur déclarée/ Valoare declarată	<input type="checkbox"/> Montant/ Suma	
A compléter à destination		Renvoyer à/ A înapoia la
L'envoi mentionné ci-dessus a été dûment/ Trimiterea sus menționată a fost în mod corespunzător:		Nom ou raison sociale/ Numele sau denumirea întreprinderii <i>Dodon Selegin</i>
<input type="checkbox"/> remis/inmănată <input type="checkbox"/> payé/Plătită <input type="checkbox"/> inscrit en CCP/Inscris în CCP Date/Data Signature/semnătura* Nom du destinataire avec majuscules (ou autres données d'identification)/ Numele destinatarului cu litere mari (sau alte date de identificare) <i>Mihail Herai</i>		Rue et n°/ Strada și nr. <i>Str. Ion Creangă 61A</i>
		Localité et pays/ Localitatea și țara <i>mun. Chișinău MD 2051</i>

D MD-2012 CU AVIZ SIMPLU
 DS1200017046AS

A remplir par l'expéditeur
 Se completează de către expeditor

RÉPUBLIQUE DE MOLDOVA / REPUBLICA MOLDOVA		CN 07
AVIS de réception/de livraison/de paiement/d'inscription		AVIZ de recepție/de livrare/de plată/de înscriere
Bureau de dépôt Biroul de depunere	Date Data	Service des postes De serviciu
Destinataire de l'envoi Destinatarii trimiterii		
Destinatarul trimiterii: <i>Mihail Herai Justitiu, Str. Augustin 1989, nr. 82, mun. Chișinău</i>		Timbre du bureau renvoyant l'avis Ștampila biroului ce returnează avizul 
Nature de l'envoi	Natura trimiterii	
<input type="checkbox"/> Prioritaire/ Prioritară <input checked="" type="checkbox"/> Lettre/Scrisoare <input checked="" type="checkbox"/> Colis/ Colet	<input type="checkbox"/> Non prioritaire/ Neprioritară <input type="checkbox"/> Imprimé/ Imprimat	A.R. Prioritaire/ Prioritar Par avion/ PAR AVION
<input type="checkbox"/> Livraison attestée/ Predare atestat Valeur déclarée/ Valoare declarată	<input type="checkbox"/> Montant/ Suma	
A compléter à destination		Renvoyer à/ A înapoia la
L'envoi mentionné ci-dessus a été dûment/ Trimiterea sus menționată a fost în mod corespunzător:		Nom ou raison sociale/ Numele sau denumirea întreprinderii <i>Dodon Selegin</i>
<input type="checkbox"/> remis/inmănată <input type="checkbox"/> payé/Plătită <input type="checkbox"/> inscrit en CCP/Inscris în CCP Date/Data Signature/semnătura* Nom du destinataire avec majuscules (ou autres données d'identification)/ Numele destinatarului cu litere mari (sau alte date de identificare) <i>Mihail Herai</i>		Rue et n°/ Strada și nr. <i>Str. Ion Creangă 61A</i>
		Localité et pays/ Localitatea și țara <i>mun. Chișinău MD 2051</i>

D MD-2012 CU AVIZ SIMPLU
 DS1200017047AS

A remplir par l'expéditeur
 Se completează de către expeditor

Anexa nr.8 Modelul regulamentului privind standardele naționale de evaluare a despăgubirii de asigurare în domeniul transportului auto.

M O D E L

**REGULAMENT PRIVIND STANDARDELE NAȚIONALE DE EVALUARE A
DESPĂGUBIRII DE ASIGURARE ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER**

Prezentul regulament stabilește condiții generale, principiile și metodele în baza cărora se recomandă de a petrece constatarea deteriorărilor mijlocului de transport și prețul reparației în cadrul evaluării independente a mijlocului de transport pe lângă asigurarea obligatorie a răspunderii autocivile (AORAC).

La elaborarea prezentului regulament sunt utilizate rezultatele cercetărilor științifice contemporane, petrecute de autor cu utilizarea metodei comparative a practicii statelor vecine.

Scopul prezentului regulament este de a unifica modalitatea de constatare a întinderii prejudiciului real cauzat autovehiculelor implicate în accidente rutiere pe teritoriul Republicii Moldova.

Pentru petrecerea evaluării independente asigurătorul, asiguratul sau pătimitul se adresează la expertul-tehnic (organizația de expertize) cu cerere scrisă privind demararea procesului de expertiză.

Cererea adresată expertului va cuprinde:

- numele, prenumele, patronimicul, data, locul nașterii, locul de trai al persoanei care se adresează cu cererea de nuire a expertizei – a persoanei pătimate;
- numele, prenumele, patronimicul, data, locul nașterii, locul de trai al persoanei responsabile de cauzarea daunelor;
- denumirea, sediul asigurătorului;
- locul aflării bunului deteriorat supus expertizei;
- întrebările care trebuie hotărâte în procesul petrecerii evaluării independente.

Petrecerea lucrărilor pentru evaluarea independentă se desfășurează în baza contractului între instituția de expertize (expert-tehnici) și asigurător, asigurat, pătimit sau în baza Încheierii instanței judecătorești.

Prima etapă a evaluării independente este cercetarea mijlocului de transport deteriorat, care se petrece la locul aflării asigurătorului sau instituția de expertize (expertul-tehnic). Dacă caracterul deteriorărilor sau particularitățile mijlocului de transport deteriorat exclude prezentarea lui pentru cercetare în limitele de petrecere a evaluării independente la locul aflării asigurătorului sau a instituției de expertize (expertul-tehnic) cercetarea se efectuează la locul aflării mijlocului de transport deteriorat.

Se recomandă de a petrece cercetarea la un centru de reparație specializat, ce permite mai minuțios de a depista deteriorările mijlocului de transport și mai concret a stabili caracterul lor.

La cercetare:

- se efectuează identificarea vizuală a mijlocului de transport (mijloacelor de transport) și elementele constructive a lui (lor);

- se stabilește tipul (modelul, modificarea) și particularitățile individuale a mijlocului de transport (mijloacelor de transport);
- se estimează starea exterioară a mijlocului de transport (mijloacelor de transport);
- se stabilesc deteriorările, prezente la mijlocul de transport (mijloacelor de transport);
- se aprobă soluția tehnică pentru înlăturarea defectelor;
- se evaluează costurile de reparare.

În cazul în care defectele au fost constatate de asigurător, în cererea adresată instituției de expertize se solicită evaluarea pagubei conform procesului-verbal de constatare a daunelor întocmit de asigurător și contrasemnat de persoana pătimită și/sau reprezentantul împuternicit legal de a semna.

Prețul reparației mijlocului de transport în scop de expertiză tehnică independentă este prețul înlăturării deteriorărilor, cauza cărora a fost cazul asigurat. Lista deteriorărilor indicate se stabilește în baza rezultatelor evaluării independente în procesul examinării bunului avariat sau în baza procesului verbal întocmit de asigurător.

Calculul prețului reparației mijlocului de transport deteriorat se înlăptuiește după formula:

$$P_{rep} = \sum_{i=1}^n [P_i^p + P_i^m + P_i^{pps}]$$

(1)

unde n – este cantitatea deteriorărilor mijlocului de transport, condiționate de cazul asigurat;

P_i^p – prețul de piață a lucrărilor efectuate la înlăturarea i-ului deteriorărilor mijlocului de transport, condiționate de cazul asigurat, determinat în lei;

P_i^m – prețul de piață a materialelor necesare pentru înlăturarea i-ului deteriorărilor mijlocului de transport, condiționate de cazul asigurat, determinat în lei;

P_i^{pps} – prețul de piață în stare nouă a tuturor elementelor mijlocului de transport, care urmează a fi schimbate la înlăturarea i-ului deteriorarea mijlocului de transport, condiționată de cazul asigurat, determinat în lei;

Prețul reparației se calculează pentru condițiile concrete a mărfii pe piață a pieselor la mijlocul de transport, materialelor pentru reparație, la fel și serviciile de reparație a mijlocului de transport, care corespund locului înregistrării de stat a mijlocului de transport deteriorat.

Prețul petrecerii lucrărilor de înlăturare i-ului deteriorare a mijlocului de transport, condiționată de cazul asigurat, se calculează după formula:

$$P_i^p = P_i^{no} * v_i ,$$

(2)

unde P_i^{no} – prețul de piață a unei ore -normă de lucru, necesară pentru înlăturarea i-ului deteriorare a mijlocului de transport, condiționată de cazul asigurat, determinat în lei;

v_i – volumul de muncă a lucrărilor, necesare pentru înlăturarea i-ului deteriorării mijlocului de transport, condiționate de cazul asigurat, oră-normă.

Prețul de piață a unei ore-normă a lucrărilor, necesare pentru înlăturarea i-ului deteriorării mijlocului de transport, condiționat de cazul asigurat, se stabilește după rezultatele statistice. Volumul muncă a lucrărilor, necesare pentru înlăturarea i-ului deteriorării mijlocului de transport, condiționat de cazul asigurat, se stabilește în conformitate cu documentația tehnico-normativă în

vigoare care reglementează executarea lucrărilor de deservire tehnică și reparația mijloacelor de transport.

Prețul materialelor necesare pentru înlăturarea i-ului deteriorării mijlocului de transport, condiționat de cazul asigurat, se stabilește după formula:

$$P_i^m = \sum_{j=l}^m P_{ji}^m \cdot N_{ji}^m \cdot S_{ji}^p$$

(3)

unde m – cantitatea tipurilor de materiale necesare pentru înlăturarea i-ului deteriorării mijlocului de transport condiționat de cazul asigurat;

P_{ji}^m – prețul unei unități de măsurare (m, m^2, kg ș.a.), j – tipul materialului care trebuie să fie utilizat pentru înlăturarea j-ului deteriorării mijlocului de transport, condiționat de cazul asigurat, dateterminat în lei;

N_{ji}^m – norma cheltuielilor j-ului tipului materialului, care urmează a fi utilizat pe lângă pentru înlăturarea i-ului deteriorării mijlocului de transport, condiționat de cazul asigurat, unitatea materialului/unitatea de reparație a mijlocului de transport (detalii, site-uri, agregate, kg, m, m^2 ș.a.);

S_{ji}^p – cantitatea unităților reparate (detalii, agregate, kg, m, m^2 ș.a.), care au fost supuse reparației pentru înlăturarea i-ului deteriorării mijlocului de transport condiționat de cazul asigurat, cu utilizarea j tipului materialului.

Tipurile și cantitatea materialelor, utilizate la tipul concret de reparații influente, se stabilesc în conformitate cu documentația tehnico-normativă, tehnologii de reglementare a lucrărilor de restabilire a mijloacelor de transport.

Stabilirea prețului unei unități a materialului (m, m^2, m^3, kg ș.a.), care trebuie să fie utilizat la restabilirea i-ului deteriorării mijlocului de transport, se petrece prin metoda statistică.

Norma de cheltuieli j tipului materialului se stabilește în conformitate cu documentele tehnico-normative cu privire la normativel cheltuielilor de materiale pentru reparația mijlocului de transport și recomandările producătorilor materialelor.

La alegerea parametrilor de preț pentru materialele de vopsire se recomandă pentru mijloacele de transport aflate în garanție pe acoperirea vopsită, de a stabili prețul după nivelul prețului dilerului autorizat.

Stabilirea prețului de piață în stare nouă a elementelor mijlocului de transport P_i^{pps} care urmează a fi schimbate la înlăturarea i-ului deteriorate a mijlocului de transport, condiționat de cazul asigurat, se petrece după metoda statistică. Pe lângă aceasta se ia în considerație costul numai a pieselor de schimb în original.

Pentru determinarea valoarea bunului deteriorat se va utiliza metoda statistică.

În cazul, când efectuarea studierii prețului obiectului evaluării independente prin metoda statistică este imposibilă din cauza lipsei de date necesare pe piața de mărfuri a mijloacelor de transport identice, calculul prețului de piață a mijlocului de transport P_{pia} se efectuează după formula :

$$P_{pia} = P_o * \left(1 - \frac{U_f}{100}\right)$$

(4)

Unde P_0 – prețul de piață a mijlocului de transport – obiectul evaluării independente în stare nouă, determinat în lei;

U_f – uzura fizică a mijlocului de transport la data cazului asigurat, %.

La existența informației de prețuri de la piața primară cu privire la prețurile mijloacelor de transport calculul prețului de piață a mijlocului de transport – obiectul evaluării independente în stare nouă se efectuează după formula:

$$P_0 = \frac{\sum_{s=l}^p P_{0s}}{p}$$

(5)

Unde p – volumul eșantionului sensului prețului mijlocului de transport în stare nouă;

P_{0s} – s însemnătatea prețului mijlocului de transport nou la eșantion, determinat în lei.

În lipsa informației de la piața primară cu privire la prețul mijlocului de transport – obiectul evaluării independente calculul prețului de piață în stare nouă se efectuează în baza informației cu privire la prețul de piață a mijlocului de transport nou analogic după formula:

$$P_0 = P_{an} * \left(\frac{X_0}{X_{an}} \right)^Y$$

(6)

Unde P_0 – prețul de piață a mijlocului de transport – obiectul evaluării independente în stare nouă, evaluat în lei;

P_{an} – prețul de piață a mijlocului de transport nou, care este analogic mijlocului de transport – obiectul evaluării independente, evaluat în lei;

X_0, X_{an} – corespunzător însemnătatea funcțională, constructiv tehnică sau caracteristicii de exploatare X , după care se compară mijlocul de transport – obiectul evaluării independente și analogul său.

Calculul prețului de piață P_{an} mijlocului de transport – analogul mijlocului de transport – obiectul evaluării independente se efectuează după formula (5).

Parametrii formulei (6) sunt necesari pentru calculul prețului de piață a diferitor tipuri a mijloacelor de transport. La existența prețului la câteva analoage a obiectului evaluării independente, care aparține la un tip concret a mijlocului de transport, se recomandă definitiv în calitate de analog de a alege mijlocul de transport, care se atribuie la aceeași familie a mijloacelor de transport, ca și obiectul expertizei și care au o mai apropiată însemnătate a caracteristicii constructive, funcțională și de exploatare.

Calculul uzurii fizice a mijlocului de transport din considerentul vârstei și distanța parcursă din momentul exploatării se efectuează după formula:

$$U_f = 100 * (1 - e^{-\Omega})$$

(7)

Unde e – baza de algoritm natural, $e = 2,72$;

Ω – funcție, care depinde de vârstă și distanța parcursă de fapt a mijlocului de transport de la începutul exploatării.

Tipul funcției Ω pentru diferite tipuri de mijloace de transport pe piețele de marfă a mijloacelor de transport a Republicii Moldova se stabilesc în conformitate cu tabelul 1

Tabelul 1

Descrierea parametrică a funcției Ω , care depinde de vârsta de fapt T_f (ani) și distanța parcursă de fapt din momentul exploatării L_f (mii km)

Tipul mijlocului de transport	Tipul independent, Ω
Autoturisme interne	$0,07 * T_f + 0,0035 * L_f$
Autocamioane cu borduri interne	$0,1 * T_f + 0,003 * L_f$
Tractoare interne	$0,09 * T_f + 0,002 * L_f$
Camioane cu basculante interne	$0,15 * T_f + 0,0025 * L_f$
Specializate și speciale automobile interne	$0,14 * T_f + 0,002 * L_f$
Autobuse interne	$0,16 * T_f + 0,001 * L_f$
Autoturisme de producere europeană	$0,05 * T_f + 0,0025 * L_f$
Autoturisme de producere americană	$0,055 * T_f + 0,003 * L_f$
Autoturisme de producere asiatică	$0,065 * T_f + 0,0032 * L_f$
Autoturisme produse de Japonia	$0,045 * T_f + 0,002 * L_f$
Autocamioane de producere străină	$0,009 * T_f + 0,002 * L_f$
Autobuse de producere străină	$0,12 * T_f + 0,001 * L_f$

Data producerii mijlocului de transport se stabilește după datele de înregistrare a documentelor (pașaportul mijlocului de transport, certificat de înregistrare a mijlocului de transport ș.a.), după datele numărului de identificare (VIN), după datele cărților speciale ș.a. În baza datei stabilite de producere se calculează vârsta mijlocului de transport.

Distanța parcursă de fapt L_f a mijlocului de transport din momentul exploatării la data evaluării se stabilește după contorul de parcurs (vitezometru). Dacă utilajul vitezometrului nu funcționează distanța parcursă va considera distanța fixată în ultimul raport tehnic valabil al autovehiculului supus expertizării.

Uzura fizică a tractoarelor pe șenile se stabilește egal 12% pe an, tractoare cu roți – 10% pe an independent de distanța parcursă. Uzura fizică a remorcilor și semiremorci pentru autocamioane se stabilește egal 9%, remorca pentru autoturisme – 6% pe an independent de distanța parcursă.

Dacă cazul asigurat s-a întâmplat în timpul termenului de garanție valabil a mijlocului de transport a pătimitului, calculul prețului reparației se va face după prețurile practicate de centrele de specialitate unde automobilul se află în garanție. Cerința indicată este aplicabilă, dacă ea este una din condițiile de garanție de petrecere a reparației negarantate în timpul garanției.

Concluzia expertizei se compune în formă scrisă.

Concluziile expertizei independente trebuie să fie clare, înțelese și nu trebuie să conțină formulări care permit tălmăciri neclare. Costul valorii reparației mijlocului de transport urmează a fi indicat în lei după cursul BNM la data survenirii cazului asigurat.

Concluzia de expertiză executată de instituția care a efectuat expertiza se semnează personal de expertul-tehnic, care nemijlocit a executat evaluarea independentă, se aprobă de conducătorul acestei instituții și se confirmă prin ștampilă. Concluzia expertizei, executată de expertul-tehnic, se semnează de el și se confirmă prin ștampila lui personală. Pozele mijlocului de transport deteriorat, anexate la concluzia expertului, se semnează și aprobă analogic concluziei de expertize.

Concluzia expertului se coase (cu indicarea filelor cusute) și se transmite asigurătorului, asiguratului, pătimitului sau instanței de judecată sub recipisă sau se expediază prin poștă cu aviz de înmânare. Concluzia expertului cu anexe se întocmește în două exemplare, un exemplar din care se transmite beneficiarului, iar al doilea rămâne la organizația pentru expertize (expertului-tehnic).

Instituția care a efectuat expertiza (expertul-tehnic) este obligată să țină un registru și evidența tuturor concluziilor de expertize.

Plata pentru serviciile executorului, la fel și restituirea altor cheltuieli, suportate în legătură cu efectuarea evaluării independente se înfăptuiește din contul clientului în conformitate cu contractul încheiat. Mărimea compensației bănești a executorului pentru petrecerea evaluării independente nu poate fi condiționată de rezultatele finale a expertizei date.

DECLARAȚIA PRIVIND ASUMAREA RĂSPUNDERII

Subsemnatul, declar pe răspundere personală că materialele prezentate în teza de doctorat sunt rezultatul propriilor cercetări și realizări științifice. Conștientizez că, în caz contrar, urmează să suport consecințele în conformitate cu legislația în vigoare.

Dodon Sergiu

Semnătura _____

Data _____

CURRICULUM VITAE

Numele de familie și prenume: Dodon Sergiu

Data nașterii: 25.06.1982

Cetățenia: Republica Moldova

Domiciliul: mun. Chișinău, str-la 2 Ciocârliei 4, ap. 24, Republica Moldova

Tel.: (+373) 0 788 00 488

E-mail: mediere.juridica@gmail.com

Studii:

- Doctorat (2013- prezent) - Universitatea de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”, mun. Chișinău, Specialitatea 553.03 – Drept civil;
- Superioare (1999-2006) - Universitatea de Studii Politice și Economice Europene „Constantin Stere”, mun. Chișinău, Facultatea Drept.

Domeniile de interes științific: drept civil, dreptul asigurărilor, drept internațional privat.

PARTICIPĂRI ÎN PROIECTE ȘTIINȚIFICE NAȚIONALE ȘI INTERNAȚIONALE

Sedința de lucru privind prolongarea termenului de acțiune al „Mecanismului-cadru de cooperare a agenților de asigurări în domeniul contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto”, semnat la 08.05.2017. Contribuire la elaborarea propunerilor de modificare și completare a „Mecanismului-cadru de cooperare a subiecților de asigurare a Republicii Moldova și Transnistriei în domeniul contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto”. Chișinău, Guvernul Republicii Moldova, 02.08.2017;

Proiectul de modificare și completare a Legii nr.407 din 21.12.2006 cu privire la asigurări și Legii nr.414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule. Contribuire la elaborarea propunerilor de modificare și completare a art.23 al Legii nr.414 din 22.12.2006. Chișinău, Uniunea Asigurătorilor din Moldova, 16.10.2015.

PARTICIPĂRI LA FORURI ȘTIINȚIFICE

1. Conferința de Asigurări a Republicii Moldova. Chișinău, 10.10.2017
2. Conferința internațională „Procesul civil și executarea silită, actualități și perspective”. Târgu Mureș, Universitatea „Petru Maior”, 24-26.08.2017;

3. Conferința internațională „Răspunderea penală, materială și disciplinară a executorului judecătoresc”. Chișinău, Uniunea Națională a Executorilor Judecătorești din Republica Moldova, 20.12.2017;

4. Conferința proiectului DCFTA privind Legea cu privire la asigurări a Republicii Moldova „Armonizarea actelor normative privind asigurări ale Republicii Moldova cu normele UE”. Chișinău, 25.04.2016;

5. Conferința științifică internațională cu genericul: Rolul științei și educației în implementarea acordului de asociere la uniunea europeană. Chișinău: Universitatea „Constantin Stere”, 2015;

6. Conferința Științifică Națională cu participare internațională. Chișinău: Universitatea de Stat din Moldova, 2014;

7. Simpozionul Internațional „Universul Științelor”. Ed. a V-a. Iași: Universitatea „Alexandru Ioan Cuza”, 07.09.2014.

LUCRĂRI ȘTIINȚIFICE ȘI ȘTIINȚIFICO-METODICE PUBLICATE

1. Dodon S. Repararea prejudiciului moral cauzat ca urmare a accidentelor rutiere. În: Studia Universitatis Moldaviae. Chișinău, 2018, Nr.8 (118);

2. Cojocaru V., Dodon S. Principiile despăgubirii de asigurare. În: Studia Universitatis Moldaviae. Chișinău, 2017, Nr.8 (108);

3. 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;

4. 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;

5. Dodon S. Probleme practice și teoretice în aplicarea coeficientului de uzură la achitarea despăgubirii de asigurare. În: Integrare prin cercetare și inovare. Rezumate ale comunicărilor în cadrul Conferinței Științifice Naționale cu participare internațională. Chișinău: Universitatea de Stat din Moldova, 2014;

6. 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.

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.

Cunoașterea limbilor străine:

Limba Română nativ; Limba rusă – C1, Limba Engleza - nivelul B2,