

RESPONSABILITATEA ȘI ASIGURĂRILE

RESPONSIBILITY AND INSURANCES

TUDORAN GREGORIANA

Universitatea "Petre Andrei" Iași

Abstract. *The nowadays' society feels a powerful aversion with a view to the risk; we are talking about a technological and scientific era which generates new risks that threatens the patrimony and human beings' lives.*

For reducing the dimensions of these threats the state's responsibility implication is necessary, of the population and companies, too. From an economic point of view, one of the most preferred variants for the risk financing, is the risk transfer toward insurance companies.

The risk dynamic from the last five years, mainly of the catastrophically ones, lead to attitude modifications of all the participants from the insurance market, in the world and in Romania, too.

Este bine știut că trăim într-o societate a riscului, în care populația, care prezintă o puternică și firească aversiune față de risc, se simte din ce în ce mai amenințată de creșterea și diversificarea riscurilor: riscuri ce decurg din dezvoltarea fără precedent a științei și tehnicii, pericole ce vin din schimbări nefavorabile ale climei pe fondul fenomenului de încălzire globală, efecte distrugătoare ale acțiunii criminale, teroriste etc. De aceea, transferul riscului poate fi de cele mai multe ori decizia cea mai eficientă din punct de vedere economic, atât pentru individ, cât și pentru întreaga societate.

Sensul economic al încheierii unei asigurări pentru asigurat este, în principal, cel al transferului consecințelor financiare ale producerii unui risc, spre asigurător. Ori, această acțiune presupune în principal conștientizarea de către asigurat a pericolului. Această riscofobie manifestată de indivizi se interpretează în sensul respingerii potențialelor amenințări ce conduc la decesul sau la afectarea integrității corporale, sau care pot produce o variație descrescătoare a patrimoniului lor.

Ritmul dezvoltării amenințărilor la care se simt expuși indivizii și care sunt preluate în asigurare, impune modificarea sistemului de raportare al asigurătorilor; aceasta în primul rând a modalității de calcul al riscurilor de catastrofă pentru companiile de asigurări generale; Agenția de evaluare financiară STANDARD & POOR's (S&P's), autoarea acestei inițiative, apreciază că această acțiune nu va afecta reasiguratorii, pentru aceștia fiind deja reevaluată calcularea riscurilor de catastrofă, în iulie 2005. Noul criteriu va lua în considerare specificul fiecărei companii de asigurări, capitalul expus la riscuri de catastrofă; în plus, prin această reevaluare se realizează și unificarea metodologiilor de calcul al riscurilor de catastrofă pentru asiguratori și reasiguratori. Recentele sinistre, în special tornadele, uraganele sau inundațiile din 2005, au demonstrat că asiguratorii sunt nevoiți să suporte un volum important de risc de catastrofe, ceea ce determină reconsiderarea calculului de prime pentru asiguratorii din această sferă. Fața asigurărilor și reasigurarilor se schimbă în umbra previziunilor tot mai sumbre realizate de cercetători la nivel mondial: uragane tot

mai frecvente și mai severe în Oceanul Atlantic, Marea Caraibelor și în Golful Mexic (după afirmațiile făcute de specialiștii societății americane ABS Consulting), inundații cu daune potențiale ce depășesc capacitatea de reținere a riscului de către populația așezată pe malurile Dunării și a afluenților importanți, activități teroriste intense desfășurate în Europa și SUA. Deja se pare că în acest an se înregistrează “recorduri” absolute la capitolul sinistralității: pagubele care urmează să fie suportate de asiguratorii, în urma trecerii ciclonului tropical LARRY peste nordul Australiei, au fost estimate de către organizația Insurance Disaster Response Organization la peste 145 mil. EUR.; debitul Dunării în luna aprilie a acestui an depășește nivelul maxim înregistrat în 1970, de 14000m³ pe secundă. Seria expunerilor pesimiste ar putea continua, însă esența adaptării în fața acestei evoluții constă în schimbarea managementului instituțiilor de asigurare: previziunile construite după perioada dificilă pentru industria de profil din 2004 și 2005, constrâng asiguratorii, reasiguratorii, corporațiile și entitățile guvernamentale să își îmbunătățească **managementul riscului de catastrofă**. Dacă acest concept a părut multor asiguratorii din această sferă doar opțională, se pare că viitorul va permite dezvoltarea doar a acelor companii care vor găsi strategia de gestiune a riscului cea mai oportună condițiilor specifice în care activează. Deja companiile multinaționale de asigurări recurg tot mai des la strategia de modelare multiplă a riscurilor catastrofice; preocuparea cercetătorilor din domeniul managementului riscurilor catastrofice se îndreaptă către îmbunătățirea modelelor de previzionare a uraganelor și a tornadelor, către rafinarea unui model care va cuprinde riscurile de inundații și cutremure, precum și a unei formule care să cuantifice impactul manifestării acestora asupra ramurilor strategice ale economiilor naționale.

În privința riscului de atac terorist, specialiștii americani ai Societății de Management al Riscului și Asigurărilor își manifestă temerea că piața privată mondială a asigurărilor nu va avea capacitatea să acopere daunele provocate prin acte de terorism. De aceea, probabil că strategia cea mai potrivită de control și finanțare a acestui risc este aceea de implicare a autorităților, acestea putând să-și asume chiar rolul de reasigurator; o altă opțiune ar fi cea a inițierii de parteneriate între instituțiile publice și cele private. Programele de management al riscurilor se orientează inclusiv către pericolele de atacuri teroriste biologice, chimice și nucleare, cu mențiunea că aceste tipuri de risc nu recunosc granițe sau culturi: sunt distructive la toate nivelurile la care se manifestă, soarta celor afectați fiind de cele mai multe ori definitiv marcată; nu mai există la această oră o diferențiere între terorismul 'intern' și cel 'extern'.

Orientarea generală a managementului riscului se îndreaptă spre consolidarea unor alianțe între sistemul stat-privat, dimensiunea riscurilor depășind cu mult posibilitățile celor două sisteme în mod singular. Noțiunea de solidarizare în fața riscurilor capătă dimensiuni naționale sau chiar globale în fața anumitor pericole: cataclisme, terorism.

Cuvântul de ordine este **“responsabilizare”**: pentru stat, pentru cetățeni, pentru asiguratorii comerciali. De aceea, recunoaștem tendința introducerii imperativului diseminării sau transferului riscurilor către gestionari specializați; și în România acestui fenomen îi datorăm acțiuni ca introducerea principiului obligativității în asigurarea locuințelor populației, a poliței RCA etc.

Dar ce se intamplă atunci când riscul producerii evenimentului cauzator de pagube nu afectează în mod direct patrimoniul nostru, ci numai pe al altora? Orice persoană cu un simț civic minim, dar și cu ceva cunoștințe juridice, va ști că paguba sau vătămarea provocate prin acțiunile proprii, unei terțe persoane, vor fi în cele din urmă, grație prevederilor legale, suportate financiar de vinovat. Și nu este confortabil nimănui să suporte costuri reparatorii grave pricinuite unui terț fără intenție, precum nu este agreabilă nici perspectiva de victima, care pe lângă suferința pricinuită de accident prin efectele manifestate asupra sănătății sau integrității fizice, trebuie să suporte și costurile financiare implicate. De aceea umanitatea a inventat un sistem extraordinar de eficient pentru acoperirea unor astfel de situații: asigurarea de răspundere civilă, iar pentru cei care refuză această variantă, soluția demersurilor recuperatorii în instanța sau a creării unor fonduri special destinate sprijinirii victimelor unor astfel de evenimente; aceasta și în contextul dezvoltării fără precedent a activităților economice, a industriei, a parcului auto, în ultimele decenii, s-a considerat ca fiind de interes general impunerea (pentru anumite categorii de persoane) încheierii unei asigurări care să protejeze terții de efectele activităților din aceste domenii. Cu o deosebită atenție este tratată problema asigurării de răspundere civilă pentru pagubele produse prin accidente de autovehicule. Această formă de asigurare se încheie sub forma obligatorie în România din 1995, ca în majoritatea țărilor civilizate, deoarece se consideră că implicațiile sociale privind acest subiect sunt fenomenale.

Interesele statului au fost în permanență îndreptate către creșterea gradului de cuprindere în acest tip de asigurare, care în primul trimestru al anului 2006 a ajuns, conform raportărilor Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor, la 73%. Țelul organismelor de supraveghere ale pieței este de a se atinge nivelul de 90% al acestui indicator, comparabil celui din țările Uniunii Europene. Eforturile autorităților și asigurătorilor din România, pentru atingerea acestui obiectiv de acquisare, s-a concretizat în adoptarea unui set de legi și norme legale, în crearea unei baze de date comune tuturor asigurătorilor (cedam) prin monitorizarea căreia se poate simplifica procesul de supraveghere a pieței. Evoluția pozitivă a gradului de cuprindere în asigurare a conducătorilor auto este imperativă, echilibrând efectele nedorite ale creșterii numărului de autovehicule, a numărului de accidente cauzatoare de vătămări sau daune. Pentru situațiile în care apar vătămări ale unor persoane, cauzate de conducători auto neacoperiți printr-o poliță de asigurare adecvată unor astfel de situații, sau pentru situația în care autorul rămâne necunoscut, autoritățile române, la solicitarea instituțiilor comunitare, au creat suportul legal și procedural pentru utilizarea Fondului victimelor străzii.

Fondul victimelor străzii este un fond care se constituie pe seama prelevărilor de la societățile acreditate să practice asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto (RCA); cuantumul contribuției fiecărui asigurător în parte se stabilește sub forma procentuală din totalul primelor brute incasate. Scopul în care se constituie și se utilizează acest fond, conform prevederilor legale, are în vedere ajutorarea financiară a victimelor accidentelor de circulație. Istoria existenței acestui fond este negru-hilară: deși anual raportările Poliției Rutiere fac referire la sute de cazuri de vătămări corporale și decese, ca urmare a producerii de accidente auto cu autori necunoscuți sau neacoperiți

prin încheierea unei asigurări de răspundere civilă, BAAR-ul (administratorul fondului) a considerat că utilizarea fondului de protecție a victimelor străzii era nejustificată în toate dosarele de despăgubire întocmite până în anul 2005. Spre exemplu, în ultimii zece ani, fondul de protecție a victimelor străzii a fost practic neutilizat deoarece Legea asigurărilor nr.136/1995, care deși trebuia, în mod normal, să clarifice modalitatea de folosire a fondului de protecție, mai mult complica în fapt procedura, prin concomitenta prevăzută în atribuțiile pe care trebuia să le” posedez”vinovatul: să fie și necunoscut, și neasigurat. Acest „paradox” a fost însă recent rezolvat prin emiterea modificărilor la Legea nr.136/1995 prevăzute de art nr.61 al Legii nr.172/ 14 mai 2004, și a normelor privitoare la acest aspect, și prin emiterea în anul 2005 a normelor de aplicare a actului normativ.

O bună parte din creșterea înregistrată pe segmentul asigurărilor auto este datorată dezvoltării în ritm nemaiîntâlnit a pieței leasingului auto. Potrivit APIA (Asociația Producătorilor și Importatorilor de Autovehicule) piața autovehiculelor noi a crescut cu aproape 42% în anul precedent. Anul trecut s-au vândut peste 256.000 autovehicule noi dintre care peste 215.000 autoturisme.

Pentru anul în curs se apreciază o creștere a pieței autovehiculelor noi de doar 5-10%, preconizându-se o scădere a ritmului de creștere a creditelor bancare și a leasingului pentru achizițiile auto, prin comparație cu anul anterior. Totodată, pe fondul acestui curent general de responsabilizare a tuturor părților implicate în procesul de asumare și gestiune a riscului, ar fi posibilă operarea unei serii de simplificări în procesul soluționării daunelor survenite în urma producerii accidentelor auto, care au urmări ușoare; autoritățile române poartă, în prezent, discuții cu reprezentanții ai Comisiei Europene privind o eventuală modificare a Codului Rutier, în sensul soluționării directe de către asiguratorii a tamponărilor ușoare. Asupra asiguratorilor se manifestă în acest context o creștere a daunalității, mai ales în condițiile în care parcul de mașini s-a dezvoltat și calitativ, nu doar cantitativ; rata daunei pentru asigurările RCA a crescut la 56,11% în 2004 de la un nivel de 53,88% în 2003, iar costul pentru o daună medie s-a majorat la 16,7 mil. ROL față de 13,8 mil. ROL în 2003 (conform informațiilor furnizate de portalul specializat www.primm.ro). Totodată, numărul daunelor avizate în 2004 s-a ridicat la peste 181.000 ron, în creștere cu 20% comparativ cu 2003, în timp ce numărul polițelor subscrise anul trecut (2005) este cu 5% peste nivelul înregistrat în 2003.

De aceea, iată că din anul 2006 s-au operat o serie de modificări în modalitatea de încheiere a poliței RCA, în virtutea schimbărilor cerute de condițiile de acquisare în domeniu; de aceea în acest an asiguratorii au avut libertatea de a mări valoarea primelor incasate de la clienți, precum și ocazia de a stabili în mod diferit de ceilalți concurenți, dimensiunea acestora. Asiguratorii autorizați să practice această formă de asigurare apreciază că rata daunei va continua să crească în acest an. În aceste condiții, un control și o administrare mai eficientă a ratei daunei se impune la nivelul pieței. Aceasta, cu atât mai mult cu cât asigurările auto reprezintă peste 50% din întreaga piață de asigurări (ne referim la asigurările Casco, RCA și Carte Verde). Polițele preferate românilor sunt cele de asigurări de bunuri; ei se arată mai dispuși să-și protejeze automobilul decât alte interese, aceasta în detrimentul vieții sau a locuinței. În anul 2005 valoarea primelor

brute subscrise din asigurări auto a fost de peste 637 mil. EUR (2.308,30 mil. RON) adică aproape 52% din piața asigurărilor în anul precedent. Comparativ cu anul 2004, pe această piață s-a înregistrat o creștere nominală în euro de 40,72%, creșterea reală în RON fiind de aproape 16%. Lider pe acest segment de asigurări este ALLIANZ-ȚIRIAC care deține o cotă de piață de aproape 26% primele brute subscrise de companie în perioada analizată, însumând peste 165,5 mil. EUR (599,80 mil. RON).

ASIROM se poziționează pe locul secund în clasamentul asigurărilor auto pentru 2005, valoarea estimată a primelor brute subscrise din asigurări auto fiind de 110,39 mil. EUR (400 mil. RON); cota din piața românească deținută de ASIROM este de aproximativ 17%. Pe poziția imediat următoare Asiromului, tot pe podiumul asigurătorilor auto, cu o cotă de piață de peste 11% găsim pe OMNIASIG - Vienna Insurance Group (fost WIENER STAEDTISCHE).

În condițiile inevitabile ale integrării României în Uniunea Europeană (UE), planificată să aibă loc în anul 2007, la nivelul pieței asigurărilor identificăm o serie de dificultăți; asigurătorii sunt nevoiți să facă față unor provocări în perspectivă alinierii legislației la acquis-ul comunitar. Aceste schimbări și-au pus amprenta asupra calității activității asigurătorilor, în sens pozitiv, dar au și afectat structura cantitativă a pieței-numărul societăților a scăzut de la circa 100 în anul 2000, la 47 în prezent. Pentru perioada următoare se poate previziona dispariția unor jucători de pe piața asigurărilor fie prin fuziuni, suspendări de licență în urma nealinerii la condițiile de aliniere la noile limite minime de capital și rezerve, falimente sau chiar reorientări în activitate. Numai la începutul acestui an Comisia de Supraveghere a Asigurărilor a retras licența de funcționare unui număr de 6 companii care nu îndeplineau criteriile minime de capitalizare. Următoarei etape căreia trebuie să "supraviețuiască" asigurătorii este la jumătatea acestui an (2006) când, în procesul de capitalizare, aceștia vor trebui să dețină, în funcție de tipul de asigurări subscrise, un capital de minimum 10 mil. RON.

Este dificil a preconiza un anumit număr de actori ce vor rămâne să activeze pe piața românească, însă cu siguranță vom asista la o reșezare a situației în orizontul următorilor 2-3 ani. Mai mult ca sigur însă, odată cu intrarea în U.E. societățile mici vor fi absorbite de către marile companii internaționale, care pe lângă forța financiară beneficiază de avantaje competitive incontestabile: prestigiu și experiență. Societățile de asigurare și intermediarii din asigurări trebuie să se ridice la cerințele ce fac parte din capitolul societăților financiare nebancare și de asigurări, astfel încât trebuie ca ele să fie solvabile din punct de vedere financiar, în sarcina reasigurătorilor fiind necesar a rămâne obligații de plată care să nu implice riscul de faliment.

Vorbind de necesități și perspective, anul 2006 ar trebui să reprezinte o apropiere, din punct de vedere practic și legislativ, de cerințele semnării Secțiunea a III-a a Regulamentului Intern, respectiv MGA (Multilateral Guarantee Agreement). Pentru ca acestea să devină fie posibile însă, trebuie în primul rând îndeplinite o serie de criterii; se așteaptă în primul rând să se ajungă la îndeplinirea cerinței europenilor ca gradul de cuprindere în asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto să crească până la aproximativ 90% (în prezent acest indicator este de cca 73%). Noile modalități și instrumente utilizate de autoritățile române sunt atât de inspirație europeană, cât și

rezultat al inventivității lor-“văzând și făcând”. Adaptarea la cerințele “europenizării” din domeniul asigurărilor va trebui urmărită întocmai, și în ceea ce privește conținutul, și în ceea ce privește termenele, ceea ce atrage după sine necesitatea creșterii gradului de libertate acordat asiguratorilor în procesul de stabilire a tarifelor de asigurare.

Atât asigurații, cât și societățile de asigurare ar trebui să fie însă conștienți de pericolul practicării unor prețuri de asigurare subdimensionate. Asiguratorii vor trebui să fie pregătiți în următorii doi ani (2006 și 2007) pentru o perioadă de tranziție, de care piața are nevoie.

CONCLUZII

Evoluția pieței asigurărilor în contextul creșterii cantitative și a gravității riscurilor din perioada actuală, este indisolubil legată de necesitatea găsirii de soluții pentru controlul și finanțarea riscului la un nivel superior. Fenomenul de responsabilizare a tuturor participanților la viața socială, economică trebuie să capete dimensiuni naționale; o gestiune pertinentă a riscurilor care amenință întreaga dezvoltare a societății este calea asigurării dezvoltării continue a societății.

Alături de societățile de asigurări, specializate în preluarea și gestiunea riscurilor de la asigurați, o importantă misiune în procesul de solidarizare a indivizilor și de mutualizare a amenințărilor, o are statul. La nivel internațional sunt vizibile eforturile depuse de asiguratorii și instituțiile statului de resort, în colaborare; este unica soluție demonstrată a avea randament în fața riscurilor cu efecte grave pentru toți indivizii.

BIBLIOGRAFIE

1. **Alexa C., Ciurel V., 1997** - *Asigurări și reasigurări în comerțul internațional*. Editura All, București.
2. **Bistriceanu Gh., Bercea Fl., Macovei E.I., 1991** - *Dicționar de asigurări*. Editura Științifică, București.
3. www.csa-isc.ro
4. www.primm.ro