

# L'assurance maritime au fil du temps

Autor(en): **Manny, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **52 (1972)**

Heft 2: **Les ports industriels**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886723>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

PIERRE MANNY

# L'assurance maritime au fil du temps

## De la solidarité au pari.

Les périls de la mer ont révélé aux hommes de l'antiquité la nécessité d'une assistance mutuelle; fondement du principe de solidarité de l'assurance.

Dans ce sens, le plus ancien texte connu est un passage du Talmud de Babylone, vers la fin du V<sup>e</sup> siècle avant J.-C., relatif à la navigation dans le golfe Persique :

« Les marins peuvent convenir entre eux que, si l'un perd son navire, on « lui en construira un autre. Si l'un d'eux a perdu son navire par sa faute, on « n'est pas obligé de lui en donner un autre. S'il l'a perdu en allant à une dis-  
« tance où les navires ne vont pas d'ordinaire, on n'est pas obligé de lui en  
« construire un autre. »

Ce sont des commerçants et financiers qui ont inventé le « Prêt à la grosse aventure », forme d'assurance exploitée jusqu'au XIII<sup>e</sup> siècle de notre ère et bien que tombée en désuétude réglementée par le Titre IX du Code de Commerce jusqu'à la réforme de 1966.

Le contrat à la « grosse », connu en droit romain sous le nom de « nauticum foenus » et de « trajectitia pecunia », était un prêt « sui generis », dans lequel le prêteur courait les grosses aventures de mer et s'engageait à ne rien réclamer, si la chose, en vue de laquelle le prêt était fait et qui était affectée à la garantie de son remboursement, venait à périr, mais se réservait le droit, si cette chose (navire ou cargaison) arrivait à bon port, de réclamer, en outre de son capital, un intérêt plus ou moins élevé qu'on appelait « profit maritime » et dont le taux n'était pas limité, même avant la loi du 12 janvier 1886, qui autorisait la liberté de l'intérêt « conventionnel », en matière commerciale.

Pour atténuer quelque peu cette sorte de pari ou jeu on vit se créer au XII<sup>e</sup> siècle des « chambres d'assurances maritimes ». Mais la première police d'assurance maritime connue date du 22 avril 1329. Le parchemin en est conservé aux archives diplomatiques de Florence.

En 1436 une ordonnance de Barcelone édictait certaines règles de contrats d'assurance. En France on voit apparaître au XVI<sup>e</sup> siècle les premières structures avec le « Guidon de la Mer » qui a d'ailleurs inspiré l'Ordonnance de Colbert en 1681, point de départ d'une véritable réglementation de l'assurance maritime en soixante-quatorze articles.

## Cercles et premières compagnies.

Le développement des échanges commerciaux, la nécessité d'informations constantes sur le mouvement des navires et leurs caractéristiques, ainsi que sur les événements de mer ont incité les assureurs à se réunir pour se communiquer leurs renseignements. Les cercles les plus célèbres furent celui de Florence (1522-1528) et celui de Londres fondé en 1696 par Edward Lloyd dans sa taverne de Tower Street. Cette dernière association est devenue la puissante organisation des Lloyd's.

Afin d'effectuer d'une façon rationnelle ces manutentions, en vrac, il a été nécessaire de posséder un équipement parfaitement adapté techniquement aux impératifs de notre monde moderne.

*Ces équipements se composent généralement des infrastructures suivantes :*

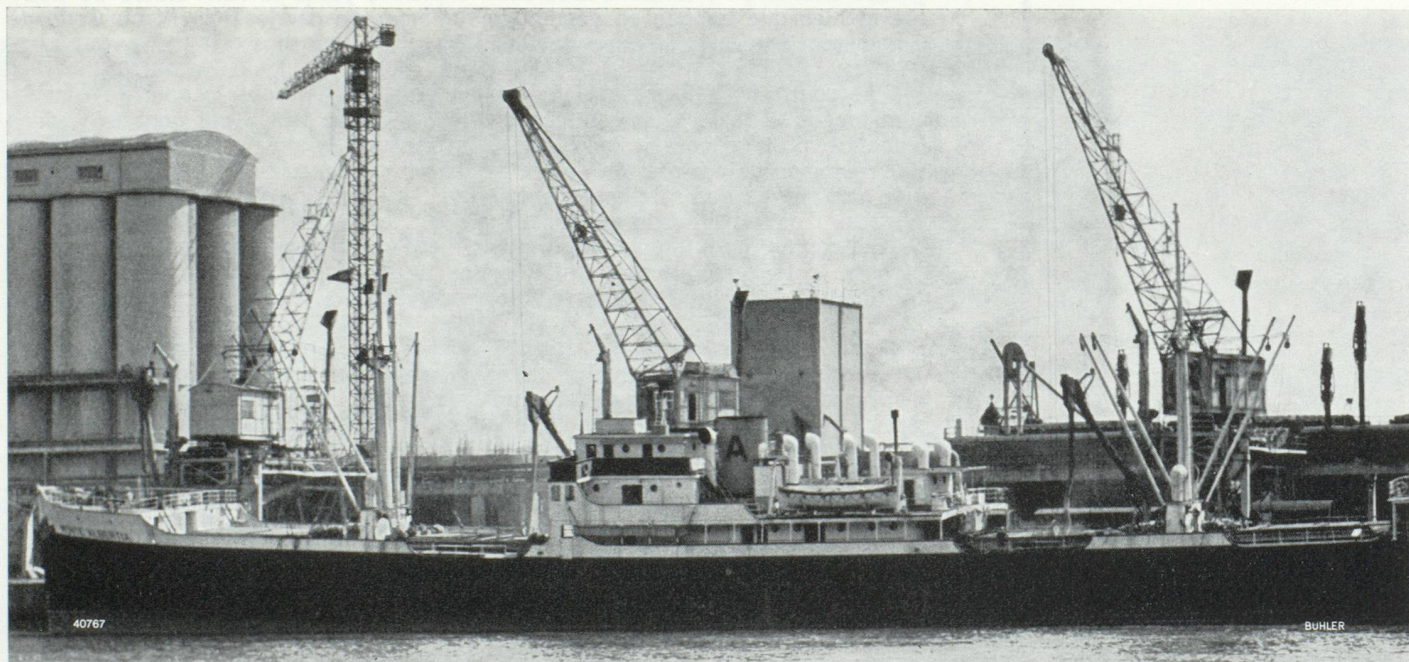
I. DE SILOS DE STOCKAGE : Permettant de préparer et homogénéiser un lot de produits correspondant au tonnage à charger sur un ou plusieurs navires, dans le cas d'exportation, ou inversement pouvoir absorber la contenance d'un ou plusieurs navires dans le cas d'importation.

II. DE PORTIQUES MOBILES OU FIXES DE DÉCHARGEMENT, ayant la possibilité de décharger les produits transportés en vrac dans les navires, et ceci dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité.

III. DE PORTIQUES MOBILES OU FIXES DE CHARGEMENT, dans les mêmes conditions que ci-dessus.

La société affiliée d'une firme suisse de renommée mondiale, BUHLER FRERES/UZWIL, par sa longue expérience et sa compétence en la matière, a été chargée des principaux équipements réalisés à ce jour, en France.

Pour ne citer que l'exemple de 1970, sur une manipulation globale de 345 176 tonnes à l'importation, 284 000 tonnes environ sont passées par les appareils BUHLER, soit 82 % et sur 3 450 346 tonnes à l'exportation, 2 784 000 tonnes environ sont passées par des appareils BUHLER, soit 80 %. Ceci représente une proportion d'autant plus considérable que les chiffres ne tiennent compte que des installations d'une certaine importance.



Dans le port de Rouen : Tous les transporteurs à chaîne du silo de 20 000 t du Port Autonome (à gauche) ont été fabriqués par BUHLER. Trois portiques ayant chacun une ligne SKT/BKT de 150 t/h servent au déchargement et au chargement de bateaux. Un portique de 300 t/h est encore en cours de montage pour le chargement de bateaux. Trois autres dispositifs SKT de 150 t/h chacun sont à disposition pour le déchargement et le chargement de barges.

*Les principales installations réalisées la dernière décennie par la Société BUHLER, sont les suivantes :*

En 1602 la Hollande autorisa la fondation de la première société par actions : « La Compagnie Hollandaise des Indes Orientales ».

En France, un édit de Louis XIV du 21 mai 1686 consacra la création à Paris d'une société dénommée : « Compagnie générale des assurances et grosses aventures ». La Révolution supprima toutes les associations de capitaux. Seuls les assureurs particuliers continuèrent à fonctionner. Sous l'Empire, aucune société d'assurances ne fut constituée. La Restauration vit éclore la « Compagnie Royale d'assurances maritimes » autorisée par une ordonnance de Louis XVIII, le 11 septembre 1816.

### **La Suisse joue et gagne.**

L'essor de nombreuses compagnies d'assurance a été pris au XIX<sup>e</sup> siècle. A côté des grandes sociétés anglaises, les Suisses n'hésitent pas à se lancer sur le marché européen, en fondant des compagnies spécialisées dont certaines occupent encore une place importante.

Ainsi en 1858 la compagnie d'assurances générales l'helvetia fut fondée spécialement pour pratiquer les opérations d'assurances transports. Viennent ensuite : la Bâloise transports en 1864, la Neuchâteloise en 1869, la Fédérale en 1881 auxquelles s'ajoutèrent d'autres compagnies.

Malgré la situation continentale de leurs pays, les hommes d'affaires de la Confédération helvétique se sentaient aussi bien une vocation maritime en raison d'une activité commerciale exportatrice déjà très développée. Et cependant l'époque était hasardeuse. On en était encore à la navigation à voiles au long cours. En 1850, sur 800 voiliers français on enregistre 82 pertes totales.

La crise la plus forte qui engendra un grand nombre de faillites fut celle de 1873. Déjà la concurrence est sévère. Et puis les assureurs, exerçant une activité empirique entre toutes, font les frais de la transformation du monde maritime. Peu à peu la navigation à vapeur supplante la navigation à voiles. Les navires en fer se substituent aux navires en bois. Le percement du canal de Suez a ouvert de nouvelles routes insuffisamment connues des capitaines. Durant l'hiver 1878-1879 plus de vingt grands vapeurs chargés de grains se perdent dans la traversée de l'Atlantique Nord.

Les Assureurs prudents qui ont su traverser la tourmente sont récompensés par quelques années prospères et en profitent pour s'implanter davantage. Ce fut le cas des compagnies suisses. Sur le marché français c'est la Compagnie helvetia qui tient encore la première place des compagnies étrangères immédiatement derrière les grandes compagnies françaises.

### **Vers l'internationale du risque.**

Depuis l'Antiquité, les législations maritimes classaient les avaries en deux groupes fondamentaux : avaries particulières et avaries communes.

Pour sauver d'un péril le navire et sa cargaison le capitaine peut être amené à sacrifier une partie des biens engagés et à exposer des frais. Ces dommages et frais consentis dans l'intérêt commun sont partagés au marc le franc des valeurs sauvées.

Mais les lois internes étaient insuffisantes ou donnaient lieu à des conflits d'intérêts en présence de propriétés de divers pays. Dès 1864, l'Internationale Law Association avait élaboré à York le texte de règles uniformes de classement des avaries qui ont été adoptées peu à peu comme règles générales conventionnelles. Ce texte fut complété à Anvers en 1877 et à Liverpool en 1890, puis de nouveau à Anvers en 1924 et en 1950. Il a conservé le titre de « règles d'York et d'Anvers » sous lequel il est universellement connu.

Le principe de l'avarie commune, spécifique du droit maritime, est contesté par certains comme étant une notion périmée. On peut en discuter, mais il consacre la solidarité des participants à l'aventure maritime.

La croissance des risques allant de pair avec celle des unités de navigation et le développement du commerce, la perte totale des biens exposés, tant « corps » que « cargaison » est rapidement devenue insupportable pour un seul assureur. Il est difficile de déterminer à quelle époque s'est imposée la division des capitaux assurés, mais la nécessité de répartir les chances pour

B. — Déchargement de bateaux, par engins mécaniques et pneumatiques.

1. — Installations avec Redlers Buhler, type S.K.T., maritimes

Port Autonome, Rouen	6 SKT	3 × 150 t/h	blé
	3 SKT	3 × 150 t/h	blé
Port Autonome, Le Havre	6 SKT	3 × 150 t/h	blé
La Rochelle Pallice	4 SKT	2 × 150 t/h	blé
Bordeaux-Bassens	2 SKT	2 × 150 t/h	blé
	1 SKT	1 × 75 t/h	blé
Silostra, Strasbourg	2 SKT	2 × 200 t/h	blé
Silo de Givet	1 SKT	1 × 100 t/h	blé
UNCAC			
Grande Paroisse	2 SKT	2 × 100 t/h	blé
UNCAC			
Châlons-sur-Marne	1 SKT	1 × 100 t/h	blé
UNCAC			
St-Jean-de-Losne	1 SKT	1 × 100 t/h	blé
UNCAC			
Silo de Metz	1 SKT	1 × 100 t/h	blé
Produits du Maïs, Haurbourdin	1 SKT	1 × 120 t/h	maïs
UNCAC			
Silo de Moislans	1 SKT	1 × 100 t/h	blé
UGCAC			
Silo de Bonnières	1 SKT	1 × 100 t/h	blé
UNCAC			
Châlon-s-Saône	1 SKT	1 × 100 t/h	blé
	<u>34 SKT</u>	<u>3 445 t/h</u>	

2. — Installations de dégagement avec pneumatique Buhler, type P.N.T.

Port Autonome, Le Havre	6 PNT	6 × 75 t/h	blé
	2 PNT	2 × 100 t/h	blé
SOMAGRAF, Le Havre	3 PNT	3 × 40 t/h	blé
Grands Moulins de Lille	2 PNT	2 × 50 t/h	blé
Port Autonome de Bordeaux	2 PNT	2 × 40 t/h	blé
Skalli, Rouen	1 PNT	1 × 75 t/h	blé
Port Autonome, Rouen	1 PNT	1 × 45 t/h	blé
Le Phénix, Marseille	2 PNT	2 × 20 t/h	malt
Silo de Quimper	1 PNT	1 × 30 t/h	blé
Grez-en-Bouère	1 PNT	1 × 20 t/h	blé
La Briochine Plouagat	1 PNT	1 × 20 t/h	blé
La Morlaisienne, Morlaix	1 PNT	1 × 20 t/h	blé
UGCAF - Silo d'Arleux	1 PNT	1 × 100 t/h	blé
UGCAF - Gennevilliers	2 PNT	2 × 100 t/h	blé-maïs
	2 PNT	2 × 80 t/h	blé-maïs
M.R.M. Silo de Rouen	4 PNT	4 × 150 t/h	blé-maïs
COSTIMEX,			
Strasbourg	1 PNT	1 × 50 t/h	maïs
SICA, Bordeaux-Bassens	2 PNT	2 × 75 t/h	blé
	<u>35 PNT</u>	<u>2460 t/h</u>	

B. — Chargement de bateaux avec Redlers Buhler, type B.K.T.

Port Autonome, Rouen	BKT	6 × 150 t/h	blé
	BKT	1 × 300 t/h	blé
Port Autonome, Le Havre	BKT	2 × 600 t/h	blé
Maïstica-Bayonne	BKT	2 × 200 t/h	maïs
Silostra, Strasbourg	BKT	2 × 120 t/h	blé
La Rochelle Pallice	BKT	2 × 200 t/h	blé
Bordeaux-Bassens	BKT	2 × 300 t/h	blé
Silo de Givet	BKT	3 × 100 t/h	blé
UNCAC, Châlons-s-Marne	BKT	1 × 200 t/h	blé
UNCAC, St-Jean-de-Losne	BKT	1 × 100 t/h	blé
Silo Bretennière	BKT	1 × 100 t/h	blé
Semoulerie Normandie, Rouen	BKT	1 × 75 t/h	blé
Silo Le Pouzin	BKT	1 × 50 t/h	blé
M.R.M. Silo de Rouen	BKT	3 × 400 t/h	blé-orge
Silo de Bayonne	BKT	1 × 300 t/h	maïs
UNCAC - Silo de Metz	BKT	1 × 300 t/h	blé-orge
Tonnay-Charente	BKT	1 × 300 t/h	maïs
Sables d'Olonne	BKT	1 × 200 t/h	blé
Saint-Nazaire	BKT	1 × 400 t/h	blé

6765 th

La Société BULHER FRÈRES a donc réalisé entre 1960 et 1970 des installations de *déchargement* et de *chargement* de navires ou péniches permettant un débit global instantané d'environ 13 000 tonnes réparties comme suit :

Installations SKT = 3445 tonnes.

Installations PNT = 2460 tonnes.

Installations BKT = 6765 tonnes.

12 670 tonnes.

Mis à part le déroulement des programmes d'équipement portuaire français où la firme BÜHLER occupe le rang de choix illustré par ces chiffres très éloquentes, il peut être en plus intéressant pour le lecteur de savoir qu'en ce qui concerne les manutentions intérieures dans des silos de stockage de céréales verticaux et à fond plat et extérieures le long des quais et sur les flèches de portiques, pas moins de 605 appareils à chaîne BÜHLER ont été installés en France pendant la même décennie. Ces engins ont une capacité de manutention de 87 500 tonnes/heures. En supposant que pendant les jours de pointe (par exemple à la récolte) ces appareils soient amenés à travailler 24 heures sur 24, leur capacité journalière correspondrait à 2 100 000 tonnes. Si l'on veut pousser ce raisonnement encore un peu plus loin, on peut calculer que dans un mois comprenant 20 jours ouvrables tous ces transporteurs seraient à même de servir à la manutention de 42 000 000 de tonnes de céréales ou 2 100 000 wagons SNCF de 20 tonnes constituant un train d'une longueur de 21 000 km, soit 20 fois la distance Paris-Nice.

mieux les compenser a contribué à une organisation plus scientifique de la sécurité par le jeu de la coassurance ainsi que des cessions et rétrocessions en réassurance.

Si les compagnies britanniques et les Lloyd's ont pris une place prépondérante dans ce marché international où s'interpénètrent étroitement la banque, le négoce et l'assurance, la Suisse ne manque pas de dynamisme dans ce secteur avec notamment la « Compagnie Suisse de Réassurances » fondée en 1863, qui deviendra l'un des plus grands réassureurs professionnels.

Les échanges de vues et d'informations de plus en plus nécessaires amènent les groupes d'assureurs et réassureurs à se réunir en différentes associations en vue d'élaborer des clauses de contrat répondant aux besoins commerciaux et d'étudier les problèmes sans cesse nouveaux d'une spécialité mouvante par définition.

Chaque pays, suivant son génie propre, organise ses groupements techniques, son réseau d'agents souscripteurs, de commissaires d'avaries, ses services contentieux.

Mais ces groupes nationaux devaient aussi communiquer et créer des liens entre eux. Ainsi fut fondée en 1874 l'Union internationale d'assurance transport (U.I.A.T.) ou International Union of Marine Insurance (U.I.A.M.) formée par des associations qui représentent les assureurs maritimes de quarante-huit pays.

Un congrès annuel permet aux différentes commissions de faire le point de leurs travaux. Le but est de donner aux assureurs maritimes les moyens d'accroître l'efficacité de leurs services. Pour cela les délégations sont en relation avec les chambres de commerce et les organisations de l'industrie portuaire et maritime.

#### Face à l'expansion.

On peut dire qu'au début de ce siècle, les structures essentielles de l'assurance maritime moderne étaient en place ; la sécurité offerte par des services spécialisés allait grandement favoriser l'évolution technologique du monde des transports. Les problèmes d'adaptation aux risques nouveaux se posent sans cesse.

En termes de métier, nous distinguons l'assurance du « corps » c'est-à-dire du moyen de transport de celle des « Facultés », étant groupés sous ce terme toutes marchandises, valeurs, objets transportés.

Dans le domaine des « corps » vont apparaître des unités de plus en plus grandes et nouvelles tant par leur conception que par la manière de les conduire : minéraliers, tankers, plate-formes de forage. A l'heure actuelle on ne sait encore où va s'arrêter la taille des super-tankers. Une unité de 500 000 tonnes est en cours de construction au Japon. Les assureurs qui ne connaissent leur prix de revient que bien longtemps après la vente du service font les frais de ces expériences. En présence de la hausse constante du coût des réparations d'une part et de la concurrence internationale de l'autre, ils ont énormément de peine à constituer le volume de primes nécessaires à la couverture des risques.

D'autre part la concentration de capitaux de plus en plus importants sur un nombre décroissant d'unités va à l'encontre du principe de la dispersion des risques, condition de leur équilibre, et pose de sérieuses difficultés au marché mondial.

En matière de « Facultés » nous assistons également à un progrès technique considérable dû à la multiplication des échanges, et, conséquemment, des risques.

La notion d'accident du moyen de transport va s'ouvrir peu à peu à celle d'accident en cours de transport, puis à celle de tous dommages survenus pendant le transport pour quelque cause que ce soit à l'exception toutefois de celles qui ne présentent pas le caractère aléatoire.

Ainsi des garanties plus étendues dites « tous risques » furent très vite sollicitées par le crédit documentaire. Mais on vit fleurir toutes sortes de clauses, variables d'un pays à l'autre et qui ne s'adaptèrent pas toujours aux usages internationaux en matière de ventes maritimes. Pour coordonner la terminologie employée par les banques émettrices et leurs donneurs d'ordre, lors de

l'ouverture de crédits documentaires, avec les garanties offertes, une commission spéciale fut chargée par l'U.I.A.T., en liaison avec la Chambre de commerce internationale, de publier des « tableaux d'équivalences pratiques des principaux termes, clauses et couvertures de différents pays pour l'assurance des marchandises contre les risques du transport international ».

### Prévention.

Selon le dicton « prévenir vaut mieux que guérir » le rôle de l'assureur ne se borne pas à réparer des dommages, il doit s'attacher aussi à leur prévention. Les Sociétés ont créé, soit séparément, soit par l'intermédiaire d'organismes professionnels, un réseau d'agents ou commissaires d'avaries dont la mission est de surveiller dans les ports, notamment, le chargement et déchargement des marchandises, constater les avaries, en signaler la nature et les causes, rechercher les moyens de réduire les dommages et tout mettre en œuvre pour conserver le recours de l'assureur contre le transporteur.

Ainsi, pendant des années, ont pu être recueillis des renseignements techniques sur les emballages, les délais d'acheminement et de livraison de marchandises, les conditions de leur réception, les équipements portuaires etc.

L'U.I.A.T. a rassemblé ces informations et a traduit les connaissances acquises dans une brochure intitulée « la prévention des dommages aux marchandises transportées » contenant une série de recommandations aux chargeurs, destinataires, transporteurs maritimes, services d'exploitation des ports, assureurs maritimes.

Les soins solidaires de toutes les entreprises participant aux activités du transport pour réduire les dommages conditionnent l'économie des risques.

Là, comme ailleurs, les intérêts particuliers doivent être dépassés. La collaboration à l'intérêt général est finalement un meilleur calcul.

### Sur la terre comme ... en l'air.

Si le trafic maritime a jusque là occupé notre attention, nous ne saurions passer sous silence l'essor prodigieux, dans le deuxième tiers de ce siècle, des modes de transport terrestres, fluviaux, aériens qui, complémentaires du maritime pendant longtemps, ont acquis peu à peu leur autonomie. Les raisons en sont multiples : expansion industrielle créant des échanges commerciaux croissants ; progrès technique des moyens de transport ; aménagement des voies de surface et des aéroports ; plus large ouverture des marchés continentaux ; facilités de crédit favorisant la consommation etc.

Le fait est qu'une circulation accrue des personnes et des biens multiplie les risques et singulièrement les responsabilités. Jamais la question du fait de l'homme n'est apparue aussi importante à régler qu'à notre époque. C'est pendant cette période que s'élaborent les grandes conventions internationales régissant la responsabilité du transporteur par fer (Berne), par route (Genève), par air (Varsovie). Les assureurs doivent alors faire preuve d'esprit novateur et d'imagination pour adapter leurs garanties. Définir les dommages que peut subir une chose ne présente pas de difficultés particulières. Mais cerner le contenu juridique d'une responsabilité et en exposer clairement les termes est plus malaisé.

Plus continentales par vocation, il était naturel que les compagnies suisses déjà bien implantées en Europe s'intéressent davantage à ce secteur de l'assurance de la responsabilité du transporteur, formant un réseau de spécialistes capables d'offrir les garanties appropriées et de rendre très rapidement les services nécessaires.

L'assurance appelée traditionnellement maritime englobe donc aujourd'hui un grand nombre d'activités exorbitantes des seules choses de la mer. C'est devenu tout simplement l'Assurance Transport, qui doit encore faire face à de graves problèmes tels que le gigantisme des gros porteurs ; les transports combinés et notamment la containérisation ; la pollution des hydrocarbures ; l'énergie nucléaire, etc.

Souhaitons-lui d'être, comme elle a su le manifester tout au long de son histoire, à la hauteur de sa tâche.