

LES ASSURANCES MARITIMES DANS LE PASSE.

Par Frédéric SOHR,

Avocat honoraire, Professeur ordinaire à la Faculté de Droit
de l'Université de Bruxelles, Membre du Conseil Supérieur de la Marine.

Les risques maritimes représentent une constante, indissolublement liée aux dangers même de la mer. Ils sont la résultante des efforts combinés de l'Eau — avec ses traîtrises — de l'Air — avec ses violences — et de l'Homme — avec ses méchancetés. Aussi les anciennes polices italiennes parlaient-elles des « rischi di mare e di gente. » Dans son Faust, Goethe disait: « Krieg, Handel und Piraterie, Dreieinig sind sie, nicht zu trennen. »

Le mariage des risques maritimes et de l'assurance a date certaine dès le XIV^e siècle. C'est relativement récent. Que faisait-on auparavant ? Comment « traitait-on » les périls de la mer ?

On avait recours à divers procédés, plus ou moins complets :

Tout d'abord les risques restaient pour compte du propriétaire : « res perit Domino ». Dans les ventes cela fait varier le prix : le vendeur réclame plus ou moins, selon qu'il supporte les risques ou qu'au contraire l'acheteur les prend en charge.

Puis il y avait l'avarie commune. Elle répartissait entre tous les intéressés à l'aventure les dépenses extraordinaires ou les sacrifices encourus pour le salut commun. Mais cela ne sert à rien quand il y a perte totale...

Ou bien l'on cherchait des garants. C'est ainsi que nous voyons Cicéron à la recherche de « praedes » pour le « vecturæ periculum » de deniers que, consul, il expédiait à Rome.

Ou encore l'on pariait. Un texte donne comme exemple : « si navis ex Asia venerit ». Ici, comme dans le cas de garants, — et pourvu qu'il s'agisse d'un intérêt réel et non de jeu — moins de nom, c'est déjà, en fait, de l'assurance.

Ou, enfin, l'on avait recours au prêt à la grosse. Si l'aventure périssait par fortune de mer, le prêteur n'avait plus droit à rien. Au contraire si le navire arrivait — sana eunte nave —

l'emprunteur devait payer — outre le capital — un « profit » maritime. Le pourcentage était énorme : couramment 25 ou 33 1/2 %.

A ces divers procédés se sont ajoutés au moyen âge : l'« agermanamento » et la « commenda ». L'agermanamento était une extension de l'avarie commune : les intéressés à l'aventure supportaient aussi les avaries particulières atteignant le navire ou la cargaison. La commenda (origine de la commandite) comportait un donneur confiant au commandataire un navire ou des marchandises ou une somme d'argent, pour les faire valoir dans une ou plusieurs entreprises sous la condition que les bénéfices seraient partagés entre eux dans une proportion déterminée et que les pertes provenant des fortunes de mer seraient supportées par le donneur.

La plus efficace de ces façons de traiter les risques était sans conteste le prêt à la grosse. C'était un contrat complexe, réalisant du même coup une opération de crédit (le prêt) et un contrat d'assurance (la survenance des fortunes de mer déliant l'emprunteur de son obligation). On peut dire que le financement des aventures maritimes pendant l'antiquité et la majeure partie du moyen âge s'est fait au moyen de prêts à la grosse.

Ses traits principaux étaient :

1° l'emprunteur a tout de suite la disposition d'un capital. Il ne doit pas attendre, le sinistre survenant, qu'un assureur rembourse la perte;

2° c'est gênant quand l'emprunteur n'a pas besoin de crédit puisqu'il paiera des intérêts sur un capital dont il aurait pu se passer;

3° le taux élevé du profit maritime est tentant pour les capitalistes, mais a) c'est à eux à prouver la bonne arrivée, b) ils perdront tout si les emprunteurs sont insolvables;

4° les prêts à la grosse exigeaient des disponibilités importantes puisque les prêteurs payaient toujours et d'avance. Il faut beaucoup moins d'argent liquide pour les opérations d'assurance, les décaissements ne devant se faire qu'en cas de sinistre, ce qui reste tout de même l'exception.

On peut discerner dans certains de ces traits des éléments de dislocation de nature à modifier profondément le prêt à la grosse et à lui faire produire, par scissiparité, le contrat

d'assurance d'une part et d'autre part, les prêts purs et simples servant au financement des entreprises maritimes.

Une circonstance très importante hâta cette évolution : l'hostilité de l'Eglise contre l'usure, c'est-à-dire contre tout prêt à intérêt et a fortiori contre le prêt à la grosse, « usure » poussée au degré magnifique par l'énormité du « profit » maritime. Cela fut confirmé solennellement par la décrétale « naviganti vel eunti ad nudinas » de Grégoire IX de 1234 — pense-t-on — où le prêt à la grosse sur mer et sur terre (foenus quasi-nauticum) se trouvait expressément visé. L'époque est remarquable : c'est celle qui suit immédiatement les croisades. Il n'est pas douteux que l'attention de la papauté fut particulièrement attirée sur les prêts à la grosse innombrables grâce auxquels se finançaient l'équipement et le ravitaillement des croisés....

On vit alors les prêts à la grosse, honteux, se cacher sous d'autres contrats échappant à la censure de l'Eglise : des ventes, des lettres de change, des prêts gratuits (« gratis et amore »). Par la force même des choses, la subtilité et l'ingéniosité des juristes et des hommes d'affaires, mirent de plus en plus l'accent sur l'élément « risques » inclus dans le prêt à la grosse : les théologiens n'interdisaient pas les pactes sur les risques. Les éléments de dislocation, indiqués ci-dessus, entrèrent aussi en jeu. Les temps étaient troublés, les débiteurs souvent insolvables, les capitaux rares. Bref à un moment donné l'opération du prêt à la grosse fut renversée : le donneur au lieu de se dessaisir de suite, ne fit le « prêt » qu'en cas de sinistre... ou l'achat, ou le contrat de change, selon le subterfuge auquel on avait recours. A ce moment, sans que l'expression « assurance » s'emploie déjà, il s'agit d'un contrat nouveau, merveilleusement efficace, pleinement approuvé par l'Eglise.

Puis, vers la fin du XIV^e siècle de vrais contrats d'assurance — et se proclamant tels — se multiplient de plus en plus. Ils ne chassèrent d'ailleurs que lentement et peu à peu les prêts à la grosse (déguisés ou non) auxquels on avait recours pour les entreprises les plus lointaines ou les plus dangereuses. On en trouve encore au XVIII^e siècle !

C'est l'Italie qui vit naître les premiers contrats d'assurance — et plus particulièrement pense-t-on — Gênes. On a cru (mais la controverse est éteinte) que les plus anciennes traces se trouvaient à Bruges. La Chronijcke van Vlaanderen dit qu'en 1310 le Comte de Béthune aurait créé par charte une « Kamer van Verzekeringen ». Malheureusement la Chronijcke date du XVII^e siècle et aucun document contemporain n'est venu corroborer cette affirmation.

L'assurance se répandit en suivant les routes maritimes. Ici il convient de souligner que l'axe du commerce maritime européen aux XIV^e et XV^e siècles est surtout italo-flamand : les flottes de Venise et de Gênes vers Bruges amorcent les vastes échanges entre le Nord et le Midi.

Il y a aussi déjà un mouvement italo-anglais (la police du Lloyd's — reproduction presque textuelle des vieilles polices italiennes, parle toujours de « Lombard street »). Mais la puissance de Bruges comme port, comme marché international et comme place de banque dépasse de beaucoup celle de Londres.

Et voilà Bruges devenant — à côté de Londres, — un centre essentiel de distribution de l'assurance maritime pour le Nord de l'Europe.

Puis au XVI^e siècle, voici que le décor change : la découverte des Indes et des Amériques transforme l'aspect du commerce maritime. Venise — qui monopolisait, avec Gênes, le commerce de l'Orient — voit rapidement diminuer son importance. Les Portugais vont chercher directement aux Indes les cargaisons précieuses dirigées auparavant vers Venise. Voici Lisbonne qui grandit. Les Espagnols de leur côté virent Cadix et Séville prendre une importance mondiale. Or entre le Portugal (Isabelle était la mère de Charles le Téméraire), l'Espagne d'une part, et l'héritage des ducs de Bourgogne, les liens de famille — et pour l'Espagne : l'identité des princes régnants — firent que Bruges — puis bientôt formidablement : Anvers — devinrent les vrais pivots du commerce européen.

On ne se figure plus ce qu'était Anvers au XVI^e siècle. Son éclat mettait dans l'ombre Venise, Lyon et Londres. Le

Nord-Ouest de l'Europe constituait sa banlieue. Aussi joua-t-il un rôle important au point de vue des assurances maritimes, d'ailleurs presque exclusivement entre les mains d'Italiens, d'Espagnols et de Portugais. J.-B. Ferrufini — dans un mémoire tendant à la création d'un monopole de courtage — dit qu'il y avait à Anvers « plus de 600 personnes vivant de l'assurance » ! Les polices émises en Angleterre se réfèrent aux usages de Londres « ou d'Anvers ». Deux grands livres de l'Espagnol Henriquez — qui se trouvent aux archives de la ville d'Anvers — témoignent de l'activité du marché des assurances.

Nos grandes ordonnances portent la trace du développement extraordinaire de nos institutions maritimes et plus particulièrement de l'assurance. Citons celle de Philippe-le-Bon de 1458, celles de Charles-Quint : 1537, 1549, 1551 ; puis celles de Philippe II : 1563 et 1570. Enfin les « *Compilatæ* » de 1609, véritable monument où la seule matière des assurances comprend des centaines d'articles.

Est-il étonnant de voir le *Guidon de la Mer* — le célèbre traité français sur les assurances dont l'auteur est inconnu — s'inspirer de nos Ordonnances ?

Enfin faut-il rappeler que Valin cite expressément nos Ordonnances comme figurant parmi les matériaux utilisés pour l'élaboration de la célèbre Ordonnance de la Marine de 1681 ?
