



L'ASSURANCE MARITIME XIV^e-XXI^e SIÈCLE

SOUS LA DIRECTION DE
CHRISTIAN BORDE ET
ÉRIC ROULET

LES SOURCES DE L'HISTOIRE MARITIME
N° 2, 2017

UNITÉ DE RECHERCHE SUR L'HISTOIRE, LES LANGUES,
LES LITTÉRATURES ET L'INTERCULTUREL
(UR H.L.L.I.) – EA 4030

CENTRE DE RECHERCHES EN HISTOIRE ATLANTIQUE
ET LITTORALE (C.R.H.A.E.L.)

Collection *Les Sources de l'histoire maritime*
dirigée par Christian Borde et Éric Roulet

Ouvrage paru :
Les journaux de bord XIX^e-XXI^e siècle

Titres à paraître :
L'engagement maritime
Les actes de sociétés
Les routiers

Comité de rédaction
Christian Borde (Université Littoral Côte d'Opale)
Joëlle Napoli (Université Littoral Côte d'Opale)
Jean-Louis Podvin (Université Littoral Côte d'Opale)
Éric Roulet (Université Littoral Côte d'Opale)
Delphine Tempere (Université Lyon III Jean Moulin)
Laurent Warlouzet (Université Littoral Côte d'Opale)

Maquette de couverture : Corinne Rameau

En couverture :
Le 30 mai 1908, les paquebots anglais *Onward* et *The Queen*, de la ligne de Boulogne-sur-Mer à Folkestone, s'abordèrent violemment par brume intense dans le détroit du pas-de-Calais. Ils parvinrent malgré de très sévères avaries à regagner le port de Folkestone où ils furent réparés. (collection particulière)

UNITÉ DE RECHERCHE SUR L'HISTOIRE, LES LANGUES,
LES LITTÉRATURES ET L'INTERCULTUREL
(UR H.L.L.I.) – EA 4030

CENTRE DE RECHERCHES EN HISTOIRE ATLANTIQUE
ET LITTORALE (C.R.H.A.E.L.)

L'ASSURANCE MARITIME XIV^e-XXI^e SIÈCLE

SOUS LA DIRECTION DE
CHRISTIAN BORDE
ET ÉRIC ROULET

**LES SOURCES DE L'HISTOIRE
MARITIME**

N° 2, 2017

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über [http:// dnb.d-nb.de](http://dnb.d-nb.de) abrufbar.

Informations bibliographiques de la Deutsche Nationalbibliothek

La Bibliothèque nationale allemande (Deutsche Nationalbibliothek, DNB) a répertorié cette publication : les détails concernant les données bibliographiques peuvent être consultés sur Internet : <http://dnb.d-nb.de>.

Copyright Shaker Verlag 2017

Alle Rechte, auch das des auszugsweisen Nachdruckes, der auszugsweisen oder vollständigen Wiedergabe, der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen und der Übersetzung, vorbehalten.

Tous droits réservés. En conséquence, toute représentation ou reproduction, intégrale ou partielle, de même que tout transfert vers un support numérique et toute traduction, sont interdits sauf autorisation.

Printed in Germany

ISBN 978-3-8440-4646-5

ISSN 2364-0650

Shaker Verlag GmbH • Postfach 101818 • 52018 Aachen

Telefon: 02407 / 95 96-0 • Telefax: 02407 / 95 96-9

Internet: www.shaker.de • E-Mail: info@shaker.de

SOMMAIRE

Sommaire.	V
Introduction.	VII
Mohamed Ouerfelli	
L'assurance maritime en Méditerranée médiévale (XIV ^e -XV ^e siècle).	1
Dominique Gaurier	
Un modèle de police d'assurance commentée par Benvenuto Stracca (XVI ^e siècle).	19
Sabine Go et Thierry Allain	
Les archives de la Chambre des assurances et avaries d'Amsterdam, une source pour l'histoire maritime à l'époque moderne.	27
Marion Tanguy	
Un contrat nantais pour un voyage aux Antilles au XVII ^e siècle.	47
Éric Roulet	
L'encadrement de l'assurance maritime par l'État d'après l'ordonnance de Marine de 1681.	61
Christian Pfister-Langanay	
Assurer son navire au XVIII ^e siècle : le cas dunker- quois.	85
Frédéric Davansant	
La baraterie de patron frauduleuse en matière d'assurance maritime.	97

Arnaud Bartolomei	
La formation de la compagnie d'assurances maritimes « cadicienne » établie à Marseille (1782)	113
Éric Roulet	
Les traités sur l'assurance maritime en France à l'époque moderne.	125
Christian Borde	
Les polices d'assurances maritimes françaises au début du XX ^e siècle.	143
Valérie Durand	
Regards contemporains sur les évolutions du droit de l'assurance maritime du XX ^e et XXI ^e siècle.	169
Liste des auteurs.	209

INTRODUCTION

CHRISTIAN BORDE et ÉRIC ROULET

« En donnant aux compagnies d'assurances une faible somme chaque année, on se trouve protégé autant que faire se peut contre les malheurs de toute sorte. [...] Et le vieux pilote ajouta sentencieusement :
- L'homme sage n'attend point que le malheur ait frappé à sa porte pour lui chercher un remède. »¹

L'assurance maritime est à l'origine de toutes les autres formes d'assurances et les sociétés d'assurances terrestres se définissent d'abord à partir des cadres juridiques et commerciaux du commerce de mer, avant de s'en détacher tout en laissant à l'assurance maritime ses caractéristiques propres. Le mot assurance dans son sens actuel de répartition des charges d'avaries entre les intéressés au transport maritime, la prime et le dédommagement, n'apparaît qu'au Moyen Âge dans les premières polices. Il est repris en France dans les textes officiels comme l'ordonnance de l'amirauté de 1584 et celle de la marine de 1681. Son caractère maritime est souligné. Pour le *Dictionnaire* de Trévoux de 1740 c'est bien un terme de marine puisque la notion d'assurance reste pratiquée dans ce seul secteur. Le Code de commerce de 1807 qui reprend la matière de l'ordonnance de Colbert ne traite que de l'assurance maritime qui « paraît avoir été le type de toutes les autres² ».

Cette précocité s'expliquerait par la nature particulière du risque

¹ G. Bruno, *Le tour de France par deux enfants*, Paris, Eugène Belin, 1878, p. 264.

² Pierre-Alain Boudousquié, *Traité de l'assurance contre l'incendie, suivi des statuts des polices et de des tarifs des compagnies d'assurance établies à Paris*, Achille Désauges, 1829, p. 7.

Introduction

maritime vu de terre donnant aux dangers de la mer une ampleur plus grande qu'à ceux de terre. Elle suscite la mise en œuvre de règles de droit bien différentes du droit terrestre. Elles sont très dérogoatoires, plus précocement transnationales et standardisées. Dès la fin du Moyen Âge, l'armateur, le chargeur et l'assureur mais aussi le juriste sont engagés à des titres divers dans les « règles exceptionnelles d'un contrat commercial³ », que l'historien Yannick Lemarchand appelle « extra-commercial⁴ » puisque l'assurance est, avec la banque, une des premières grandes activités qui ne vend pas d'objets physiques mais des services.

DU RESICUM MÉDIÉVAL AUX ASSURANCES DES LUMIÈRES

Le risque n'a pas été ignoré des anciens qui ont su trouver des formules originales pour en réduire le poids en le partageant entre différentes parties. Le prêt à la grosse existe depuis l'Antiquité. André-Émile Sayous le définit ainsi :

« Il ne s'agissait là, ni dans l'intention des parties, ni dans le but du contrat, d'une "assurance", mais d'un crédit opérant un transfert de risques passant d'une personne, peu riche, à une autre plus capable de les supporter⁵ ».

Avant l'émergence des contrats d'assurance, poursuit-il « les prêts maritimes et les opérations de change se joignirent, de là toute une série de contrats que les hasards de la conservation des pièces dans les archives ont fait trouver plutôt à Marseille qu'à Gênes »⁶.

Mathias Tranchant rappelle à ce sujet que dans la société

³ *Ibid.*, p. 252.

⁴ Yannick Lemarchand, « Comptabilité maritime (armement) Compte d'armement et de désarmement (XVIII^e siècle) », dans *Dictionnaire historique de comptabilité des entreprises*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2015, p. 376.

⁵ André-Émile Sayous, « Les transformations des méthodes commerciales dans l'Italie médiévale, *Annales d'Histoire économique et sociale*, 1929, 1, n°2, p. 164. L'étude de l'assurance maritime est au cœur des premiers numéros des *Annales d'histoire économique et sociale* de Marc Bloch et Lucien Febvre.

⁶ *Ibid.*, p. 165.

médiévale dominaient tabou et pêché « sans que le risque n'en fut totalement absent [...] géré de façon rétroactive, le danger relevait de la responsabilité partagée entre l'humain et le non humain »⁷. De son côté Sylvain Piron montre que le terme de latin médiéval désignant dans le droit commercial maritime la notion de risque, « la contingence du futur⁸ », les aléas de l'entreprise, et ce qui doit arriver (*adventurus*) surgit entre 1156 et 1160 à Gênes et à Pise sous les formes *resicum* ou *risicum*. Le risque est donc né dans le monde du commerce et singulièrement le commerce de mer dans un contexte culturel où la volonté humaine est confrontée à la puissance divine. Théologiens et canonistes du XIII^e siècle et même certains médiévises contemporains rattachent la notion de risque à l'usage plus classique du terme *periculum*. Piron réfute l'idée développée par Alain Guerreau selon laquelle le risque est ignoré par la civilisation médiévale⁹ et insiste sur l'idée que ce risque naissant n'est pas encore institutionnalisé mais bel et bien individualisé. La préparation face à l'éventualité d'un événement est en fait la préoccupation constante du marchand et le *resicum* permet de « préciser l'imputation d'une charge financière éventuelle à une entreprise au résultat incertain ¹⁰ ». Il ouvre la voie aux contrats de « *rischio* » et de « *sicurtà* » et aux premières assurances à primes qui sont élaborées au cours du XIV^e siècle. On emploie le verbe « *asciugare* » dans les contrats notariés de Gênes à partir de 1347.

Émile Sayous conclut que « par une transformation progressive, le contrat d'assurance a isolé le risque de mer et en a fait l'objet d'une opération spéciale ». Il fait naître un intermédiaire tout nouveau qui remplace le duo par un trio plus efficace : « Les marchands italiens vont trouver une autre solution – l'assureur – qui

⁷ Mathias Tranchant, « La culture du risque chez les populations usagères des mers et littorales du Ponant (XI^e-XVI^e siècles) : première approche d'une histoire à construire », *Revue d'histoire maritime*, 9, 2008, p. 14.

⁸ Sylvain Piron, « L'apparition du *resicum* en Méditerranée occidentale, XII^e-XIII^e siècles. Pour une histoire culturelle du risque », dans E. Collas-Heddeland, M. Coudry, O. Kammerer, A. J. Lemaître, B. Martin (dir.), *Genèse, évolution, actualité du concept dans les sociétés occidentales*, Histoire et Anthropologie, p. 59.

⁹ A. Guerreau, « L'Europe médiévale : une civilisation sans la notion de risque », *Risques, les cahiers de l'assurance*, 31, 1997, pp. 11-18.

¹⁰ S. Piron, « L'apparition du *resicum* en Méditerranée occidentale... », *op. cit.* p. 5.

Introduction

prendra la place de celui à qui le risque eût dû normalement incomber¹¹ ».

On sait comment passant de Gênes à Florence et à Barcelone les contrats d'assurance devenus d'usage courant et négociables atteignent les pays des mers nordiques via Anvers et Amsterdam, et l'ensemble de la Méditerranée orientale par le truchement de Venise¹². Les différents contrats spécifiques du commerce de mer sont distingués. Dans son commentaire du *Guidon de la mer* de 1570, qui résume de plus anciens usages, Étienne Cleirac (1583-1657), avocat au parlement de Bordeaux, montrent l'asymétrie complète entre l'assurance et le prêt à la grosse :

« Assurance est distinguée d'avec bomerie¹³, qui est argent à profit ou grosse aventure, parce que tel argent qui est avancé aux maîtres de navire, ou à ceux qui ont part au corps de nef, victuailles ou marchandises [...] se restitue et se paye profit et principal, quand le navire est arrivé à port de salut ; Comme aussi tout y est perdu avec le naufrage ou périlclition du navire. En l'assurance, rien n'est avancé que la promesse de l'indemnité susdite : L'un et l'autre ont cela de commun, qu'ils prennent leurs effect de semblable événement »¹⁴.

D'aucuns soulignent que l'invention de l'assurance peut être interprétée comme une technique destinée à contourner la décrétale de 1234 de Grégoire IX *Naviganti vel eunti ad nundinas* qui interdit de stipuler un intérêt aléatoire dans le prêt à la grosse aventure qui est usuraire¹⁵. Au XVIII^e siècle l'Église semble encore convaincue des bienfaits d'une assurance divine, qui pourrait concurrencer les débuts tonitruants de l'assurance maritime. Pour l'évêque de

¹¹ Louis-Augustin Boiteux, *La fortune de mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968, p. 9.

¹² Michel Balard, « Assurances et commerce maritimes à Gênes, dans la seconde moitié du XIV^e siècle », Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'Enseignement supérieur public, 1976, pp. 273-282 ; Atle Townsen, « Marine Insurance », *Oxford Encyclopedia of Marine History*, Oxford, 2007, vol. 2, p. 457.

¹³ Crédit à la grosse aventure sur la quille du navire.

¹⁴ Étienne Cleirac, *Les us et coutumes de la mer*, Rouen, Eustache Viret, 1671, p. 190. La première édition date de 1647.

¹⁵ Céline Blondeau, « Banque, assurance, bancassurance, assurfinance, lignes de partages : une spécificité française ? », *Entreprises et histoire*, 39, 2005/2, p. 93.

Boulogne-sur-Mer en 1750, la bénédiction des bateaux a pour but de détourner le danger : « Et envoie Seigneur ton Ange saint du ciel, pour qu'il libère et protège toujours ce bateau de tous les dangers, avec toutes les marchandises qu'il transportera¹⁶ ». Cette protection divine est proche dans l'intention du mécanisme prêté à l'assurance maritime par le juriste du XVIII^e siècle Balthazar Émerigon : « Une façon de détourner le danger/ *Seu est aversio periculi*¹⁷ ». Mais, à la différence de l'assurance civile du temps, celle de l'Église concerne aussi les marins, le prêtre poursuivant sa bénédiction par la formule :

« Et tes serviteurs, tous les périls ayant été écartés, protège-les au moyen d'un port désirable et d'une croisière tranquille, toutes les affaires commerciales ayant été menées à bien et correctement achevées, juge digne, le temps venu, de les rappeler vers leurs demeures pour leur plus grande joie. »

C'est avec l'approche scientifique du risque que l'assurance gagne en crédibilité et convainc un public plus vaste dans les milieux du négoce et de la finance. L'économiste Pierre-Charles Pradier étudie comment dès les années 1780 « Condorcet et Laplace, en France, Tetens, au Danemark, proposent de calculer le risque de faillite de la compagnie d'assurances avec les outils mathématiques qu'ils appliquent également au risque d'estimation¹⁸ ». La profession d'actuaire existe bien avant que ce mot n'apparaisse pour désigner les savants et employés spécialistes des probabilités en matière d'assurance et de crédit¹⁹. Au début du XIX^e siècle les « périls de la mer » sont devenus les « chances si multipliées de la navigation²⁰ »,

¹⁶ François-Joseph de Partz de Pressy, *Rituel du diocèse de Boulogne publié par l'autorité de Monseigneur évêque de Boulogne*, Boulogne, Pierre Battut, 1750, p. 11.

¹⁷ Balthazar Émerigon, cité par J. V. Cauvet, *Traité sur les assurances maritimes*, Paris, Auguste Durand, 1862, p. 18.

¹⁸ Pierre-Charles Pradier, « L'actuariat au siècle des Lumières. Risque et décision économiques et statistiques », *Revue économique*, 2003/1, pp. 139-156. Citation extraite du résumé français.

¹⁹ Nelly Hissung-Convert, « Les actuaires et le développement de la science actuarielle (XVII^e s.-XXI^e s.) », dans *Dictionnaire historique de comptabilité des entreprises*, *op. cit.*, pp. 248-251.

²⁰ P.-A. Boudousquière, *Traité de l'assurance contre l'incendie*, *op. cit.*, p. 5.

Introduction

c'est-à-dire un ensemble de tours favorables ou défavorables où l'idée dominante est celle de probabilité qui donne désormais une caution scientifique à la gestion du risque de mer, comme elle le fait d'ailleurs pour les autres assurances. Ces approches quantitatives apparaissent dans les publications des années 1830 destinées au grand public actionnaire potentiel des compagnies d'assurances :

« Sur cinq cent quatre vingt six navires, expédiés de différents ports de la Grande-Bretagne pour la pêche de la baleine dans les mers du Nord, de 1813 à 1817, huit ont été perdus ; il en résulte que le terme moyen est d'environ un vaisseau sur soixante treize expédiés. Si l'on adopte cette base, la part probable sur la totalité des valeurs exposées dans les entreprises de cette nature devra être évaluée à $1/73^e$; on peut alors, en opérant sur ce chiffre, qui représente à peu près certaine l'étendue du risque, fixer le prix des assurances, en ajoutant, bien entendu, à la somme représentant la valeur de ce risque, les sommes nécessaires pour couvrir les dépenses d'administration de la compagnie d'assurance, et pour lui procurer en outre le bénéfice qu'elle a droit d'obtenir, si elle se charge de l'assurance par entreprise²¹. »

La divergence britannique est le second grand évènement qui marque la longue histoire de l'assurance sur mer. Après la création de la bourse d'assurance de Londres par Edward Lloyd à la fin du XVII^e siècle, la capitale anglaise devient la plus grande plateforme d'assurance du monde, une situation que les guerres avec la France jusqu'en 1815 ne font que fortifier et confirmer²².

LA NATURE DU CONTRAT D'ASSURANCE MARITIME

L'assurance maritime est basée sur la nature des risques liée aux périls de la mer. Les contrats distinguent trois sortes de risques. D'abord ceux qui sont de droit à la charge de l'assureur. Ce sont les

²¹ Sebire, Carteret, *Encyclopédie du droit. Répertoire raisonné de législation et de la jurisprudence en matière civile, administrative et commerciale*, t. 2, 1839, p. 131.

²² Adrian B. Leonard, *Marine Insurance : Origins and Institutions, 1300-1850*, Palgrave/ Macmillan, 2016. L'ouvrage a paru alors que nous achevions la rédaction de cette introduction.

risques spéciaux au droit maritime : perte ou avaries, changement de route ou de navire, plus le risque de guerre. Considéré comme l'état normal à l'époque moderne, il se distingue peu à peu du risque de mer au cours du XIX^e siècle. Avec la Grande guerre sa couverture devient obligatoire par injonction de l'État. Ensuite viennent les risques que ne couvrent pas l'assureur, sauf si des conditions contraires sont notées dans la police. Parmi ces clauses expresses figure la baraterie de patron et de l'équipage. Enfin, les risques que l'assurance n'a pas le droit de couvrir, qui sont les vices propres à la marchandise et les dommages dus à la faute de l'assuré.

Entre droit civil et droit commercial

En France l'assurance est régie par les « lois maritimes », même si, à partir du moment où les assurances terrestres se diversifient et se développent au début du XIX^e siècle, leurs règles s'alignent en partie sur le « droit commun », c'est-à-dire sur celles « qui dérivent des caractères du droit d'assurance considéré en lui-même²³ ». Pour le Code civil²⁴, le contrat d'assurance maritime ou terrestre à l'instar du contrat à la grosse aventure sont des « contrats aléatoires » c'est-à-dire que leurs effets dépendent d'un événement incertain, une définition nécessaire à la répression des paris en assurance appelés « gageures ».

La police peut être passée sous seing-privé et on parle alors de « police privée ». Le recours aux officiers publics que sont les notaires semble avoir été plutôt rare et ce sont les courtiers d'assurances qui les rédigent. L'historien John G. Clark souligne la coexistence des négociants qui pratiquent l'assurance maritime avec les activités du commerce et l'émergence des « spécialistes fonctionnels » (*functional specialists*)²⁵ courtiers de toutes sortes qui offrent aux armateurs et aux chargeurs des produits nouveaux et diversifiés.

²³ Lyon-Caen Renault, *Traité de droit commercial, Librairie générale de droit et de jurisprudence*, Paris, 1894, vol. 6, p. 230.

²⁴ Code civil des Français, 1804, titre XII, des contrats aléatoires, art. 1964. Les autres contrats de ce type sont le jeu et le pari et le contrat de rente viagère.

²⁵ John G. Clark, « Marine Insurance in Eighteenth-century La Rochelle », *French Historical Studies*, 10, n° 4, 1978, p. 573.

Introduction

Dans tous les cas la date du contrat fait seule foi et avant la publication des polices types qui ne sont toujours qu'indicatives, nombres de contrats d'assurance demeurent du for privé. Pierre-Sébastien Boulay-Paty (1763-1830), commentateur du traité fondateur de Balthasar Émerigon de 1783, rappelle en 1827 le caractère naturel du contrat d'assurance qui n'est « ni une vente, ni un louage, ni une société, ni une gageure ; c'est un contrat tel qu'il a été créé par la nature des choses, et qu'il faut connaître par sa propre définition²⁶ ». Après l'avènement du Code civil, Boudousquié admet que l'assurance puisse « être suivant les circonstances un acte civil ou un acte de commerce²⁷ » ce qui a l'avantage de donner beaucoup de souplesse à sa définition. Cela signifie concrètement que dans les polices d'assurances maritimes, toutes les autres conditions dont les parties conviendraient sont licites dès l'instant qu'elles ne sont pas contraires, ni à l'ordre public, ni aux bonnes mœurs²⁸. L'usage des formules imprimées par les assureurs maritimes attesté au XVI^e siècle, est repris par les compagnies terrestres d'assurances à primes. On y trouve les conditions générales du contrat et à leur suite ou dans les blancs du texte, les parties ne se privent pas d'ajouter sous forme manuscrite des conditions particulières. Le grand juriste et historien du droit ancien Jean-Marie Pardessus (1772-1853) résume ainsi le résultat de ces ajouts : « La rédaction faite à l'avance offre moins ce qui a été positivement convenu, que ce qui pourrait l'être vraisemblablement, si quelques dispositions écrites y dérogeaient, ou si leur comparaison avec des clauses imprimées donnait lieu à quelques doutes, la préférence serait due aux clauses écrites²⁹ » et en 1924, l'avocat Pierre Bayard rappelle qu'en ces matières « Tout est une question de conventions, donc de clauses³⁰ ».

La police est aussi un « contrat du droit des gens ». L'une des conséquences de cette capacité affirmée tant dans l'ordonnance de

²⁶ Pierre Sébastien Boulay-Paty, *Traité des assurances et des contrats à la grosse d'Émerigon, conféré et mis en rapport avec le nouveau Code de commerce et la jurisprudence*, Rennes, Mollien, 1827, vol. 1, p. 11.

²⁷ P.-A. Boudousquié, *Traité de l'assurance contre l'incendie*, op. cit., p. 91.

²⁸ P. Bayard, *Dictionnaire des transports maritimes*, op. cit., p. 60.

²⁹ Jean-Marie Pardessus, *Cours de droit commercial*, Paris, Nève, 1825, t. 3, p. 313.

³⁰ P. Bayard, *Dictionnaire des transports maritimes*, op. cit., p. 60.

marine que dans le Code de commerce est de permettre aux étrangers d'assurer sur le marché français. Christian Pfister-Langanay qui montre l'importance pour les assureurs dunkerquois du risque de prise au XVIII^e siècle, rappelle que les armateurs français ont tout intérêt à s'assurer aux Lloyd's de Londres puisque cela leur permet de toucher une indemnité après une procédure d'abandon à ces assureurs, même ennemis³¹. Mallet et Toussaint, dans l'*Encyclopédie*, évoquent ces assurances qui sont appelées « secrètes ou anonymes et se font par correspondance chez les étrangers ». La police est signée « pour compte d'ami, tel qu'il puisse être, sans nommer personne ».

Police sur corps, sur facultés et police flottante

Deux grands types de contrats sont spécifiques de l'assurance maritime : celui qui concerne le corps du navire et celui qui s'applique aux facultés, c'est-à-dire les marchandises et au XIX^e siècle le fret. Lorsque le navire et les marchandises appartiennent à l'armateur les deux assurances peuvent être jointes.

L'assurance sur facultés est susceptible de générer des usages transgressifs par rapport aux régulations de l'ordonnance ou du Code. Le plus souvent c'est la valeur du chargement qui est prise en compte systématiquement au départ du voyage³² mais les Anglais pratiquent couramment l'assurance des risques de mer pour des sommes supérieures à cette valeur, transformant l'assurance en opération bénéficiaire³³. Comme cela est interdit en France, les armateurs et chargeurs assurent le fret et les marchandises, par des polices qu'on appelle « polices d'honneur », qui transgressent la loi mais bénéficient de l'impunité³⁴. Comme elles n'ont pas d'existence légale, les tribunaux ne peuvent en connaître sauf pour déclarer le contrat nul, comme étant en contravention aux lois. C'est afin de favoriser le commerce maritime que l'article 337 du Code de

³¹ Christian Pfister-Langanay, « L'assurance maritime à Dunkerque au XVIII^e siècle », *Revue du Nord*, 2007/1, p. 60.

³² P.-A. Boudousquie, *Traité de l'assurance contre l'incendie*, *op. cit.*, p. 175.

³³ *Ibid.*, p. 42.

³⁴ Code civil des Français, art. 1965 : « La loi n'accorde aucune action pour une dette de jeu ou pour le paiement d'un pari. »

Introduction

commerce autorise l'assurance « *in quovis/en tout* » par laquelle les chargements « peuvent être assurés sur quelques navires qu'ils aient lieu, sans désignation du navire ni du capitaine ».

L'assurance sur le corps des navires est moins étudiée dans le présent volume qui traite plus particulièrement des assurances sur facultés. Très liée aux conditions techniques de la construction navale elle demeure peu travaillée par les historiens. En pratique la quotité des primes d'assurance maritime dépend d'abord de la qualité du navire. Dès le début du XIX^e siècle et par analogie avec l'assurance incendie, l'assureur maritime aimerait avoir le droit de « pénétrer dans les lieux assurés, afin de voir par ses yeux si les mesures et les précautions imposées à l'assuré, comme condition du contrat ont été exécutées³⁵ ». Mais tant qu'elle n'est pas contrôlée par les sociétés de « registres maritimes » ou « sociétés de classification », qui en fixent les normes, cette possibilité demeure régie par l'appréciation personnelle des assurés. L'État organise des « visites d'amirautés », le plus souvent de pure forme³⁶. Les deux premiers registres maritimes, le *Lloyd Register of Shipping* de Londres (1734), et le Bureau Veritas de Paris (1828) calculent la cote des navires en service. Ils n'ont de véritable influence sur la sécurité des constructions que lorsqu'ils appliquent des règlements très détaillés qui s'adaptent aux métamorphoses de la construction navale avec l'avènement de la vapeur et des constructions métalliques³⁷. La valeur du navire indiquée dans la police d'assurance c'est « la valeur agréée » qui pose des problèmes spécifiques puisqu'au cours du voyage le navire peut perdre ou gagner en valeur suivant les circonstances nautiques ou celles du marché.

Avec la création de grandes compagnies et les progrès de la navigation, l'accélération des chargements y compris les bagages des passagers, et la multiplication des chargeurs se développe une troisième catégorie de polices, les « polices flottantes ». Devenues

³⁵ P.-A. Boudousquié, *Traité de l'assurance contre l'incendie*, op. cit., p. 334.

³⁶ Christian Borde, « L'héritage des amirautés et les nouvelles juridictions dans la première moitié du XIX^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, 19, 2014, p. 334.

³⁷ Christian Borde, « L'intégration de la sécurité maritime dans les constructions navales, du *Great-Eastern* au *Titanic* », *Revue d'histoire maritime*, 7, 2007, p. 224 et suiv.

« assurances générales » au XX^e siècle, elles permettent aux armateurs de proposer des options diversifiées à leurs clients. Après les modifications apportées par la loi de 1885, en France, les principes libéraux sont restaurés : l'armateur peut s'assurer « en bloc » ou par des polices distinctes en jouant sur des combinaisons diverses sur le navire, le fret ou les frais d'armement et le chargeur peut établir une assurance basée sur le prix d'arrivée de ses marchandises en ajoutant à leur valeur de départ ces trois éléments. Ces contrats accompagnent la diffusion d'une clause de vente spéciale au monde maritime dite CAF englobant « coût, assurance et fret » et qui accélère et simplifie les pratiques commerciales.

L'EXÉCUTION DU CONTRAT

Les sociétés d'assurance sont divisées en deux groupes : les sociétés à primes, bien connue des consommateurs contemporains et les sociétés mutuelles. Dans ces dernières les associés supportent en commun les risques, chacun étant à la fois assureur et assuré, ils paient une cotisation et l'indemnisation est limitée par les ressources annuelles de l'association.

Dans tous les cas, le contrat d'assurance ne prend toute sa valeur qu'à partir de son exécution. Le grand principe est qu'à partir de là les clauses de la police ne peuvent plus être modifiées et sont exécutées entièrement. L'assurance maritime est donc signée pour tout le temps du voyage en mer qui a, en particulier au temps des voiliers, une durée indéterminée, alors que les assurances terrestres ont un délai déterminé. On comprend que ce temps soit un ressort essentiel du processus assurantiel et pour les juristes il est même réputé « indivisible » dans le cadre du voyage.

Par une « déclaration d'aliments » l'assuré avise l'assureur de « la mise en risques » des marchandises assurées³⁸ et pour faire la preuve de ce qui a été chargé il lui communique les connaissements qui sont les reçus produits par le capitaine pour rendre compte des marchandises chargées. Au milieu du XIX^e siècle les armateurs

³⁸ P. Bayard, *Dictionnaire des transports maritimes*, op. cit., p. 239.

Introduction

parviennent à imposer dans les connaissements des clauses de non responsabilité qui provoquent un conflit majeur entre eux et les assureurs garants des intérêts des chargeurs³⁹.

Cette mise en risques dépend de facteurs très spécifiques au commerce de mer. Ce sont « les parages qu'il doit parcourir, la longueur du voyage, la saison où il est entrepris, l'état de guerre ou de paix, etc. »⁴⁰. Ainsi, les objets assurés changent de place, contrairement au commerce terrestre. Les lieux des sinistres et le lieu où ils ont été assurés ne sont jamais les mêmes, et leur évaluation peut fortement varier au cours du voyage, et il faut déterminer ces différences.

Le rapport de mer du capitaine est une pièce essentielle puisqu'il fournit « le détail de tous accidents aux risques des assureurs »⁴¹. Il succède au « consulat » – terme utilisé en Italie et en Provence – par lequel on prouve le sinistre dans l'assurance maritime. Émerigon précise qu'il n'est pas absolument nécessaire que l'assuré soit muni d'un consulat en due forme, pour qu'il obtienne gain de cause contre les assureurs⁴². C'est une sorte de « déclaration de sinistre » qui doit en principe être signifié aux assureurs dans un délai de trois jours après la réception de cette information par l'assuré.

Le délaissement apparaît aux assureurs comme un droit exorbitant mais il est conçu dès l'époque moderne pour favoriser le commerce maritime. Le délaissement est l'élément essentiel de la déclaration du Roi de 1779 qui complète l'ordonnance de 1681 sans doute à l'initiative d'Émerigon⁴³. En cas de fortune de mer grave l'armateur a le choix entre deux modes de règlement : soit régler la chose en avaries, soit abandonner la propriété du navire, ce qu'il fait si le

³⁹ Christian Borde, « Les chambres de commerce françaises et le Comité central des armateurs de France : de l'antagonisme national aux convergences internationales (1903-1940) », dans Danièle Fraboulet, Cédric Humair, Pierre Vernus (dir.), *Coopérer, négocier, s'affronter. Les organisations patronales et leurs relations avec les autres organisations collectives*, Rennes, PUR, 2014, pp. 226-236.

⁴⁰ P.-A. Boudousquié, *Traité de l'assurance contre l'incendie, op. cit.*, p. 17.

⁴¹ Code de commerce, art. 242, 245, 246. Voir André Zysberg, « La vie quotidienne en mer d'après les rapports du siège d'amirauté de Honfleur au XVI^e siècle », *Revue d'Histoire maritime*, 19, 2004/2, pp. 119-136.

⁴² B. Émerigon, chap. 14, section 3 §3.

⁴³ Georges Ripert, *Droit maritime*, Paris, Rousseau et Cie, 1953, vol 3, p. 336.

montant des réparations d'avaries dépasse les trois quarts de la valeur agréée du navire et de la cargaison ou si le navire est déclaré innavigable, « condamné », c'est-à-dire irréparable pour l'assureur. C'est évidemment une bizarrerie juridique puisqu'une des parties peut imposer en justice à l'autre une prise de possession sans que cette dernière puisse refuser. L'assureur reçoit le produit du sauvetage et de la vente des débris, ce qui n'est pas forcément avantageux pour lui. L'assuré armateur rentre dans l'intégralité de la valeur de son navire remboursée par l'assurance. Cette procédure est évidemment source de litiges puisque tout réside dans les définitions de l'innavigabilité et du naufrage.

De nombreux abus peuvent se produire dans ce monde où le droit est plus que touffu, contradictoire et très facile à contourner en pratique. Les abus sont d'autant plus tolérés que les juges des tribunaux de commerce sont parties dans les affaires d'assurance. Émile Vincens dénonce en 1821 leur implication comme débiteurs ou créanciers des parties : « une police d'assurance souscrite par un grand nombre d'assureurs ou par une compagnie qui a beaucoup de membres, peut obliger tout un tribunal à s'abstenir⁴⁴ ».

L'assurance maritime s'étend à des objets nouveaux, soit en fonction des besoins, soit en raison des modifications de la législation comme le montre l'exemple de l'assurance des personnes en mer.

L'assurance sur la vie des individus est interdite dans l'ordonnance. Il s'agit de ne pas confondre dans les risques maritimes les hommes et les marchandises, comme le fait en partie la bénédiction de bateau de 1750. Le Code civil supprime cette assimilation des équipages à des « choses meubles et ravalées à la condition des animaux⁴⁵ ». Boudousquié oublie alors que les chargements d'esclaves des navires négriers pouvaient être assurés. Les négociants de Caen signalent en 1824 que les armateurs négriers peuvent assurer leurs navires contre la confiscation à un taux de 15,25% inférieur à celui couramment utilisé de 20%, tandis que les

⁴⁴ Émile Vincens, *Exposition raisonnée de la législation commerciale et examen critique du Code de Commerce*, 1821, vol. I, p. 171.

⁴⁵ P.-A. Boudousquié, *Traité de l'assurance contre l'incendie*, op. cit., p. 46.

Introduction

navires de commerce légal s'assurent à 4,75% sur les mêmes trajets⁴⁶. Ce serait donc grâce à l'assurance que le commerce négrier parvient à survivre puisqu'une compagnie de La Havane garantie des négriers « avec ou sans cargaison contre toute espèce de risques⁴⁷ » ce qui a pour conséquence de faire baisser le prix des esclaves sur le marché des Antilles.

PERSPECTIVE HISTORIOGRAPHIQUE

Comme beaucoup d'histoire d'entreprise l'historiographie de l'assurance maritime a d'abord été illustrée par des professionnels.

Émile Sayous n'est pas seulement un historien fécond des origines de la finance, du commerce, et de l'assurance. Professeur à l'École des Hautes études sociales, membre de l'Académie des inscriptions et belles lettres, c'est un découvreur d'archives inédites et par conséquent, comme le rappelle Jacques Heers : « en bien des domaines, un véritable précurseur⁴⁸ ». Mais c'est surtout un proche des milieux entrepreneuriaux et de la haute fonction publique, un conseiller économique et un lobbyiste, une pluralité de métiers qu'il synthétise pour son dossier de Légion d'honneur en 1909 dans le terme « publiciste », c'est-à-dire de spécialiste du droit public. Membre de la société d'économie politique depuis 1898, il réalise plusieurs missions économiques dans le monde pour le gouvernement français, le Musée social mais aussi un syndicat de banques françaises, et jusqu'en 1915, il est directeur des services économiques de la Fédération des industriels et des commerçants puis secrétaire général de ce lobby.

Louis-Augustin Boiteux (1890-1971) même s'il ne se considère que comme un « historien à ses moments perdus⁴⁹ », peut être

⁴⁶ *Pétition pour l'abolition de la traite des noirs adressée à la chambre des députés par un grand nombre des principaux négocians et citoyens et la ville de Caen*, le 10 avril 1824, p. 6.

⁴⁷ *Revue britannique*, septembre 1837, p. 104.

⁴⁸ Jacques Heers, « Compte-rendu de E Sayous, *Commerce et finance en Méditerranée au Moyen Âge*, 1988, 338 p. », *Revue historique*, 1989, p. 242.

⁴⁹ « À l'Académie de marine. Les problèmes économiques, sociaux, humains et les

considéré aussi comme un des pionniers du genre. Administrateur de la marine de deuxième classe, il devient en 1919 après sa retraite anticipée, directeur de la société d'assurance le Lloyd de France. On ignore si la faillite de cette entreprise prononcée en 1935 provoque la fin de sa carrière d'assureur, mais il participe activement jusqu'en 1945 aux réformes statutaires de la profession. Il s'illustre lors du Colloque international d'histoire maritime tenu à Paris en mai 1959, en montrant le parti que l'histoire économique et maritime peut tirer de l'histoire des assurances⁵⁰. Prenant la suite des travaux d'Émile Sayous, il publie en 1968 sous la houlette de Fernand Braudel une des premières études historique entièrement consacrées aux origines de l'assurance maritime⁵¹. L'une des rares thèses d'histoire moderne traitant entièrement des assurances maritimes est consacrée en 1989 à l'étude des naufrages à Nantes au XVIII^e siècle⁵².

Aujourd'hui, la Fédération française des sociétés d'assurances, dont Sayous fut un temps secrétaire général au début du XX^e siècle, a fondé en 2004 un Comité scientifique pour l'histoire de l'assurance, composé d'historiens dont le regretté Alain Plessis, Pierre Cyrille Hautcœur, Michel Lescure et Michel Margairaz et de professionnels de l'assurance pour encourager la recherche et définir un programme de publications et d'aide à l'édition. Le comité a publié dès son origine un guide des sources sur l'histoire de l'assurance entre 1686 et 1998⁵³. On y trouve une bibliographie et des informations très complètes concernant l'assurance maritime dans les séries des archives publiques et privées. Une thèse récente d'histoire du droit consacrée au greffe des assurances de Rouen fondé en 1556, le premier en France et qui étudie le droit ancien maritime insiste sur le fait que « le caractère aléatoire de l'assurance a posé très tôt le

risques de la civilisation industrielle. L'allocution du Président L.-A. Boiteux », *Journal de la marine marchande*, le 29 octobre 1959, p. 2243.

⁵⁰ Michel Mollat, *Les sources de l'Histoire maritime en Europe, du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1962.

⁵¹ L.-A. Boiteux, *La fortune de mer, op. cit.*

⁵² Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurance dans la marine de commerce au XVIII^e siècle : le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993.

⁵³ Comité scientifique pour l'histoire des assurances, *Guide des sources sur l'histoire des assurances*, Paris, 2007.

Introduction

problème de l'équilibre des intérêts des parties » garanties suffisantes pour l'assuré et dépendance de l'assureur de la bonne foi de son assuré⁵⁴. Elle incitera sans doute les historiens de la mer et des ports à ne pas négliger dans leurs travaux d'histoire économique, sociale et culturelle ces acteurs essentiels de l'histoire maritime.

Nous nous attacherons plus spécialement dans le présent volume aux origines et à l'évolution du contrat d'assurance maritime dans la longue durée. Nous avons fait le choix d'éclairer les débuts et le développement de l'assurance maritime en France en prenant en compte les exemples italiens et flamands qui l'ont influencée. L'assurance maritime anglaise, qui s'affirme à la fin du XVII^e siècle et surtout au XVIII^e siècle, a fait l'objet de nombreuses études sur lesquelles nous ne reviendrons pas ici⁵⁵.

⁵⁴ Alix Rodet-Profit, *Le contrat d'assurance maritime à Rouen dans l'ancien droit*. Thèse de doctorat en histoire du droit et des institutions, Université de Paris 2, sous la direction d'André Castaldo, 2015.

⁵⁵ Nous renvoyons sur ce sujet au livre d'Adrian B. Leonard, *Marine Insurance*, *op. cit.*