

Les prémices de l'assurance maritime ...

Dès l'Antiquité, les peuples qui pratiquaient le commerce maritime ont cherché les moyens de se procurer la sécurité indispensable à leurs entreprises. Ce sont les périls de la mer qui ont révélé aux hommes la nécessité d'une assistance mutuelle, fondement du principe de l'assurance.

Pratiqué par les Phéniciens, consacré par le droit romain, le « **prêt à la Grosse Aventure** » était connu et pratiqué dans l'Inde antique et à Babylone. Un plaidoyer de Démosthène contre Lacritos, citant le texte d'une de ces conventions de prêt, établit que les commerçants grecs y avaient recours dès la plus haute antiquité.

Il s'agissait en fait d'une convention aux termes de laquelle, en cas de perte par **fortune de mer**, l'emprunteur était dispensé du remboursement de la somme prêtée sur le navire ou la cargaison, à charge de verser au prêteur, en sus de la restitution du principal, un intérêt « extraordinaire » également appelé profit, si l'expédition, bien entendu, arrivait à bonne fin.

Au Moyen âge, l'idée de mutualité se fait jour et constitue une part importante de l'activité des confréries et des guildes. Mais le « prêt à la Grosse » et l'assistance mutuelle, sous diverses formes – notamment pratiquées par les négociants de l'Adriatique – seront utilisés longtemps encore avant que n'apparaisse l'assurance à primes.

De l'influence du droit canon ...

L'an 1236 sera une année charnière pour l'assurance maritime. Cette année-là, une décrétale de Grégoire IX prohiba la pratique du « prêt à la Grosse » en raison de son caractère jugé usuraire. Or, le commerce maritime, dont l'activité s'étendait rapidement, ne pouvait se passer, pour ceux qui le pratiquaient, de sécurité financière. Il était donc indispensable de trouver un procédé de transfert de risque qui échappât aux prescriptions du droit canon, et c'est ainsi que seront établis les prétendus contrats de vente, dans lesquels la personne qui se chargeait des risques de transport déclarait avoir acheté les objets transportés et s'engageait à en payer le prix, mais seulement dans le cas où le navire ou la cargaison n'arriverait pas à bon port. Dans le cas contraire, la vente était annulée et le prétendu vendeur versait au prétendu acheteur une prime qui ne pouvait faire l'objet d'aucune restitution..

Ces « Conventions de vente » étaient, en réalité, de véritables contrats d'assurance. Les « Rôles d'Oléron », rédigés sous l'impulsion d'Aliénor d'Aquitaine au XII^e siècle, pour les usagers de commerce entre les rives de l'Aquitaine et l'Angleterre, constituent les premières codifications des mécanismes d'assurance.

Naissance de l'assurance moderne ...

C'est à partir du XIV^e siècle que l'assurance est véritablement née à l'initiative des négociants florentins, génois et flamands. Alors apparaissent les premiers contrats d'assurance par lesquels un « assureur » s'engage envers un « assuré », moyennant le paiement d'une prime ou cotisation, à l'indemniser du préjudice que subissent ses biens par suite de la réalisation d'un risque de mer. En 1336, un décret du Doge de Gênes réglementait pour la première fois les assurances. Au Portugal, une ordonnance du roi Ferdinand 1^{er} institue dans la deuxième moitié du XIV^e siècle, une assurance mutuelle obligatoire pour les propriétaires de navire de plus de 500 tonnes. La plus ancienne police d'assurance maritime connue porte la date du 22 avril 1329. Elle est conservée aux archives diplomatiques de Florence.

Le développement de l'assurance maritime va s'accroître avec la découverte du passage vers les Indes orientales et, bien sûr, avec la découverte de l'Amérique. La codification des règles de l'assurance va alors s'accélérer. À la même époque, plusieurs ouvrages paraissent. Ils étudient les règles et usages en vigueur dans l'assurance maritime. Citons notamment le « Guidon de la mer » des commerçants rouennais, rédigé à la fin du XIV^e siècle.

Enfin Colbert vint ...

Au XVII^e siècle, la législation sur les assurances maritimes s'enrichit de multiples codes et ordonnances et tout particulièrement de « l'Ordonnance sur la marine » rédigée en 1681 à l'initiative de Colbert. Cette œuvre magistrale, qui a posé les grands principes de l'assurance maritime actuelle, a exercé une influence profonde sur de nombreuses législations étrangères.

Dans cette présentation historique, il ne faut pas oublier que l'expansion maritime de l'Angleterre, sous le règne d'Elisabeth I, fit de Londres, au XVII^e siècle le pôle de rayonnement principal de l'assurance maritime. Aussi, le droit anglo-saxon, issu des usages commerciaux et de décisions judiciaires, mélange de fait et de droit, a largement fixé les grandes règles de l'assurance maritime anglo-saxonne. Les règles de droit maritime anglais, codifiées en 1906 sous le nom de « Marine Insurance Act », devaient influencer l'assurance maritime mondiale

Malgré la puissance et l'influence du Marché de Londres, l'assurance maritime française a conservé son particularisme, basé sur le droit imprégné d'esprit latin qui se distingue, notamment, par sa clarté et sa logique.

Des cercles d'assurance maritime du xve siècle aux compagnies du XX et XXIe siècles

Le rôle économique de l'assurance n'a pas été, au début, celui qui lui est dévolu aujourd'hui. La délivrance des polices d'assurance maritime a fait dès le XVe siècle l'objet d'une véritable profession. L'assureur est alors un particulier qui opère isolément, le plus souvent dans un seul port, sur quelques navires et sur quelques cargaisons. Ainsi conçue, cette activité est souvent une pure spéculation, un jeu, un pari. « Que celui qui assurance, recommande son âme à Dieu » disait un dicton de l'époque.

Aussi, très rapidement, les assureurs éprouvent-ils le besoin de se réunir, de se grouper, pour mettre en commun leurs sources de renseignements et pour partager entre eux les risques qui leur sont proposés. C'est ainsi que furent créés les Cercles d'assurance. Le premier Cercle d'assurance maritime connu est celui qui se fixa à Florence en 1552. En France, dans les ports, furent créées, à la fin du XVIe siècle, les Chambres d'assurance. En 1668, un édit royal inspiré par Colbert institua à Paris la « Chambre d'assurance et de grosse aventure de France. »

Vint ensuite, en 1696, le Club d'Edouard Lloyd's dans sa taverne de Tower Street, qui allait devenir la célèbre et puissante organisation des Lloyd's de Londres. Il est intéressant de souligner que l'on trouve dans ces « Cercles », dans « Chambres d'assurance », deux idées fortes de l'assurance maritime moderne : d'une part, le renseignement sous toutes ses formes et, en particulier, la statistique, d'autre part, la répartition des risques, appelée aujourd'hui « coassurance », qui partage entre plusieurs assureurs le poids des risques qu'un seul assureur ne pourrait supporter isolément.

Pendant deux siècles, l'assurance maritime est dominée par des assureurs privés, mais au XVIIIe siècle, le discrédit porté sur la corporation par de nombreuses déconfitures et l'apparition des compagnies d'assurances va provoquer le déclin. Seule l'organisation des Lloyd's de Londres parviendra à maintenir sa position.

En France où fut créée, en 1686, la première société d'assurance, la Compagnie générale pour les assurances et grosses aventures de France », les compagnies devaient connaître une grande prospérité, mais disparaître totalement sous le coup des lois républicaines qui interdisaient les coalitions d'intérêts. Elles ne retrouvèrent vie qu'au XIXe siècle, à partir des années 1817.

C'est également au XIXe siècle que le domaine de l'assurance maritime s'est étendu aux autres formes de transports qui se développaient : transports fluviaux, terrestres et ferroviaires, puis, au XXe siècle, aux transports aériens et à l'activité spatiale .
