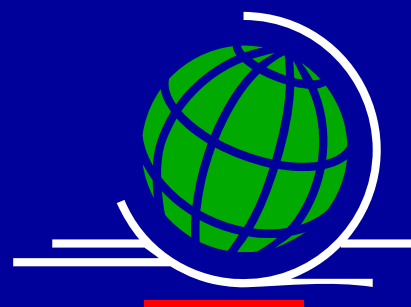


A L E @ S

Lex Maritima



Histoire des Polices Françaises d'Assurances Maritimes sur Corps de navires



Édité par
FORTUNES DE MER
Association Loi 1901

2 -2007

EDITO

Pour sa deuxième publication de l'année 2007, Fortunes de Mer change de formule.

ALE@S sera désormais le support de toute notre communication.

Ce nom n'est pas inconnu de nos lecteurs puisque c'est également le nom de notre newsletter.

A compter de ce jour, FDM communiquera sous deux formes : Une revue, dument déclarée comme telle et qui publiera toutes nos futures rubriques, selon un rythme que nous espérons trimestriel, et une newsletter, informant nos lecteurs des sujets vivants du moment.

S'agissant de cette revue, chaque numéro sera différent dans son contenu. Ainsi, un numéro devrait être consacré à une chronique sur un sujet précis du Droit Maritime, un autre sera un bilan commenté des chiffres de l'année (ce numéro paraîtra au 3^{ème} trimestre, après le congrès de l'IUMI), un troisième consacré à un commentaire d'arrêt et un quatrième, dont le contenu reste encore à préciser mais qui devrait être un « condensé » des fortunes de mer de l'année en cours.

Cette « montée en gamme » est justifiée par le nombre toujours plus important des visiteurs de Fortunes de Mer.

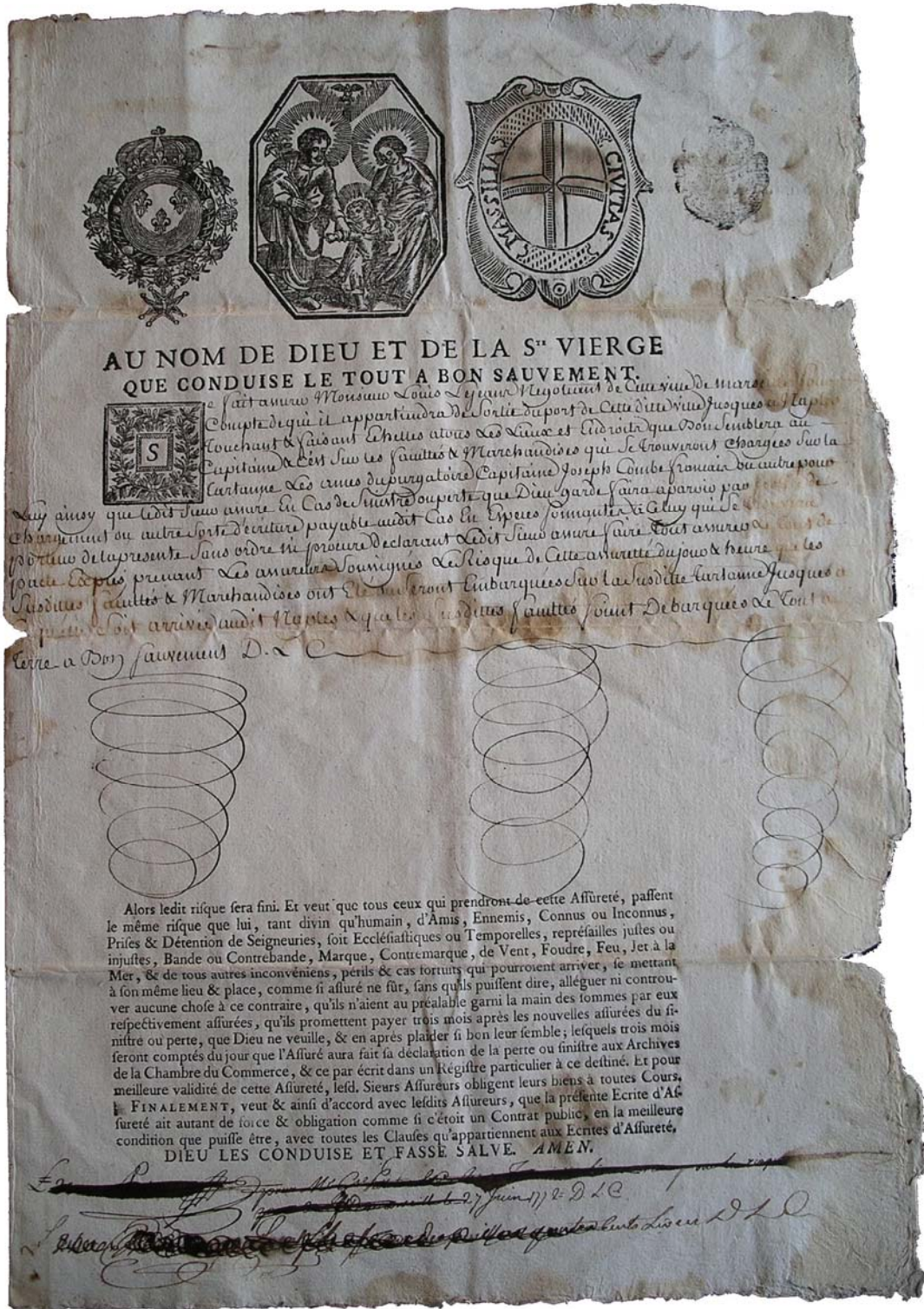
Nous dépassons les 8000 visites par mois, ce nombre justifiant à lui seul l'existence et la pertinence du site.

Nous nous adaptons donc en essayant de proposer des articles de qualité, à même d'intéresser le plus grand nombre de lecteurs.

En attendant, nous souhaitons à nos lecteurs français et francophiles une bonne lecture de cet article sur l'histoire des « polices sur corps de navires » en France, sujet peu traité dans les publications de Droit Maritime.

Gaël PINSON

HISTOIRE DES POLICES FRANCAISES SUR CORPS DE NAVIRE



SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| INTRODUCTION..... | 5 |
| I – DE LA GENESE DE L’ASSURANCE A LA PREMIERE POLICE FRANÇAISE SUR CORPS DE NAVIRE..... | 5 |
| A –LA GENESE DE L’ ASSURANCE MARITIME | 6 |
| 1 – Une découverte de Droit Divin ? | 6 |
| 2 – Les premiers contrats-types et les premières législations. | 7 |
| B – L’ ASSURANCE MARITIME FRANÇAISE | 9 |
| 1 – Du Guidon de la Mer au Code de Commerce..... | 10 |
| a) Le Guidon de la Mer..... | 10 |
| b) L’Ordonnance sur la Marine de 1681..... | 10 |
| c) Le Code de Commerce..... | 11 |
| 2- Les polices d’assurance sur corps en France | 12 |
| a) Des polices de place à l’interdiction des clauses imprimées..... | 12 |
| i. Les formules portuaires | 12 |
| 1. L’étendue des couvertures | 12 |
| 2. La forme des polices portuaires..... | 13 |
| ii. La difficile légitimité des clauses imprimées. | 14 |
| b) Les grands bouleversements du XIXième siècle et la création de la première police française sur corps de navire. | 16 |
| i. La scission des imprimés Corps et Facultés ou la naissance des formules françaises sur corps de navire..... | 16 |
| ii. L’évolution de l’étendue des couvertures | 19 |
| 1. La couverture des « recours de tiers ». | 19 |
| 2. L’exclusion des risques de guerre. | 20 |
| II – DE 1873 A NOS JOURS | 22 |
| A – Le XXIEME SIECLE AU GRE DE L’HISTOIRE, DES FORTUNES DE MER, ET DE L’EVOLUTION DU DROIT ET DES TECHNIQUES. | 23 |
| 1- La longue liste des imprimés..... | 23 |
| a) 1941 la fin des faux semblants et des imprimés « d’assureurs ». | 23 |
| b) L’apparition d’un imprimé « Pêche ». | 24 |
| c) La fin de la déduction du vieux au neuf | 25 |
| d) L’introduction du double capital en 1979 | 26 |
| 2- Les influences législatives du XXIème siècle. | 26 |
| a) La réforme de 1967 et le Code des Assurances. | 26 |
| b) Les travaux de la C.N.U.C.E.D et l’imprimé de 1983. | 27 |
| c) Quand le terrestre empiète sur le maritime | 28 |
| B – LES EVOLUTIONS FUTURES. | 29 |
| 1- Le défi des nouveaux risques. | 29 |
| a) Les Risques de Guerre | 30 |
| b) Les Valeurs d’Assurance | 31 |
| 2- La tentation du « toujours plus ». | 32 |
| CONCLUSION | 33 |
| BIBLIOGRAPHIE | 34 |
| LISTE DES IMPRIMES FRANÇAIS « SUR CORPS DE TOUS NAVIRES » ENTRE 1873 ET 2002..... | 35 |

Introduction

Ce sujet nous tenait à cœur depuis fort longtemps ; Cela n'étonnera pas nos lecteurs au vu des très nombreux documents anciens publiés sur notre site

Soit, mais encore direz vous : Cela justifie t'il un article ?

Pour Fortunes de Mer, il n'y a aucun doute. Plusieurs raisons motivent notre volonté de publier quelques lignes sur l'histoire du Droit des Assurances Maritimes et en particulier sur l'histoire des polices d'assurance sur corps de navires en France.

Il s'agit tout d'abord d'établir (ou de rétablir) une histoire parfois malmenée dans les manuels de Droit Maritime.

FDM a en effet constaté qu'au fil des éditions de certains « précis », manuels ou traités de Droit Maritime, l'histoire des Assurances Maritimes prenait des raccourcis frôlant parfois le sens interdit....

L'autre raison est la volonté de tordre le cou à cette idée que les juristes et les assureurs français n'auraient été qu'à la traîne des assureurs étrangers, se contentant de copier leurs polices et conditions d'assurance¹.

L'histoire de notre Droit Maritime et en particulier de notre Droit des Assurances Maritimes montre au contraire une activité, une création, et une adaptation aux circonstances nouvelles qui n'a jamais rien eu à envier à celle de nos voisins.

Enfin, nous sommes persuadés que la connaissance du passé est indispensable à une meilleure appréhension du présent et de l'avenir, partant ainsi de l'adage « celui qui ne connaît pas son passé est condamné à le revivre ».

Ce passé est riche et ne peut bien évidemment être traité dans son ensemble dans un seul et même article.

Notre propos se limitera donc à l'histoire des imprimés sur corps de navire en France et nous relaterons, de manière synthétique leur

évolution, depuis leur origine, jusqu'à la dernière formule actuellement en vigueur.

Raconter cette histoire n'est cependant guère envisageable, sans évoquer brièvement la genèse des assurances et le contexte de la découverte de la théorie des assurances.

Ce rappel nous permettra également d'évoquer l'histoire de l'assurance maritime française et les premières polices sur corps de navire en vigueur dans notre pays, ainsi que les débats liés à la légitimité des clauses imprimées ou les grandes évolutions jusqu'au XIX^{ème} siècle.

Passée cette longue étape vers l'unification des conditions d'assurance, le XX^{ème} siècle sera celui d'une évolution au gré des fortunes de mer et du droit, passant d'une scission des imprimés « corps » et « pêche », un abandon du « vieux au neuf », etc..

Enfin, un tel article serait inutile sans évoquer le futur des imprimés « corps » en France, au travers de cette apparente contradiction entre l'apparition de nouveaux risques et la tentation d'offrir toujours plus de garanties et de capitaux aux assurés.

I – De la genèse de l'assurance à la première police française sur corps de navire



Le Laura, orné de l'étoile de l'armement Maersk à Quimper

La nécessité d'associer commerce maritime et sécurité des transactions est sans doute aussi ancienne que le commerce lui-même.

La théorisation de cette volonté s'est manifestée dans deux contrats : Le prêt à la grosse aventure et le contrat d'assurance.

Dès la scission entre ces deux contrats opérée, l'assurance put se développer ; En France, il fallut attendre la fin du XIX^{ème} siècle pour

¹ Notamment anglaises – Voir note infra sur les Institute Time Clauses.

qu'un imprimé unique sur « corps », fruit d'une longue évolution et de tergiversations sur le principe même de l'imprimé, prenne la place des polices dites de « place ».

A – La genèse de l'Assurance Maritime

Sans l'intervention du pape Grégoire IX, l'assurance serait-elle née ? Sans doute mais différemment. Quoi qu'il en soit, l'intervention de l'église a très probablement forcé la « découverte » de ce contrat et permis l'émergence des premières formules et des premières législations.

1 – Une découverte de Droit Divin ?

L'assurance maritime semble être née en Italie au début du XIV^{ème} siècle ; Les auteurs qui se sont intéressés à la matière s'accordent à peu près sur ce point² ; Les textes et polices encore disponibles à ce jour sont pour majeure partie issus de ports ou d'auteurs de la péninsule italienne³,

Quant à savoir comment est née la théorie de l'assurance, il y a toujours débat.

Pour beaucoup, la décrétale « Naviganti vel eunti ad nundinas » du pape Grégoire IX prise en 1234⁴ et prohibant le prêt à la grosse marque le début de l'histoire de l'assurance⁵.

Ce prêt à la grosse, ou « nauticum fœnus » pour les Romains, était en fait un prêt de consommation mélangé d'une assurance maritime.

Aux termes de ce contrat, le prêteur perdait le droit d'exiger en tout ou en partie le

remboursement du capital prêté si le navire ou les marchandises de l'emprunteur périssaient sur mer ou subissaient des avaries ; Mais il stipulait que, pour le cas d'heureuse arrivée, outre le remboursement de ce capital, des intérêts à un taux élevé seraient dus au prêteur.

La prohibition pontificale, motivée par les taux usuraires pratiqués par les prêteurs, était fort gênante pour le commerce maritime.

On soupçonne donc cette interdiction d'avoir forcé les négociants commerçant au maritime d'avoir eu à inventer des mécanismes permettant de préfinancer, puis d'assurer les expéditions maritimes, en un mot, de contourner la décrétale...

Les négociants et les juristes de l'époque ont été aidés par le fait que le prêt à la grosse aventure et le contrat d'assurance sont juridiquement assez proches l'un de l'autre.



Nef du Moyen âge...et ça s'assurait.....

² Voir notamment « Les commentaires sur les principales polices d'Assurance Maritime usitée en France » par Charles Lemonnier, Tome I, p. XXIV et s, et « Collection de lois Maritimes antérieures au XVIII^{ème} siècle » par Jean-Marie Pardessus, Tome I à VI (ouvrages téléchargeables sur <http://gallica.bnf.fr/>).

³ La plus ancienne police d'assurance conservée à ce jour semble être italienne et date de 1347 (conservée semble t'il aux archives diplomatiques de Florence) ; Voir Pardessus « L'introduction Historique à l'étude du Droit Commercial Maritime », par Arthur Desjardins, Editions Durand Pedone-Lauriel, 1890, p.65

⁴ La date de 1234 est celle que nous avons retenu, nombre d'ouvrages mentionnant d'autres dates comprises entre 1234 et 1237.

⁵ C'est notamment l'avis de Danjon : Voir en ce sens son Traité de Droit Maritime, 1^{ère} édition, 1914, Tome IV, n°1232 et s. Voir également Arthur Desjardins, précité, p. 45 et 46.

Ainsi, au début de son Traité du contrat à la grosse aventure, Emerigon constate le lien existant entre le prêt à la grosse aventure et l'assurance maritime : « Le contrat à la grosse et celui d'assurance ont une grande affinité. Ils paraissent souvent régis par les mêmes principes. Ce sont des frères jumeaux auquel le commerce maritime a donné le jour, mais qui ont chacun une essence et une nature particulière. On ne saurait disputer le droit d'aînesse au contrat à la grosse. Il jouit de certains privilèges dont le contrat d'assurance se voit privé ; mais celui-ci a su acquérir un plus vaste empire, et sa noblesse, quoique moins

ancienne, l'emporte parmi nous sur celle de l'autre ».

Aussi, à force de réfléchir sur la nature du contrat à la grosse pour trouver le moyen d'éluider la défense des papes, on découvrit qu'il contenait deux conventions distinctes : il était facile tout au moins d'y trouver deux objets, le prêt d'une somme d'argent, pour lequel il n'était pas permis de stipuler d'intérêt sans vicier le contrat, et les prix de la chance aléatoire qui restait à la charge du prêteur. Les négociants italiens semblent avoir été les premiers à avoir décelé dans le prêt à la grosse ces deux conventions bien distinctes, l'une ayant pour objet un prêt d'argent, et l'autre, les risques maritimes, seule la première faisant l'objet des foudres de l'Eglise.

Le procédé le plus utilisé fut la vente fictive avec stipulation de clause résolutoire et d'indemnité en cas de bonne arrivée du navire (en un mot la prime...).



Naufrage de la blanche nef en 1120

Si le navire n'arrivait pas, l'acheteur payait la valeur de la marchandise, le surplus correspondant au montant indiqué au contrat de vente.

Les dérives étaient nombreuses et les premiers actes officiels d'assurance maritime sont peu flatteurs à son égard ; ils ont laissé l'impression qu'elle aurait été mêlée à des opérations de caractère moralement douteux ou que des éléments troubles aient très vite abusé de sa découverte.

Avec toutes les réserves attachées aux considérations religieuses contenues dans le texte, on pourra se référer aux commentaires attachés à l'article I du Guidon de la Mer et qui semblent effectivement monter les débuts difficiles de l'assurance, instrument de spéculation plus que garantie d'un risque⁶.

Conçue cependant pour le développement du commerce maritime dans un monde angoissé par la piraterie et la guerre, elle répondait à une nécessité.

Si l'opinion est aujourd'hui à peu près unanime à reconnaître l'antériorité des Italiens, la discussion n'est cependant pas close quant à la priorité de Gênes, Florence, ou Palerme....

Quoi qu'il en soit, et après ces balbutiements pas toujours à son honneur, l'assurance maritime « moderne » naquit dès le début du XIV^{ème} siècle.

2 – Les premiers contrats-types et les premières législations.

Après la décrétale de 1234, quelques dizaines d'années suffirent aux commerçants pour « inventer » le contrat d'assurance

On trouve ainsi trace certaine de contrats d'assurance à prime en 1329 à Gênes tandis qu'à Florence, de tels contrats on existé dès 1318, à un tel degré d'utilisation que cela justifiait déjà l'emploi de courtiers spécialisés⁷.

L'époque est marquée par un fort consensualisme ou la volonté des parties prend tout son sens.

Cette liberté était d'autant plus grande qu'à cette époque, les polices sont toutes manuscrites⁸. Il faut également se rappeler que les compagnies d'assurances n'existaient pas et que seuls des particuliers pratiquaient l'assurance.⁹.

⁶ Voir « Les Us et Coutumes de la Mer, deuxième partie : Guidon utile pour ceux qui font marchandises et qui mettent à la mer, Rouen, 1671, p. 182 et s. Disponible en téléchargement sur <http://gallica.bnf.fr/>.

⁷ Voir « La Fortune de Mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime », Louis Augustin Boiteux, S.E.V.P.E.N., 1968, p.89

⁸ Voir <http://fr.wikipedia.org/wiki/Imprimerie> et la naissance de l'imprimerie vers 1440.

⁹ La première compagnie d'assurance (forme sociétale) officiellement établie en France est la Compagnie

Pour autant, l'emploi, à partir de 1523, de formules types va diminuer l'importance de la rédaction « de gré à gré » entre les assureurs et l'assuré, mais sans diminuer les abus qui en résultaient.

Cette évolution apparut très tôt, Pardessus parlant de l'utilisation d'une police qui « *servoit d'usage général à Ancône. On sait que dans les premiers temps de l'introduction du contrat d'assurances, beaucoup de villes n'avoient pas de statuts, et que les formules de police convenues entre les commerçans étoient les seules règles suivies pour les jugement des contestations ; ce qui explique le soin que Straccha a pris de la commenter, et les citations qu'en font les jurisconsultes d'Italie* »¹⁰.



On citera également la formule utilisée à Pise et à Florence qui semble s'être exportée jusqu'à Montpellier¹¹.

C'est ainsi de Gênes et de Florence que l'assurance italienne aurait gagné la Catalogne, la Provence, le Languedoc puis les Flandres et l'Angleterre.

Son extension fût extrêmement rapide malgré la sévérité des mesures qui ne tardèrent pas à la règlementer¹².

Les premières législations sont apparues dès le XVI^{ème} siècle¹³, à peu près aussi rapidement que l'assurance elle-même, nécessitées par les nombreux abus que ce nouveau contrat a généré.

Il est d'ailleurs intéressant de citer le préambule de l'ordonnance de Barcelone de 1435, premier texte entièrement dédié à l'assurance maritime et qui justifie que soit légiférée la matière des assurances :

« Ordonnent que les conseillers et prud'hommes de ladite ville, pour extirper toutes les fraudes et dommages, discussions et débats qui pourront avoir lieu en ladite ville, à l'occasion d'assurances sur navires et autres bâtimens, et sur marchandises, effets et biens, et aussi pour l'avantage des assurés que.... ».

Quant à la forme des polices, l'ordonnance de Barcelone ne contient qu'un article IX, rédigé en ces termes :

« Item, Ordonnent lesdits conseillers et prud'hommes, que les notaires ou autres personnes qui feront ou écriront les assurances, seront tenus d'observer et de ne pas outrepasser les présentes dispositions, et de les rédiger clairement et distinctement, autant que possible, sans confusion ; et ces assurances devront être signées d'abord par l'assuré, ou par celui qui a sa procuration ou qui se fait fort, en son propre nom, de la ratification, avec déclaration par serment que les objets assurés lui appartiennent en propre ou, à ceux pour qui il prend l'assurance, et qu'aucun étranger n'y a part, et qu'à raison de ces assurances ils entreront en jugement devant les consuls dans le cas où ils seroient requis et assignés pour ces assurances, conformément aux présens chapitres ; et les assureurs s'obligeront, pour lesdites assurances, en leurs biens et personnes, comme pour lettres de change ; les assurés ainsi que les assureurs jugeront que les assurances sont véritables¹⁴ et non simulées, qu'ils ne se sont pas fait

d'Assurances et Grosses Aventures de France qui naquit en 1686. Voir Boiteux Louis-Augustin dans « l'assurance maritime à Paris sous le règne de Louis XIV, Editions Roche Destrez, 1945.

¹⁰ Voir « Collection de lois Maritimes antérieures au XVIII^{ème} siècle » par Jean-Marie Pardessus, précité, Tome V, p. 111

¹¹ Voir Boiteux, précité, p. 86.

¹² Voir les explications de Isodore Alauzet dans son « Commentaire du Code de Commerce et de la Législation Commerciale », 3^{ième} édition 1879, Tome VI, p.4 et s.

¹³ Voir en ce sens Straccha et son commentaire de la police d'Ancône dans « tractatus duo de assecurationibus et proxenetis atque proxenetis », ainsi que « Collection de lois Maritimes antérieures au XVIIIème siècle » par Jean-Marie Pardessus, précité, pour le statut de Florence de 1523 (Tome IV, p. 598).

¹⁴ On voit déjà que des abus s'étaient introduits, en faisant des assurances fictives, qui n'étaient dans la réalité que des paris, prohibés encore actuellement dans la plupart des législations.

assurer dans une autre localité, et que s'ils l'ont fait, ou le feront, ils en avertiront les assureurs ».

En d'autres termes, fort peu de choses sur la forme elle-même des polices, hormis l'obligation de rédiger clairement et distinctement.

Aussi, afin de remédier aux abus de rédactions trop défavorables à l'une ou l'autre des parties, d'autres villes vont prévoir l'utilisation de formules d'assurance.

On notera tout particulièrement l'ordonnance promulguée à Séville le 14 juillet 1556 qui contenait des formules d'assurances, différentes selon qu'il s'agissait d'une assurance sur corps ou facultés, et selon le type de voyage (trafic général, voyage pour les Indes, etc...).

Certaines de ces formules, annexées à ces ordonnances ou statuts municipaux, avaient force de loi et les contrats, à peine de nullité, devaient les reproduire strictement.



Port de Naples au moyen-âge

Ainsi, le statut de Florence du 27 janvier 1525 rend obligatoire l'emploi d'un modèle de police, la « Sicurta generale e universale » dont il était interdit de modifier les termes sans une autorisation expresse et écrite des cinq députés aux assurances institués par ce statut de Florence.¹⁵

A noter que ces cinq magistrats se voyaient également soumettre pour approbation l'ensemble des conditions particulières de tous les contrats.

On trouvait des obligations semblables à Burgos (1538), Anvers (1553), Séville (1556), Bruges (1569)¹⁶, ou encore Bilbao (1560).

Ailleurs, les modèles n'étaient que recommandés : c'est le cas des polices d'Ancône (1567), Lucques et Venise (1579), Marseille (1584), Naples (1623), Rouen (1629), Londres (1637), Hambourg (1638), etc..

L'emploi généralisé de polices-types donna tout naturellement l'idée, d'abord d'en préparer des pro-forma manuscrits que l'on n'avait qu'à compléter selon le besoin, puis de les faire imprimer en y laissant des « blancs » destinés à l'insertion de clauses et conditions particulières, dites de « pactes exprès ».

Il est également remarquable de noter que ces textes de loi, que ce soient les ordonnances de Barcelone ou de Florence, ou encore le Guidon de la Mer¹⁷ ont fixé dès cette époque les grands principes de l'assurance, toujours valables à ce jour¹⁸.

Cette genèse étant rappelée, attachons nous maintenant à la législation française et aux débats qui s'élevèrent en France contre les clauses pré-imprimées.

B – L'Assurance Maritime Française

L'assurance maritime Française suit l'histoire de l'assurance maritime en général. Introduite par les italiens, elle se développa et se structura au fil des années, des sinistres, et de l'évolution des conditions d'assurances créées dans chaque port.

Le XIX^{ème} siècle marqua un tournant décisif avec l'uniformisation des conditions

¹⁶ Sur cette dernière ordonnance et les polices annexées à l'ordonnance, tant sur corps que facultés, voir « Code d'Assurances Maritimes, selon la coutume d'Anvers, promulgué par le Consulat Espagnol de Bruges en 1569 » par Charles Verlinden, Extrait du Bulletin de la Commission Royale des Anciennes Lois et Ordonnances de Belgique, Tome XVI, 1949, p. 38 à 142.

¹⁷ Publiées respectivement en 1435 pour l'ordonnance de Barcelone, 1567 pour et vers 1556 à Rouen pour le second. (Voir en ce sens « Note sur le Guidon des Marchands qui mettent à la mer » par Charles de Beaurepaire, Rouen 1888, téléchargeable sur <http://gallica.bnf.fr/>).

¹⁸ Notamment l'obligation générale de bonne foi, la déclaration du risque, l'interdiction des assurances cumulatives, etc...

¹⁵ Voir Boiteux, précité, p.109

d'assurance, imposée par l'évolution des techniques, du Droit, et du commerce.

1 – Du Guidon de la Mer au Code de Commerce

Contrairement à nos voisins, notre pays du attendre le XVIII^{ème} siècle pour avoir une véritable législation applicable aux Assurances Maritimes.

Auparavant, et hormis le consulat de la mer auquel était annexé une partie des ordonnances de Barcelone évoquées ci-dessus, seul le Guidon de la Mer, dont s'est d'ailleurs largement inspiré Colbert lors de la rédaction de son ordonnance, peut être considéré comme la première législation sur les assurances maritimes (ou plutôt guide, car non impératif.).

Quant au Code de Commerce, il ne fut qu'un calque imparfait de l'ordonnance de 1681.

a) Le Guidon de la Mer

Le Guidon de la Mer est sans nul doute l'un des textes les plus aboutis en matière d'assurance maritime.

Son auteur, inconnu à ce jour¹⁹, peut se vanter d'avoir rassemblé, élaboré, des règles qui sont restées en vigueur plusieurs siècles, l'ordonnance de 1681 puis le Code de Commerce s'étant largement inspirés de cet ouvrage du XVI^{ème} siècle.

Le Guidon de la Mer, ouvrage privé, n'était cependant pas une législation en soi mais plutôt un manuel rédigé dans la juridiction consulaire de Rouen créée en 1556 par un Edit de Charles IX.²⁰

S'agissant du sujet qui nous intéresse, le Guidon de la Mer ne se prononce, dans aucune de ses dispositions, sur la forme des polices et ou sur la validité des clauses imprimées et se borne à exiger un écrit établi devant notaire ou tabellions, à peine de nullité de l'acte²¹.

Rien donc, ou fort peu sur les polices elles-mêmes et leur forme, laissées à l'imagination des assureurs et aux négociations avec les assurés.

L'Ordonnance sur la Marine, largement inspirée de cet ouvrage, ne sera guère plus prolixe sur le sujet.

b) L'Ordonnance sur la Marine de 1681

L'ordonnance d'août 1681 sur la marine²², qui dote la France de sa première législation maritime commune à tout le royaume, ne contient en effet guère plus d'indications que le Guidon de la Mer.

S'agissant de la forme des polices, son article II prévoyait simplement l'obligation d'un écrit, soit sous seing privé²³ ou par l'entremise d'un notaire, sans référence à un imprimé pré-établi ou à la nécessité d'une police manuscrite, écrite entièrement de la main des assurés ou rédigée obligatoirement par un notaire ou un courtier.



Port de Rouen au XVIII^{ème} siècle

L'ordonnance de 1681 a cependant facilité la standardisation des conditions proposées aux assurés en imposant des règles législatives communes applicables sur tout le territoire du Royaume.

Nombre de dispositions de l'ordonnance n'étaient cependant pas impératives et ne furent pas appliquées « in extenso » par les assureurs des diverses places.

¹⁹ Même si des soupçons pèsent sur Antoine Massias qui tenta l'établissement de la juridiction consulaire pour les assurances à Rouen en 1557. Voir De Beaupaire, précité

²⁰ Voir Collection de lois Maritimes antérieures au XVIII^{ème} siècle » par Jean-Marie Pardessus, précité, Tome II, p. 373

²¹ Voir Reproduction de l'édition de Rouen : E. Viret, 1671. 3 parties en 1 vol du « Guidon utile et nécessaire pour ceux qui font marchandise, & qui mettent à la mer, Chapitre 1^{er},

Article II, page 182, notice FRBNF37267682, Téléchargeable sur <http://gallica.bnf.fr/>

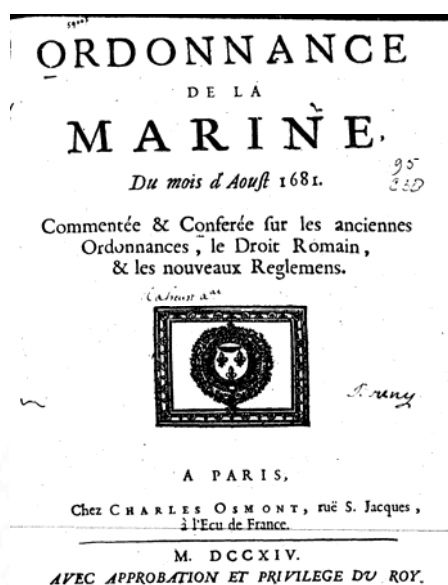
²² Téléchargeable sur <http://gallica.bnf.fr/>

²³ Ce qui constituait une nouveauté par rapport au Guidon de la Mer

Cela posera le problème de la légitimité des clauses imprimées dérogeant aux dispositions de l'ordonnance que nous étudierons plus avant.

Quoi qu'il en soit, le mouvement de l'unification (législative dans un premier temps) était en marche, et sera confirmé lors de l'arrivée du Code de Commerce.

c) Le Code de Commerce.



La promulgation du Code de Commerce en 1807 ne fit qu'accélérer les choses et entraîna des modifications des conditions locales d'assurance qui contiennent, dès cette date, de nombreuses références au Code de Commerce²⁴, notamment celles relatives au délaissement, aux risques couverts (article 350) et à l'assurance de la baraterie du patron (article 353).

Nous verrons plus avant que cette dernière mention fût lourde de conséquences pour les assureurs²⁵.

²⁴ On ne peut cependant pas dire que le Code de Commerce révolutionna la matière puisque la partie « Commerce Maritime » et « Assurances Maritimes » est une copie quasi parfaite de l'Ordonnance de 1681. S'agissant des références au Code de Commerce, voir :

- Police sur corps de Nantes de 1828, article 25
- Police sur corps et facultés du Havre 1831, articles 10, 18, 26
- Police sur corps et facultés de Marseille du 1^{er} octobre 1840, articles 10 et 13

Ces polices peuvent être retrouvées sur <http://www.fortunes-de-mer.com> ou dans l'ouvrage de Charles Lemonnier « commentaires sur les principales polices d'Assurance Maritime usitées en France », Paris 1843.

²⁵ Voir texte de ces articles infra.

Quant aux polices, leur sort est réglé par l'article 332 qui ne contient guère plus d'informations sur la forme de la police mais insiste sur les mentions obligatoires²⁶.

Rajoutons enfin que les polices, et à la différence de ce que prônait le Guidon de la Mer, sont rédigées soit sous seing privé, soit par l'entremise de courtiers ou des notaires, reprenant ainsi les dispositions de l'ordonnance de 1681²⁷.

Cette disposition particulière, prévue par l'article 79 du Code de Commerce, donna également lieu à de vigoureux débats, d'abord quant à la concurrence entre ces deux officiers publics, mais surtout sur l'authenticité des actes passés devant l'un ou l'autre²⁸.

Pour certains, seuls les notaires pouvaient dresser des actes authentiques, tandis que pour d'autres, en rédigeant les contrats, les notaires « sortaient » de leur cadre habituel et rédigeaient des actes sous seing privé.

²⁶ Le contrat d'Assurance est rédigé par écrit.

- Il est daté du jour auquel il est souscrit.
- Il y est énoncé si c'est avant ou après midi. Il peut être fait sous signature privée.
- Il ne peut contenir aucun blanc.
- Il exprime :
- Le nom et le domicile de celui qui fait assurer,
- sa qualité de propriétaire ou de commissionnaire,
- le nom et la désignation du navire,
- le nom du capitaine,
- le lieu où les marchandises ont été ou doivent être chargées,
- le port d'où ce navire a dû ou doit partir,
- les ports ou rades dans lesquels il doit charger ou décharger,
- ceux dans lesquels il doit enter,
- la nature et la valeur ou l'estimation des marchandises ou objets que l'on fait assurer,
- les temps auxquels les risques doivent commencer et finir,
- la somme assurée,
- la prime ou le coût de l'assurance,
- la soumission des parties à des arbitres, en cas de contestation, si elle a été convenue,
- et généralement toutes les autres conditions dont les parties sont convenues.

²⁷ Voir Traité de Droit Commercial Maritime, Arthur Desjardins, 1887, Tome VI, p.49

²⁸ Charles Lemonnier, Commentaire sur les principales polices d'assurance maritimes usitées en France : Paris, Bordeaux, Marseille, Le Havre, Nantes, Rouen, Dunkerque, Bayonne. Paris, Videcocq père et fils, Tome I, 1843, Bordeaux, Balarac Jeune, p.45. Voir également Boulay-Paty, précité, Tome III, p. 244 et Arthur Desjardins, précité, Tome VI, p. 52

D'autres enfin pensaient que courtiers et notaires rédigeaient tous deux des actes authentiques.

Quoi qu'il en soit, et pour en revenir au contenu desdites polices, la plupart des dispositions du Code relatives aux Assurances Maritimes n'étaient pas d'ordre public et les parties, et principalement les assureurs, avaient donc toute latitude pour adapter les conditions d'assurance à leur « bon vouloir ». ²⁹.

Aussi, en l'absence d'obligations quant à la forme, chaque grand port eut sa propre police, adaptée au trafic des ports au sein desquels elles étaient rédigées.

2- Les polices d'assurance sur corps en France

Les polices sur corps, d'abord dites de « place » ne deviendront « françaises » qu'à la fin du XIX^{ème} siècle, après de nombreux bouleversements, tergiversations, et évolutions des couvertures.

a) Des polices de place à l'interdiction des clauses imprimées.

L'histoire des polices françaises s'inscrit à la suite de l'invention même de l'assurance par les italiens. Comme nous l'avons évoqué, l'assurance s'est répandue rapidement de l'Italie vers l'Espagne, le Languedoc, la Provence, les Flandres, etc.

i. Les formules portuaires

On trouvait ainsi des polices imprimées à Marseille, Bayonne, Bordeaux, Nantes, Le Havre, Dunkerque, pour ne citer que celles qui ont fait l'objet d'une étude approfondie³⁰

S'agissant du fond et de leur forme, elles ne connurent que peu d'évolutions depuis l'ordonnance de 1681 à leur unification en 1873.

1. L'étendue des couvertures

La lecture des anciennes formules nous apprend que la notion du véritable « tous risques » était bien connue des assureurs du XVIII^{ème} et XVIII^{ème} siècle.

Cela se retrouve notamment dans la formule de Marseille en ces termes : « . Et veut que tous ceux qui prendront de cette affureté, passent le même

risque que lui tant divin qu'humain, d'amis, ennemis connus ou inconnus, prises & détentions de Seigneuries , soit ecclésiastiques ou temporelles , représailles justes ou injustes, bande ou contrebande, marque, , contre-marque , de vent, foudre, feu, jet à la mer, & de tous autres inconvénients, périls & cas fortuits qui pourvoient arriver, se mettant à fon même lieu & place comme fi affuré ne fût (...).

Pour les corps, les assurances couvraient en général en même temps que la coque les « forniment, équipage, armement, avitaillement et généralement toutes autres dépenses jusques à la voile ».

La notion d'exclusion ne figure même pas dans cette formule insérée dans une police datée de 1772 et où il n'est d'ailleurs fait aucune référence à l'Ordonnance sur la Marine.



Tout est couvert par principe, tant les fortunes de mer que les fortunes de guerre, à charge pour les assureurs d'indemniser l'assuré puis de porter une éventuelle contestation devant les tribunaux, si d'aventure une exception devait être soulevée.

Sauf exceptions, les polices n'étaient pas établies en valeur agréée : l'assuré se faisait couvrir « au prix qu'il lui plaisait » et qu'il lui appartenait de justifier en cas de sinistre.

Pourtant, au-delà du premier aspect d'une couverture illimitée, les polices recevaient de nombreuses exceptions.

Ainsi, en signant la police, les assureurs ne s'engagent pas au-delà de ce que l'usage les oblige ; « et l'assuré, instruit de cet usage, ne peut prétendre que son contrat ait plus

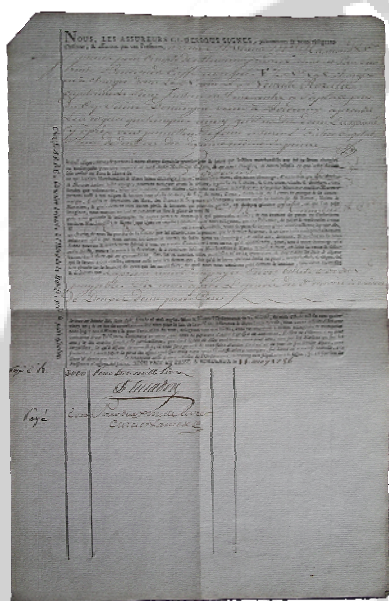
²⁹ Voir Traité de Droit Maritime par Lyon-Caen et Renault, Tome second, 1896, n°1098.

³⁰ Voir Charles Lemonier, précité, Tome I et II.

d'étendue et de rigueur que celles que l'usage lui donne »...³¹

En d'autres termes, les assureurs, au-delà des clauses imprimées, peuvent invoquer un usage local pour exclure de leur couverture un risque pourtant explicitement désigné au contrat mais « écarté » dans les faits par la pratique locale...

Les assureurs invoquaient ainsi ce qui s'appelait à l'époque des « intimidations » pour exclure le paiement réclamé par l'assuré alors même que le texte semblait pourtant le lui accorder...



Police faite à Bordeaux en 1786

Les formules de Bordeaux sont tous aussi explicites dans leur « générosité » mais bien plus détaillées dans l'étendue des garanties, la soumission à l'ordonnance sur la Marine ou au Code de Commerce.

La rédaction de la police de Bordeaux présage ainsi de ce qui se fera dans les années à suivre et des restrictions qui seront apportées aux couvertures d'assurance.

Ces principes de couvertures étaient quasi-identiques dans tous les ports, la nuance se faisant sur la gestion des avaries, les conditions du délaissement, le tout justifié par les trafics spécifiques de chaque port.

Cette grande diversité des polices dans un même pays avait cependant des inconvénients pratiques assez graves qui se produisaient surtout lorsqu'une assurance était couverte par des assureurs de places différentes.

Il était en effet difficile qu'un négociant ait le temps de se livrer à l'étude comparative des diverses formules. Si un sinistre se produisait, on se heurtait à des contradictions sans nombre.

Dans le cas où, pour éviter cela, l'assuré choisissait la police qu'il connaissait le mieux, d'autres inconvénients se présentaient : aucun des assureurs n'avait une connaissance complète de la police adoptée ; en cas de sinistre, il fallait aller chercher au loin les éléments de la solution en se renseignant sur les usages et sur la jurisprudence³².

Quant à la forme de ces anciennes polices portuaires, elle était également d'une grande uniformité dans l'ensemble des ports.

2. La forme des polices portuaires.

A cet égard, l'imprimerie fût sans conteste un progrès puisqu'elle permit d'offrir un document unique dans chaque port, complété des conditions particulières propres à chaque voyage.

Les formules imprimées des différentes places étaient toutes imprimées sur des documents d'une page, parfois de grande dimension (notre actuel format A3) et étaient ornées de symboles religieux, notamment à Marseille³³. On y trouvait ainsi les mots « Jhesus Maria » en tête des polices dès le XVI^e siècle et, à partir du 1614, une invocation qui restera inchangée jusqu'au XIX^e siècle « Au nom de Dieu et de la Vierge Marie, que Dieu conduise le tout à bon sauvement ». La police de Marseille, établie dès 1636, contient dans le corps du texte de très nombreuses formules propitiatoires.

Les conditions « pré-établies » tiennent en quelques lignes qui font de ces polices de véritables « tous risques », ne contenant que les dispositions essentielles quant à la nature de la

³¹ Voir Louis Auguste Boiteux, Cinq années d'assurance maritimes à Marseille, d'après les minutes d'un courtier juré (1631-1636), éditions de l'informateur Maritime, 1958, p. 19

³² Voir Traité de Droit Maritime par Lyon-Caen et Renault, précité.

³³ Voir la police en page 4

couverture et à la procédure de règlement des avaries.

Quant aux conditions particulières, elles sont entièrement rédigées de la main de l'assuré et/ou du courtier selon les époques ou les circonstances et contiennent les noms et qualité de l'assuré, du capitaine, du navire, du voyage, etc...

A cette époque, le terme, et la notion même d'apéríteur étaient inconnus. Le terme souscripteur n'avait qualité ni pour arrêter le taux de prime, ni pour recevoir des notifications, ni pour compromettre ou transiger au non de co-assurés.

Quand le capital à couvrir était atteint, ou que l'assuré décidait d'arrêter la souscription à un chiffre moindre que celui escompté, la police était « close et fermée au vouloir et consentement des parties » par le greffier ou le notaire.

Elles sont ensuite signées de la main de chaque assureur qui indique le montant qu'il accepte de garantir. Une mention spéciale est souvent faite lorsque le paiement effectif de la prime a été fait.

Il était fait obligation au notaire ou au greffier de ne laisser aucun blanc dans les polices et de remplir et rédiger lesdites polices devant les assureurs et les assurés, et ce afin d'éviter toute contestation ultérieure. La pratique était cependant toute autre, et malgré de nombreuses condamnations, la pratique consistant à « remplir et compléter » les blancs après sinistre perdura au moins jusqu'au XIX^{ème} siècle.

Il est d'ailleurs rare de retrouver ce type de police car l'usage était de les détruire après usage, afin d'éviter toute fraude à l'assurance....(voir note 37 ci-dessous).

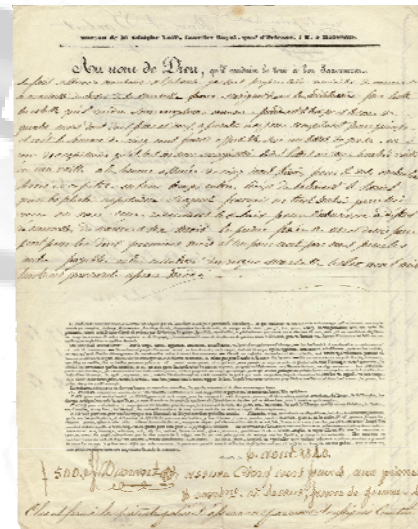
Il faudra cependant attendre le XIX^{ème} siècle pour voir les polices s'étoffer, notamment à Bordeaux où la police de place sera divisée en articles vers 1835.

Pour autant, le fait d'accepter des polices pré-imprimées ne s'est pas fait facilement et de nombreuses voix s'élevèrent pour voir dans les formules imprimées une restriction à

l'expression de la volonté des parties lors de la conclusion du contrat d'assurance.

ii. La difficile légitimité des clauses imprimées.

L'absence de précisions quant à la forme des polices dans les premières législations donna l'occasion aux juristes et aux tribunaux de se livrer à de vigoureux débats, liés à la crainte de voir la volonté des parties imposée par une « pré-rédaction » de la police.



Police de Bordeaux de 1840

Pardessus, dans son « Cours de Droit Commercial »³⁴ résume assez bien les inquiétudes suscitées par les formules imprimées ; Il y écrit que « la rédaction des polices d'assurances varie suivant les divers usages des places. Assez ordinairement il existe des formules imprimées qui en contiennent les principales clauses ; et, quoique plus d'une fois on en ait senti le danger ou les inconvénients, l'utilité qu'elles offrent, dans un grand nombre de circonstances, en a fait maintenir l'usage ; Mais comme cette rédaction, faite à l'avance, offre moins ce qui a été positivement convenu que ce qui pourroit l'être vraisemblablement, si quelques dispositions écrites y dérogeaient, ou si leur comparaison avec des clauses imprimées donnoit lieu à quelques doutes, la préférence seroit due aux clauses écrites ».

Valin, lui, dans son commentaire de l'ordonnance de 1681, considérait « que ce sont les clauses « imprimées » qui devaient prévaloir sur

³⁴ Cours de Droit Commercial, Jean Marie Pardessus, Volume 3, Quatrième édition, 1831, p. 309.

les clauses manuscrites, pour la bonne et simple raison qu'elles sont le fruit de l'usage et de la pratique professionnelle, qu'elles peuvent être facilement connues et leur portée maîtrisée, qu'elles sont adaptées aux besoins de la pratique qui les a fait émerger consacrer, qu'elles ne contiennent aucun piège. Alors que, au contraire, ont tout à craindre de la clause manuscrite, dans la mesure où elle sort de l'ordinaire, que son sens n'a pas été reconnu par une longue lignée d'interprétation concordante, qu'elle peut être surprise par effet de la faiblesse d'un ou l'autre des contractants, etc³⁵. »

Ces débats trouvèrent leur illustration dans deux sentences du Tribunal de l'Amiral de France, à la table de marbre du palais, l'une datée du 7 décembre 1757, et l'autre du 19 janvier 1759, aux termes desquelles a été, entre autres choses, proscrire l'usage des polices imprimées lorsque les clauses qu'elles contenaient étaient contraire aux dispositions de l'ordonnance de 1681.

L'Amirauté n'a eu aucun état d'âme et, malgré le besoin de rapidité dans la vie des affaires auquel satisfait le contrat-type, elle a banni les imprimés et imposé que les polices soient majoritairement écrites de la main des parties au contrat, nombre de clauses dérogeant aux dispositions de l'ordonnance.

Valin soupçonne que ces sentences furent rendues pour rendre service aux assureurs parisiens, attirés par les taux de primes pratiqués sur les assurances maritimes, mais fort peu au fait des risques liés au commerce maritime et ayant cherché auprès des tribunaux les moyens de se sortir de situations financières difficiles³⁶.

Pothier, dans son traité des contrats aléatoires partage l'avis et la position de l'amirauté³⁷.

Pour lui, « il s'étoit glissé un abus à l'égard de ces actes ; les Courtiers & agents avoient des modèles imprimés de ces actes, dans lesquels il n'y avoit à

remplir que les noms & qualités du vaisseau, des marchandises, la prime, & le nom des Parties contractantes, & dans lesquels ils inséroient toutes clauses qu'ils imaginoient pour favoriser leurs Parties : les assureurs, à qui on présentait ces modèles à signer, ne s'informant que de la somme qu'on faisoit assurer, & du prix de la prime, les signoient sans faire attention aux clauses qui y étoient insérées, & dont ils n'entendoient pas le sens ; ils se trouvoient par ce moyen soumis à des clauses désavantageuses, qu'ils n'avoient pas entendues. Pour remédier à cet abus, l'Amirauté du Palais a fait un règlement très sage, qui ordonne que toutes les clauses dérogoires à quelque article de l'ordonnance ou extraordinaires, dans ces polices d'assurances, y seroient écrites à la main ; & défend d'avoir égard à ces clauses, lorsqu'elles seront imprimées ».



Jeton du Comité des Assureurs du Havre - 1864

Pothier justifie les décisions de l'Amirauté en ce sens qu'en écrivant les contrats, les assureurs auraient pu se rendre compte de ce que l'on comptait leur faire couvrir, chose qui serait impossible avec des clauses imprimées ou la lecture ne leur donnerait pas cette faculté !

Quoi qu'il en soit, cette jurisprudence ne semble avoir guère eu d'effets puisque les différentes places portuaires ont continué à modifier, et proposer aux assurés des polices imprimées³⁸.

³⁵ A noter qu'Emerigon ne partageait pas totalement cet avis : Traité des Assurances et des Contrats à la Grosse (Marseille 1788, Tome I, p. 34).

³⁶ Antoine Viliard s'est particulièrement intéressé à cet épisode de la plume contre l'imprimé. Voir en ce sens son article dans « Responsabilité civile et assurances : Etudes offertes au professeur Hubert Groutel », Editions Litec, 2006, p. 469 et s.

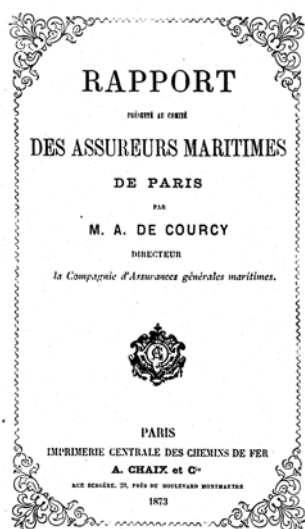
³⁷ Pothier Robert-Joseph, Traité des Contrats Aléatoires, selon les Règles, tant du for de la conscience, que du for extérieur, Paris, 1775, p.92

³⁸ Voir en 4^{ème} page de cet article la copie d'une police émise à Marseille le 27 juin 1772. Pour la petite histoire, le fait que les noms des assureurs soient barrés indique simplement que la police a servi et que les biens assurés ont subis des dommages. Il était en effet d'usage, lorsqu'une perte advenait, et que les assureurs soient amenés à payer,

Il faut ajouter également que les tribunaux de l'Amirauté cessèrent toute activité quelques années plus tard au moment de la Révolution, ne favorisant pas la perpétuation de leur jurisprudence.

Au cours du XIX^{ème} siècle, la cause est entendue et il est acquis que, malgré certains dangers, « les formules imprimées préviennent et aplanissent beaucoup de difficultés, dispensant l'assureur et l'assuré de l'étude minutieuse, longue et souvent stérile que chacun d'eux voudrait faire de chaque convention ».³⁹

Pour autant, ce n'est qu'au milieu du XIX^{ème} siècle que le mouvement d'uniformisation des polices d'assurance maritime prit forme et que l'idée de séparer les assurances « corps » et « facultés » s'est naturellement imposée, poussée en cela par l'évolution des techniques de construction des navires et de transport des marchandises.



Pour l'assurance corps, il fallut « digérer » le métal et l'abandon progressif du bois dans la construction des nouveaux navires, ainsi que

que l'on barre le nom de ceux qui avaient remplis leurs engagements, manière également d'être sur que l'on ne demanderait pas une deuxième fois l'indemnité... A noter que le fait de retrouver des polices « barrées » est rare car l'usage était de les détruire après usage ; Les collectionneurs sont avertis : trouver de tels documents est exceptionnel...

³⁹ Voir Labraque-Bordenave, Traité des Assurances Maritimes en France et à l'Etranger, Pedone Lauriel, 1876, n°123

l'apparition de la vapeur et des machines comme nouveau mode de propulsion.⁴⁰

Pour les marchandises, le XIX^{ème} siècle voit également la fin de l'armateur, propriétaire des marchandises transportées, ainsi que l'augmentation progressive de la valeur des biens transportés.

Les intérêts des uns et autres devinrent contradictoires et cette dissociation entraîna, entre autre, l'établissement de conditions générales « corps » et « facultés » nécessairement distinctes.

Il n'en fallait pas plus pour que les polices évoluent de manière radicale, dans leur forme, et sur le fond.

b) Les grands bouleversements du XIX^{ème} siècle et la création de la première police française sur corps de navire.

L'uniformisation des conditions « corps » passa par la scission des couvertures « corps » et « facultés » puis par l'évolution des couvertures d'assurances, au travers de l'inclusion des recours de tiers et l'exclusion, dictée par l'histoire, des risques de guerre.

L'unité a été longue à se faire et il faudra attendre 1865⁴¹ pour en voir les premiers effets⁴². Elle débuta par l'élaboration de deux couvertures séparées, « corps » et « facultés », et par une évolution de l'étendue des couvertures elles-mêmes.

i. La scission des imprimés Corps et Facultés ou la naissance des formules françaises sur corps de navire.

⁴⁰ Ce qui n'empêchera pas les assureurs corps d'exclure jusqu'en 1983 les conséquences de la « la piqure des vers sur les parties du navire non protégées par un doublage métallique ainsi que des dommages causés à ces parties par les tarets ou autres mollusques ». Voir police sur corps du 1^{er} janvier 1979 qui contient encore cette exclusion.

⁴¹ Cette date est à garder en mémoire car au Royaume Uni, terre d'assurances maritimes s'il en est, les premières « Institute Time Clauses Hull » ne sont apparues qu'en 1888 et il faudra attendre 1983 pour soit abandonné l'antique SG FORM, vénérable imprimé du XVIII^{ème} siècle. Voir en ce sens : Marine Insurance – Vol 3 – Hull Practice by Robert H Brown, 1^{ère} Edition 1975, Witherby, p. 77 et s.

⁴² Ce paragraphe est pour sa majeure partie extrait des « Commentaires des Polices Françaises d'Assurance Maritime », par Alfred de Courcy et publié en 1874. FDM n'a connaissance que d'un exemplaire de ce livre conservé à la bibliothèque de la Cour de Cassation.

En 1865, réunis en congrès à Paris, les assureurs de Paris et des délégués des assureurs de Marseille, réussirent à faire un premier pas vers l'uniformisation. Des délibérations laborieuses aboutirent à la rédaction d'un formulaire de police pour l'assurance des corps de navires.

Datée du 1^{er} novembre 1865 et mise en circulation sous le nom de « Police sur corps Paris-Marseille », elle ne connût pas le succès escompté et ne fût pas adoptée dans tous les ports de France.

Proposé à l'acceptation, à la discussion, du moins dans les ports du Havre, de Nantes et de Bordeaux, mollement appuyé par les assureurs, ce formulaire ne pût pas surmonter les résistances des assureurs locaux.

Même réduit à ces termes restreints, c'était un résultat important, et surtout un présage. Il y avait désormais un type d'uniformité qu'allaient exprimer deux grandes places d'assurance.

Pour De Courcy, « Si l'expérience était satisfaisante, la force des choses devait amener d'autres accessions. C'était une question de temps et d'occasion.

L'expérience s'est faite et elle a été favorable. Les assureurs des places dissidentes ont pu être frappés de deux observations qui justifiaient singulièrement la sagesse des rédacteurs de la police « Paris Marseille ».

Ils ont vu, d'une part, les armateurs les plus beaux et les plus neufs, rechercher, de préférence, la garantie de cette police, en estimant qu'elle protégeait mieux leurs intérêts.

D'autre part, les assureurs de Paris et de Marseille, mieux protégés eux-mêmes contre les dangers que présentent les navires vieillis, ont pu accepter sans inquiétude des risques qui, aux conditions des anciennes formules, auraient semblé trop redoutables.

La connaissance de la police et parfois de son application, s'est répandue dans tous les ports ; des suffrages lui sont même venus de l'étranger, notamment de Brême et d'Amsterdam, où des maisons d'armement de premier ordre l'ont réclamée pour l'assurance de leurs navires. On a constaté que, malgré sa nouveauté, qui pouvait faire craindre de nombreuses contestations, faute d'une jurisprudence établie, elle donnait lieu à fort peu de litiges. Un courant d'opinion s'est donc produit en faveur de la police réformée.

Néanmoins, la lutte des diverses formules se serait probablement prolongée longtemps encore sans la crise violente qui, menaçant, dans les conditions vitales de leur industrie, tous les assureurs de France, les a, en 1873, amenés à se rapprocher pour concerter les mesures de salut ».



Statue d'Alfred de Courcy à Paimpol

Labraque-Bordenave partage cet avis et évoque cette crise comme ne « provenant pas seulement des sinistres exceptionnels qui ont frappé les assurances (...); elle se rattache à la transformation qui s'opère dans le matériel naval et au désarroi où se trouve la marine à voiles devant les progrès de la marine à vapeur. Elle tient surtout à l'absence de règles fixes, de police uniforme et de classification absolue des navires, et aussi aux taux élevés de primes, aux clauses rigoureuses des polices, et par suite aux tentations coupables fournies à la spéculation peu loyale ».⁴³

De Courcy évoque également cette crise dans un « rapport présenté au comité des Assureurs Maritimes de Paris ».

Daté du 15 octobre 1873, ce rapport nous apprend que 1873 semble avoir été une année particulièrement noire pour les assureurs maritimes qui furent exposés à de très lourdes pertes, dues pour la plupart à des navires à vapeur, construits trop vite, avec des économies sur les matériaux, sur les hommes

⁴³ Voir Labraque-Bordenave, précité, n°87.

mais également à une concurrence effrénée entre les assureurs des différents ports⁴⁴.

Parmi les mesures envisagées, la création de conditions d'assurances « uniformes » dans tous les ports de France afin de limiter la concurrence liées à l'existence de ces différentes polices et aux distorsions de concurrence liées aux multiples nuances dans l'étendue des couvertures⁴⁵.

Les assureurs n'attendent pas la publication de ce rapport ; Deux congrès d'assureurs, délégués par leurs comités respectifs, se réunirent à Paris dès juin 1873⁴⁶.

On y a élaboré des tarifs gradués pour les multiples combinaisons de tous les risques, et la nécessité de conditions semblables d'assurance s'est logiquement imposée. Quoi de plus irrationnel, en effet, que de prétendre unifier les tarifs sans unifier les conditions d'assurance ?

En conséquence, de nombreuses séances ont été consacrées à la discussion de deux formules uniformes de police, l'une pour les corps de navire, l'autre pour les marchandises.

Quant à la première, la police de Paris-Marseille, elle a naturellement servi de modèle. Elle fut discutée, article par article, en recherchant, d'après les incidents qu'avait soulevé son exercice, de quelles modifications elle paraissait susceptible ; Les délégués des différentes places firent de mutuelles concessions, et il fut finalement voté une police française sur corps de navires.

⁴⁴ Rapport présenté au comité des Assureurs Maritimes de Paris, par Alfred de Courcy, Paris, Imprimerie Centrale des Chemins de Fer, A Chaix et Cie.

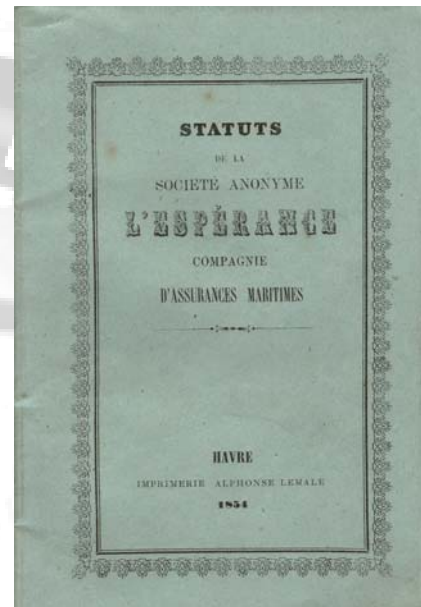
Ce document est particulièrement intéressant et édifiant en ce que les problèmes évoqués par de Courcy ressemblent à s'y méprendre à ceux rencontrés aujourd'hui. Je défie quiconque, ne connaissant pas la date de publication de ce document, de dire qu'il a plus de 130 ans... Vous pouvez vous faire votre propre opinion en le téléchargeant sur <http://www.fortunes-de-mer.com>, rubriques Bibliographie - Assurances

⁴⁵ Voir Les Assurances, leur passé, leur présent, leur avenir, études théoriques et pratiques par Albert Chaufon, Paris 1884, Tome I, p. 450 et s.

⁴⁶ Malgré nos recherches, nous n'avons pas pu retrouver les minutes de ces congrès ou quelconque compte rendu. FDM profite d'ailleurs de cet article pour regretter que, ni le CESAM, ni la FFSA n'aient conservé d'archives anciennes et que tout semble avoir été « mis au pilon ».

Datée du 15 juillet 1873, elle a aussitôt été adoptée et mise en pratique, à l'exclusion des anciens formulaires, par les assureurs de Paris, de Nantes, de Bordeaux, et de Marseille.

Les assureurs du Havre et de Saint Malo, redoutant les résistances des habitudes locales, n'ont pas cru que le moment fût venu de les surmonter, et ont seuls conservé provisoirement leurs anciens formulaires.



Statuts de l'Espérance, Compagnie d'Assurances Maritimes au Havre 1854

Pour les marchandises, les délégués procédèrent de même, et ils votèrent, article par article, les conditions d'une police française.

Mais ici, les résistances des habitudes ont été plus vives encore. La nouvelle police n'a été mise en pratique qu'à Bordeaux et à Paris, et pour les risques de long cours seulement.

Quoi qu'il en soit, le résultat obtenu était considérable, et un grand pas fut fait. Il y avait désormais deux textes complets, fruit des délibérations de tous les assureurs de France, qualifiés, avec leur commun consentement, de Polices Françaises. Un troisième texte spécial pour l'assurance des bateaux à vapeur fut également voté.

La trame et une bonne partie du plan de cette police perdureront jusque dans les années 1960.

Le travail accompli à cette époque était donc fort bien fait qu'il ait pu durer aussi longtemps et qu'on n'ait eu à y retoucher trop souvent.

Cette police sera également une nouveauté à d'autres égards puisqu'elle sera la première, applicable sur l'ensemble du territoire français, à prendre en compte deux évolutions majeures dans l'étendue des couvertures d'assurance.

ii. L'évolution de l'étendue des couvertures

D'une assurance de dommages, la police sur « corps » va devenir une assurance « hybride » contenant désormais un volet « responsabilité ».

D'autre part, le risque « de base » que constituaient jusqu'alors les risques de guerre, va devenir une exception, puis une exclusion.

1. La couverture des « recours de tiers ».

En 1873, on assiste donc à la naissance d'une police sur « corps » moderne, bâtie selon une architecture où les différents chapitres s'articulent logiquement les uns derrière les autres.

Cette police est un tournant pour une autre raison fondamentale. Elle est la première, applicable sur tout le territoire français, à intégrer de manière explicite les recours de tiers⁴⁷.

Il faut dire que la couverture de ces recours par les assureurs corps faisait débat depuis plusieurs dizaines d'années, 1835 pour être précis⁴⁸.

L'une des premières décisions en la matière émane du Tribunal de Marseille qui reçoit un armateur en sa demande de voir condamner ses assureurs « corps » à garantir les recours de tiers pour abordage.⁴⁹

Après quelques tergiversations, c'est en 1584 que la question du recours de tiers pour fait d'abordage a été discutée pour la première fois de manière solennelle.

Au commencement, une banale affaire d'abordage entre deux navires, le « Pacifique »,

navire bordelais, et « l'Amérique », navire américain.

Assuré à Paris au titre d'une police « corps » reprenant l'article 350 du Code de Commerce⁵⁰ et également garanti contre les risques baraterie de patron en dérogation à l'article 353 du même Code⁵¹, l'armateur du « Pacifique » avait été condamné aux Etats-Unis à rembourser les dommages causés au navire américain.

De retour en France, l'armateur assigna ses assureurs « corps » aux fins de se voir rembourser les sommes qu'il avait du verser, estimant qu'en dérogeant à l'article 353 du Code de Commerce, les assureurs avaient accepté de garantir toutes les conséquences de la baraterie du capitaine, y compris les recours de tiers.



La frégate La Bayonnaise prenant à l'abordage la frégate anglaise l'Embuscade (14 décembre 1798)

Le tribunal de commerce de la seine, par un jugement du 28 avril 1854, accueillit la demande de l'armateur.

Cette décision, prise au grand damne de certains auteurs dont De Courcy⁵², fut immédiatement frappée d'appel et la Cour d'Appel, par un arrêt du 23 juin 1855, réforma le 1^{er} jugement.

⁴⁷ La police du 1^{er} novembre 1865 intégrait déjà cette couverture dans son article 4. Voir « Du recours de tiers dans l'assurance sur corps de navires – Thèse pour le doctorat », par Jean François Carles, L.G.D.J 1936, p. 232.

⁴⁸ Voir l'ouvrage cité supra de Jean François Carles consacré entièrement à cette question du recours de tiers dans l'assurance corps.

⁴⁹ Jugement du Tribunal de Commerce de Marseille du 28 décembre 1835 (M.37-I-19).

⁵⁰ Dont le texte était : « Sont aux risques des Assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement par toutes les autres fortunes de mer ».

⁵¹ Dont le texte exact était : « L'assureur n'est point tenu des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage, connues sous le nom de baraterie de patron, s'il n'y a convention contraire ».

⁵² Voir Question de Droit Maritime, Deuxième série, 1879, p. 20 et s.

La Cour de Cassation, saisie par l'armateur, cassa le jugement par un arrêt du 23 décembre 1857⁵³.

Cet arrêt fût suivi par deux autres qui formeront le socle jurisprudentiel de la couverture des recours de tiers dans les assurances « corps ».

D'autres jugements suivront mais ce n'est que vers 1860 que tous les tribunaux seront unanimes à condamner les assureurs⁵⁴.

Cette controverse a pu naître en raison du silence des polices sur les risques couverts, le législateur ayant toujours reconnu aux parties le droit d'augmenter ou diminuer à leur volonté les risques mis à la charge des assureurs.

C'est ainsi que les premières décisions sont relatives à des polices où les assureurs avaient pris à leur charge la baraterie du patron et de l'équipage, dérogeant ainsi à l'article 353 du Code de Commerce.

A l'inverse, si tel n'était pas le cas, la majorité des tribunaux considérait, avant les arrêts de principe dont nous avons parlé, que toutes les fautes du capitaine constituaient une baraterie et que les dommages en résultant ne pouvaient reposer que sur le capitaine et non sur les assureurs.

A compter de 1857, Il en est tout autrement lorsque les assureurs garantissent, par dérogation à l'article 353 du Code de Commerce, la baraterie du patron ou du capitaine.

A cette condition, la Cour de Cassation décide que, lorsque le navire assuré était déclaré fautif et responsable de l'abordage, l'assureur devenait garant des recours du navire abordé, en ce que le capitaine du navire responsable avait nécessairement commis une faute.

Cette extension se poursuivit tout au long du XIX^{ème} siècle pour inclure les conséquences des

abordages sans heurt (abordages indirects), puis les heurts avec les corps fixes, mobiles, ou flottants.

Cette jurisprudence se traduisit dans la police de 1873 par l'ajout d'un article, consacré aux « recours de tiers » et rédigé comme suit :

« Les risques de recours de tiers contre le navire assuré pour fait d'abordage avec un autre navire ou corps flottant sont à la charge des assureurs, pour les neuf dixièmes des dommages alloués, et jusqu'au maximum des neuf dixièmes de la somme assurée, sous déduction d'une franchise de 1 % de la somme assurée. »



L'assuré supporte le dixième des dommages et la franchise, laquelle toutefois ne sera pas prélevée si le dommage alloué atteint la somme assurée. Les assureurs sont exempts de tout recours exercés pour faits de mort ou de blessures. Le capitaine, de l'avis conforme du consul de sa nation ou de l'agent des assureurs, est autorisé à traiter et à transiger au mieux des intérêts communs sur toutes réclamations exercées contre lui pour faits d'abordage ».

Mais cette révolution des recours de tiers ne fût pas la seule et, « un mal pour un bien », les assureurs purent tirer argument d'une belligérance amoindrie en Europe pour exclure une autre catégorie de risques : les risques de guerre.

2. L'exclusion des risques de guerre.

Dans son commentaire sur les principales polices d'assurances maritimes françaises⁵⁵,

⁵³Il est d'ailleurs étonnant de lire que les « attendu » de la Cour d'Appel et de la Cour de Cassation, basés sur la lecture des mêmes articles, aboutissent à des conclusions radicalement opposées. Voir de Courcy précité.

⁵⁴ Jugement du Tribunal de Commerce du Havre du 17 mars 1853 (H. 55-I-4 avec note ; D. 58-I-61) confirmé par arrêt de la Cour d'Appel de Rouen du 28 décembre 1853 (H. 55-I-4 ; M. 55-II-8) puis Arrêts de la Cour de Cassation des 23 décembre 1857 (H. 58-II-1 ; D. 58-I-62 ; S. 58-I-153), puis du 12 février 1861 (M. 1861-II-104 ; D. 61-I-163) et du 4 mars 1861 (H. 1861-II-227 ; D. 1861-I-163 ; S. 1861-I-246).

⁵⁵ Charles Lemonnier, Commentaire sur les principales polices d'assurance maritimes usitées en France : Paris,

Lemonnier explique que jusque dans la première moitié du XIX^{ème} siècle, « la guerre était à près l'état normal et habituel de l'Europe ; la paix formait plutôt l'exception que la règle...les risques de guerre étaient si fréquents et si continuellement mêlés aux risques de paix, que les taux de primes devaient toujours se calculer en considération des uns et des autres ».

Les Assureurs répondaient dès lors de ce risque important, voir essentiel, et les formules d'assurance de l'époque reflétaient ce besoin.

Il s'agissait alors d'une couverture universelle que toutes les grandes places d'assurance pratiquaient⁵⁶.

A cette époque, la fortune de mer comprend la fortune de guerre, à défaut d'autre précision dans les polices⁵⁷.

Pour les assureurs, peu importait le temps de guerre ou de paix ; La prime était fixée dans la police et rien ne pouvait venir la changer au cours du contrat.

C'était l'application pure du consensualisme et les assureurs qui s'étaient engagés, moyennant un prix fixé à l'avance, à couvrir ces fortunes de mer et de guerre, les engageaient en tous temps, guerre ou paix.

Les primes variaient donc très fortement selon que le contrat était souscrit en temps de guerre ou en temps de paix, sans possibilité de modifier le montant de la prime selon que la guerre se déclenchait ou que la paix revenait.

Bordeaux, Marseille, Le Havre, Nantes, Rouen, Dunkerque, Bayonne. Paris, Videcocq père et fils, Tome I, 1843, Bordeaux, Balarac Jeune, p. 228.

⁵⁶ Voir Boiteux, La fortune de Mer et les débuts de l'assurance maritime, S.E.V.P.N., Paris, 1968, p. 152 sur ce point et dans l'ensemble pour les débuts de l'assurance maritime

Voir également Code de Commerce Annoté ; Edouard Dalloz et Charles Vergé ; Paris, Bureau de la Jurisprudence Générale, Livre II, Titre X, p. 486, n°39

⁵⁷ Le Code de Commerce de 1807 reste conforme à ce que prévoyait l'ordonnance de 1681. Les risques de guerre sont toujours des risques ordinaires dont les assureurs doivent être garants. Ainsi, l'article 350 du Code de Commerce tel que rédigé en 1807 stipule que « Sont aux risques des assureurs, toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés, par tempête, naufrage, échouement, abordage, fortuit, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jet, feu, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement par toutes les autres fortunes de mer »

Ni les assureurs, qui ne pouvaient augmenter leur prime en temps de guerre, ni les assurés, qui ne pouvaient obtenir une baisse de prime une fois la paix revenue, n'y trouvaient leur compte⁵⁸.

Aussi, face à cette impossibilité de modifier les primes selon les circonstances politiques, la pratique, les marchés, les événements vont obliger les assureurs à envisager la couverture des risques de guerre différemment.

Le XIX^{ème} siècle, tourmenté à ses débuts, vit le Droit et la Paix s'installer plus durablement qu'auparavant.

Le traité du 16 avril 1856 mettant fin de la guerre de course entre la France et la Grande-Bretagne marque réellement le début de cette nouvelle ère du commerce maritime⁵⁹.



La pratique et les assureurs l'avaient précédé en limitant leurs engagements en cas de guerre et ce traité ne fit donc que les confirmer dans leur volonté d'exclure les risques de guerre.⁶⁰

Face à cette évolution politique du XIX^{ème} siècle, la première étape fût, pour les assureurs, de prévoir qu'en cas de guerre, les assureurs étaient en droit de demander une augmentation de prime.

⁵⁸ Charles Lemonnier, précité, Tome I, p.229

⁵⁹ Voir le texte sur <http://www.fortunes-de-mer.com/>, rubriques législation internationale.

⁶⁰ Sans pour autant que la législation évolue dans le même sens puisque la partie du Code de Commerce concernant les assurances maritimes ne sera modifiée qu'en 1967. Voir infra. Pourtant, aussitôt les guerres napoléoniennes terminées, certaines places exclurent les risques de guerre sans mention d'un possible « rachat » par des conventions contraires. Voir notamment la formule de la Compagnie Royale d'Assurances Maritimes dans « Cours de Droit Commercial Maritime » par Pierre-Sébastien Boulay-Paty, 1822, Tome III, p.269.

Ce fût le cas des polices de Nantes, Bordeaux ou Marseille⁶¹.

En dépit de nombreux procès, engagés selon les circonstances par les assurés ou les assureurs, plusieurs places d'Assurance comme Paris prévoiront cette possibilité, prémisse à une exclusion pure et simple⁶².

D'une simple surprime, les différentes grandes places d'assurances modifient peu à peu leurs conditions générales pour ne prévoir rapidement qu'une couverture facultative, à la demande expresse des assurés.

Ainsi, la Police de « Paris et de Bordeaux » du 1^{er} mai 1840 stipulait que les risques de guerre n'étaient à la charge des assureurs que si il y avait convention expresse⁶³ tandis que les Police de Marseille et de la Place du Havre les excluaient purement et simplement⁶⁴.

Seule la Police de la Place de Nantes continua un temps de couvrir « par principe » les risques de guerre⁶⁵.

Les polices issues des congrès de 1865 et de 1873 ne firent que confirmer cette tendance en excluant les risques de guerre, sauf convention contraire.

D'un risque ordinaire, les risques de guerre devenaient des risques extraordinaires, inassurables.⁶⁶

L'article 2 de la police de 1873, rédigé en ces termes, disposait que *« les risques de guerre ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse. Dans ce cas, les assureurs répondent des dommages et pertes provenant de guerre, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre »*.

⁶¹ Voir Boulay-Paty, précité, Tome III, p.461 et s.

⁶² Charles Lemonnier, précité, Tome I, p.230

⁶³ Charles Lemonnier, précité, Tome I, p.227

⁶⁴ Charles Lemonnier, précité, Tome II, p.350 pour la Police de Marseille et p.404 pour la Police du Havre

⁶⁵ Charles Lemonnier précité, Tome II, p. 463 et Boulay-Paty, précité, Tome III, p. 287.

⁶⁶ Cette exclusion formelle s'est avérée également insatisfaisante, pour d'autres raisons, et l'État dut intervenir. Voir sur l'évolution des risques de guerre le mémoire de DESS de Gaël Pinson : Assurances Maritimes et Risques de Guerre - Évolutions et Perspectives (Paris II – Assas – Centre de Formation Continue - 2004).

Il faudra attendre l'imprimé de 1928 pour que l'exclusion soit totale, rédigée à l'article 3, et disposant que *« Les assureurs sont affranchis des dommages et pertes provenant de guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, arrêts, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que de ceux provenant de piraterie, grèves, lock-out, émeutes, mouvements populaires et autres faits analogues »*.



Bateau de pêche (début XXIème siècle)

Ces évolutions majeures que furent la scission des couvertures « corps » et « facultés », l'uniformisation de l'offre au travers d'un imprimé unique dédié à l'assurance corps, l'inclusion des « recours de tiers », puis l'exclusion des risques de guerre, forgea la trame et la rédaction des futurs imprimés au cours du XXIème siècle.

Ce n'est pas pour autant que les imprimés « corps » ne connurent plus d'évolutions par la suite. Bien au contraire et tant le fond que la forme connurent de sérieuses évolutions au cours du XXIème siècle.

II – De 1873 à nos jours

L'histoire contemporaine des polices françaises sur « corps » se confond avec celle du siècle dernier, influencée ou inspirée selon les cas par les fortunes de mer, de guerre, ou l'évolution des techniques.

Comme tout article de ce genre, le passé n'est là que pour préparer le futur et les interrogations quant au devenir des futures polices sont nombreuses ; les défis auxquels devront se préparer les assureurs sont nombreux, ces interrogations faisant l'objet de notre dernier développement.

A – Le XXI^{ème} siècle au gré de l'histoire, des fortunes de mer, et de l'évolution du Droit et des techniques.

Hormis l'assurance des risques de guerre, l'Assurance Maritime fût peu sensible aux évènements du XXI^{ème} siècle.

Plus grande fût l'influence de l'évolution des techniques, de l'évolution du Droit en général et des nouveaux rapports entre assureurs et assurés qui ont obligé à une révision constante et à un meilleur équilibre des obligations de chacun dans les polices du XXI^{ème} siècle.

1- La longue liste des imprimés.

Depuis l'entrée en vigueur de l'imprimé commun en 1873, ce ne sont pas moins de 24 imprimés qui ont été émis par le Marché Français de l'Assurance Maritime⁶⁷.



Moteur de navire (début XXI^{ème} siècle) « prêt » à être installé à bord

Après les congrès « sui generis », place aux syndicats d'assureurs dont le Comité Syndical des Compagnies à primes fixes contre l'incendie⁶⁸, l'APSAD, ou encore l'A.F.S.A.T.⁶⁹, ce dernier étant celui à qui nous devons la plupart de ces imprimés du XXI^{ème} siècle

⁶⁷Vous trouverez à la fin de cet article la liste intégrale des imprimés émis par le marché français depuis 1865 (à notre connaissance)

⁶⁸ Créé en 1834. Voir Guide des sources sur l'histoire de l'Assurance, FFSA, 2007, éditions SEDDITA, p. 12

⁶⁹ Association Française des Sociétés d'Assurance Transport.

Passé les attermolements du premier imprimé, celui de 1888 fût sans aucun doute l'imprimé du « consensus » dont personne ne contesta la prédominance et l'utilité dans la vie des affaires.

Parmi tous les imprimés qui survirent, tous n'ont pas la même importance, loin s'en faut ; Certains n'ont d'autre but que d'actualiser des données, comme le passage à l'Euro, tandis que d'autres sont le signe d'une véritable évolution de la couverture.

Nous retiendrons quatre évolutions majeures au cours du XXI^{ème} siècle : la fin des « imprimés d'assureur », l'apparition d'un imprimé « sur corps de navire de pêche », et la fin de la déduction du vieux au neuf,

Nous y ajouterons dans un quatrième développement l'apparition du double capital en 1979.

- a) 1941 la fin des faux semblants et des imprimés « d'assureurs ».

L'imprimé de 1873 n'était qu'une étape. Remanié dès 1888, les progrès de la navigation imposèrent en 1903 une modification profonde de la structure et du contenu de la police.

A cette date, l'imprimé fût divisé en quatre polices : deux pour les corps en général (au voyage ou à terme) et l'autre pour les vapeurs (mêmes subdivision). Ces quatre polices furent de nouveau modifiées en 1928 par quatre nouveaux imprimés...

Jusqu'à cette date, les imprimés étaient marqués d'un double signe.

Le premier est que ces polices étaient exclusivement l'œuvre des assureurs, avec les conséquences que cela pouvait avoir en termes d'étendue de couverture ou d'obligations imposées aux assurés.

Le second signe, le plus grave, était celui de la contradiction et du manque d'harmonie dans la rédaction.

Identiques deux par deux dans leurs clauses générales, les imprimés étaient complétés par des conditions additionnelles, également imprimées, variables suivant qu'il s'agissait d'une assurance au voyage ou à terme, et venant compléter, diminuer, adoucir, voire

abroger certains articles constitutifs des conditions générales.

Pour ne pas commettre d'erreur sur un point quelconque du contrat, il fallait donc lire en même temps les conditions générales et les conditions particulières, les unes et les autres imprimées, et faire pénétrer les unes dans les autres, ce qui n'était pas toujours chose aisée.

Ce n'était pas tout. Chaque courtier, rédacteur du contrat, ajoutait à sa manière des clauses d'applications dont le but était d'alléger, au profit de l'armateur, mais parfois à l'extrême, le poids des obligations résultant pour lui du texte imprimé, et cela ne faisait qu'accroître la contradiction en enlevant au contrat tout reste d'harmonie et d'unité.

Malgré les apparences d'un imprimé unique pour chaque catégorie de navire et chaque durée de risque, les polices françaises sur corps de navire étaient donc, en réalité, totalement dépourvues d'uniformité et d'homogénéité.

Cette absence d'uniformité était d'autant plus facilitée que les règles légales applicables restaient celle du Code de Commerce de 1807 et que celles de la loi de 1930, bien plus rigides, et pour la plupart impératives, n'étaient en aucune façon applicables aux assurances maritimes⁷⁰.

Les imprimés de 1941 marquent un tournant en ce que les rédacteurs ont tenté de s'attaquer à ces contradictions et d'instaurer de véritables conditions d'assurance, équilibrées, acceptées par tous et adaptées aux nouveaux modes de transport, aux nouvelles constructions de navires en acier⁷¹.

C'est ainsi que naissent les « *imprimés sur corps de tous navires, à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance des voiliers et navires à moteur auxiliaire* »

et l'imprimé sur corps des navires exclus du précédent imprimé (voir ci-dessous).

Au vrai, des considérations spéciales aux bateaux de pêche ont été la raison déterminante de ce second imprimé, à ce point qu'il deviendra un imprimé à part entière en 1956.

b) L'apparition d'un imprimé « Pêche ».

Jusqu'en 1941, la police « corps » formait un tout, sans distinction entre les navires de charge et de pêche. Seules des conventions « spéciales », annexées à l'imprimé « général », permettaient d'adapter la couverture aux cas particuliers des bateaux à vapeur, et surtout des navires de pêche.



Abordage du Saint-François en 1954

Le 8 décembre 1941, quelques jours après l'arrivée du nouvel imprimé « corps », la scission s'opère avec l'arrivée d'un imprimé pour les « *corps de navires de pêche, de plaisance, de voiliers et de navires à moteur auxiliaire* ».

Cette deuxième police d'assurance sur corps est la reproduction, à quelques variantes près, de celle du 1^{er} décembre 1941.

Les modifications apportées par ce second imprimé tenaient à une double considération, l'une commune à tous les navires auxquels il s'applique, l'autre spéciale aux bateaux de pêches.

La première considération est qu'il s'agissait en général, de petits bateaux, en tous cas de bâtiments qui présentaient plus de dangers pour les assureurs, à raison soit de leur mode de propulsion (voile), soit de la qualité de l'appareil moteur qui ne présentait pas la même

⁷⁰ Dans son article Premier, la loi de 1930 excluait expressément les assurances maritimes et fluviales en ces termes : « *La présente loi ne concerne que les assurances terrestres. Elle n'est applicable ni aux assurances maritimes ni aux assurances fluviales, ni aux réassurances conclues entre assureurs et réassureurs (...).* » Voir « La loi sur le Contrat d'Assurance (Loi du 13 juillet 1930) » par Messieurs César Ancy et Lucien Sicot, publié en 1931 aux éditions L.G.D.J., p. 17 et s.

⁷¹ En gardant notamment en mémoire l'exclusion toujours vivante des piqures de vers et des doublages de la coque... Voir note 38 ci-dessus

robustesse et la même sécurité que sur les gros navires, soit de la capacité de l'équipage, où l'on ne trouvait que rarement des spécialistes affectés, les uns à la navigation, les autres à l'entretien et à la surveillance des machines.

C'était un fait d'expérience que ce genre de navires laissait aux assureurs plus de pertes que les autres ; ils devaient donc s'en prémunir, non seulement par des primes spéciales, mais aussi par des conditions de règlement, voire de garantie, plus sévères.

La deuxième considération tenait plus particulièrement aux bateaux de pêche. Outre les remarques évoquées ci-dessus, les assureurs ne pouvaient que constater que ces bâtiments se caractérisaient à la fois par leur affectation, qui est de pêche, ce qui crée une source particulière de dommages, et par l'existence à bord d'un armement et d'un matériel spécial, destiné à permettre les opérations de pêche, distincts de l'armement proprement dit, c'est-à-dire de ce qui est nécessaire à la navigation ; D'où la nécessité de clauses appropriées à cet armement de pêche et à ce matériel et aux conséquences de leur utilisation.⁷²

Cette évolution, rendue nécessaire par le fait que les flottes de pêche évoluèrent moins vite que les flottes de transport de marchandises, est bien plus compréhensible que ne le fût celle mettant fin à la déduction du vieux au neuf.

c) La fin de la déduction du vieux au neuf

En 1972, le Syndicat des Sociétés Françaises d'Assurances Maritimes et Transports procéda à une nouvelle modification de l'imprimé.

Parmi les nouveautés, l'une d'entre elle doit être mentionnée car elle constitue un tournant dans l'approche indemnitaire de l'assurance.

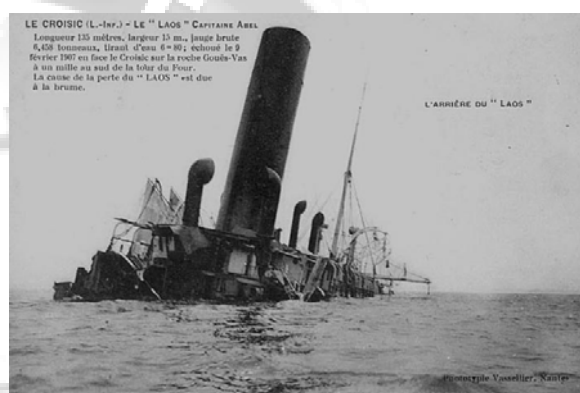
Il s'agit de l'abandon de la différence du vieux au neuf dont le principe était demeuré jusqu'à cette date.

Mentionné à l'article 24 de la police sur corps de tous navires de 1968, cet article a été entièrement refondu dans le nouvel imprimé.

Alors que précédemment, les réductions pour différence du vieux au neuf étaient opérées sur toutes les dépenses, le nouveau texte n'en prévoit l'application que dans les seuls cas de l'article 26 « Avaries Communes » et de l'article 27 « Dépenses d'Assistance et de Sauvetage ».

Assez peu explicite, cette limitation disparaîtra complètement dans l'imprimé de 1983 au profit d'un article « Avaries – Particulières » dont le texte prévoit la prise en charge du coût des réparations, sur factures acquittées...⁷³

Pour notre part, nous avons toujours pensé que la différence du vieux au neuf aurait dû être maintenue.



Naufrage du Laos des Messageries Maritimes en 1907

Quoi qu'on en dise, payer des pièces neuves, sans déductions, pour remplacer des pièces vieilles parfois de vingt ans est, à notre avis, complètement contraire au principe indemnitaire⁷⁴.

Cette évolution majeure en 1972 fût suivie d'une autre en 1979, à savoir l'octroi d'un double capital au titre d'un seul et même évènement.

⁷³ Article 20 - Avaries particulières

^{1°} Il n'est admis dans les règlements d'avaries particulières que le coût, justifié par des factures acquittées, des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour remettre le navire en bon état de navigabilité, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité, ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque.

⁷⁴ On aboutit parfois à des situations ubuesques lorsque la pièce en question est d'importance comme un arbre manivelle. Sur les vieux navires, avec une valeur d'assurance relativement faible, l'absence de déduction du vieux au neuf aboutit parfois à considérer le navire en « perte totale » et/ou à obliger les assureurs à payer des sommes importantes pour un navire qui n'en vaut peut-être plus la peine.

⁷² Pour une liste exhaustive des différences, Voir « Commentaires des Polices Françaises d'Assurances Maritimes sur Corps de Navires », par Pierre Lureau et Pierre Olive, L.G.D.J 1949, p. 253 et s.

d) L'introduction du double capital en 1979

Les imprimés en vigueur jusqu'à cette année prévoyaient plusieurs sources de garanties pour les assureurs « corps » (corps et responsabilité civile de manière explicite).

Pour autant, la question de l'engagement maximum des assureurs n'avait jamais été clairement posée dans les polices.

L'imprimé du 1^{er} janvier 1979 remédie à cet état de fait et dispose dans son article 31⁷⁵ que les assureurs acceptent d'être engagés pour le double de la valeur agréée, par sinistre, et par voyage.

Même si sa rédaction d'origine est assez peu explicite (elle sera modifiée en 1983)⁷⁶, cette clause est déterminante dans l'évolution de la couverture sur « corps » de navire.

Cette modification trouvera d'autant plus application qu'en 1983, les assureurs inséreront un article premier 3^o prévoyant la garantie, *« dans la limite d'un capital égal à la valeur agréée, la contribution du navire aux avaries communes, les indemnités d'assistance, les frais de procédure et de justice engagés avec l'accord des assureurs à la suite d'un recours de tiers garanti, ainsi que les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences »*.

A compter de 1983, les assureurs sont potentiellement engagés pour trois fois la valeur agréée (un capital pour l'assurance corps proprement dite, un autre pour les recours de tiers, et enfin un dernier pour les dépenses et

contributions d'avaries communes), la seule limite étant cet article⁷⁷ limitant les engagements des assureurs à deux fois la valeur agréée pour un même événement.

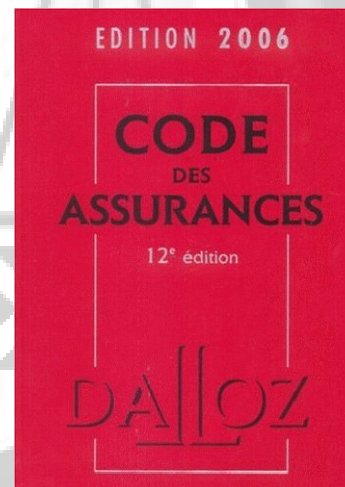
D'autres changements eurent lieu au cours du XXI^{ème} siècle, au gré des évolutions législatives.

2- Les influences législatives du XXI^{ème} siècle.

Résumer 128 ans d'imprimé corps par ces quatre modifications, certes substantielles, est insuffisant. D'autres évolutions notables méritent d'être citées.

a) La réforme de 1967 et le Code des Assurances.

1967 est l'année de la dernière grande réforme du Droit Maritime en France. Cette révision, longtemps espérée, permet de mettre en conformité les textes avec les nouvelles pratiques liées aux évolutions du commerce international.



Les Assurances Maritimes ne faisaient pas exception à ce besoin d'évolution puisque les textes en vigueur dataient de 1807⁷⁸.

En 1968, l'imprimé sur corps est modifié plus que refondu⁷⁹ pour tenir compte de l'entrée en

⁷⁵ Article 31 - Limitation des engagements des assureurs. L'engagement des assureurs est limité, pour chaque voyage à la valeur agréée du navire pour les dommages et pertes entrant dans la garantie de l'article 1er d'une part, et à un capital égal à la valeur agréée du navire pour les Recours de Tiers garantis par l'article 2 d'autre part.

Toutefois, les capitaux assurés se reconstitueront automatiquement après chaque événement, et il sera du, sur le montant nécessaire à cette reconstitution, une surprime proportionnelle qui sera calculée par jour sur le temps nécessaire pour terminer le voyage après l'événement ; Pendant les séjours prévus au paragraphe 3 de l'article 21, la surprime se calculera par quinzaine commencée sur la durée du séjour restant à courir après l'événement.

⁷⁶ Elle sera désormais rédigée ainsi à l'article 2 - Limitation des engagements des assureurs

Les engagements des assureurs, pour l'ensemble des garanties définies à l'article 1er, sont limités par événement à un montant égal à deux fois la valeur agréée.

⁷⁷ Qui deviendra l'article 2 dans la « police sur corps de tous navires du 1^{er} décembre 1983 ». Voir supra.

⁷⁸ La partie relative aux assurances maritimes du Code de Commerce n'ayant pas connu de grandes révolutions entre sa publication en 1807 et son abrogation en 1967, hormis la loi du 12 juillet 1885.

vigueur de la loi de 1967 réformant les assurances maritimes.⁸⁰

Son préambule est très explicite et fait référence (en caractères gras) aux obligations nées de cette loi et attire l'attention de l'assuré sur les dispositions impératives de la loi.

Cette mise en conformité avec les nouveaux textes a en fait alourdi la rédaction de l'imprimé⁸¹ qui ne « s'allègera » réellement qu'en 1983 lors de son « grand carénage ».



Enfin, appliquant une loi du 8 novembre 1955⁸², le législateur a codifié l'ensemble des textes relatifs aux assurances.

Ces travaux prirent environ 20 années et c'est seulement le 16 juillet 1976 que naquit le Code des Assurances dans la forme que nous lui connaissons aujourd'hui⁸³.

Pour nos imprimés « corps », aucune conséquence sur le fond puisque les dispositions du Code des Assurances n'ont fait que codifier

la loi de 1967 et le décret de 1968, déjà intégrés dans l'imprimé de 1968.

Cette évolution, majeure pour le Droit des Assurances, ne se traduisit que par un changement de la numérotation des articles figurant dans le « chapeau » de l'imprimé.

Le Droit International rattrapa également les assurances maritimes, traditionnellement considérées comme étant des assurances de « niche », dont la pratique et les spécificités locales étaient farouchement préservées par chacun des pays pratiquant ce commerce.

Et ce fût la CNUCED⁸⁴, organisme des Nations Unies qui obligea à un toilettage des conditions d'assurance, faute d'arriver à imposer des conditions d'assurances universellement appliquées.

Il était en effet assez étrange que les assurances maritimes, contrairement à d'autres législations comme celles relative à l'abordage, échappassent au mouvement d'unification et d'internationalisation du Droit Maritime.

b) Les travaux de la C.N.U.C.E.D et l'imprimé de 1983.

1983 est réellement un tournant pour les imprimés sur corps. Déjà remanié en 1972 et en 1979 ou de substantielles modifications furent apportées, ce nouvel imprimé a sans aucun doute « subi » également l'influence des travaux de la CNUCED sur les assurances maritimes⁸⁵.

En effet, depuis 1964, un groupe de travail de cette organisation liée aux Nations Unies travaillait sur les « aspects juridiques et documentaires de l'assurance maritime » et « l'accès des pays en voie de développement au commerce international » et par voie de conséquence, à l'assurance des « contenant » et des « contenus ».

Il en est résulté une critique assez sévère des conditions dans lesquelles les assurés des pays en voie de développement avaient à souscrire des polices d'assurance sur corps ou facultés.

⁷⁹ Voir les commentaires de Lureau sur ce point dans « Commentaires des Polices Françaises d'Assurances Maritimes sur corps de tous navires, LGDJ, 1974, p. 33 et s.

⁸⁰ Loi 67-522 du 3 juillet 1967, J.O. du 4 juillet 1967, p ; 6648 et Décret 68-64 du 19 janvier 1968, J.O. du 25 janvier 1968, p. 924

⁸¹ Notamment via l'insertion d'un « chapeau », sorte de préambule rappelant les dispositions de la loi de 1967 et par l'ajout d'une « plume » attirant l'attention de l'assuré sur certaines dispositions de la loi et les obligations de l'assuré. Voir Lureau précité.

⁸² Voir

<http://www.legifrance.gouv.fr/imagesJO/1955/109/JO195510987.pdf>

⁸³ Décrets 76-666 et 76-667 du 16 juillet 1976 relatifs à la codification des textes législatifs et réglementaires concernant les assurances : J.O. du 21 juillet 1976, p. 4341

⁸⁴ Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement : <http://www.unctad.org>

⁸⁵ Voir « Droit Maritime » par Antoine Vialard, PUF, 1997 p.89 sur le rôle de la CNUCED.

La critique majeure était que les imprimés des différents marchés, tous risques ou franc d'avaries, étaient difficilement lisibles pour les pays en voie de développement, de part leur diversité et la complexité de leur rédaction.

Au final, de nombreux rapports, plein de bon sens mais dont les conséquences seront minces sur l'industrie des Assurances Maritimes⁸⁶.

La CNUCED, reprenant un travail débuté en 1901 par l'International Law Association⁸⁷, tenta également la rédaction d'imprimés uniques, « corps » ou « facultés » et qui seraient utilisés dans le monde entier.



Attentat contre le « Limburg » du 6 octobre 2002

Les modèles d'imprimés, version « Nations Unies » furent publiés dans leur version définitive en 1983 mais le vœu pieux d'un imprimé unique pour les « corps » et les « facultés » s'est heurté à la volonté farouche des grands marchés de l'assurance maritime de conserver leurs propres conditions et pratiques locales.

Tout ne fût cependant pas noir dans cette immixtion des nations unies dans une industrie assez peu enclins à l'uniformité.

Du côté « anglo-saxon », l'influence fût nette et les conclusions de la CNUCED amenèrent les

assureurs britanniques à revoir leurs conditions d'assurances.

Il en sortit en 1983 la MAR FORM et l'inusable imprimé du 10 janvier 1983, mettant ainsi fin au « règne » du SG Form, formule vieille de plus de deux siècles et dont la venue du nouvel imprimé sonna le glas.

Coté Français, l'influence de ces travaux « onusiens » est moins flagrante.

Les Assureurs Français semblent n'avoir que peu tenu compte des observations de la CNUCED dans l'imprimé du 1^{er} janvier 1983.

A leur décharge, il faut dire que la lisibilité et l'accessibilité des clauses étaient déjà bonnes lorsque les rapports furent publiés⁸⁸.

A compter de cet imprimé du 1^{er} janvier 1983, l'imprimé « corps » français prit la forme qu'il a aujourd'hui.

Depuis sa mise en œuvre, il n'a pas subi de grands bouleversements, à l'exception notable de l'assurance de la faute lourde de l'assuré, désormais permise depuis 1984⁸⁹.

Une autre évolution nous semble particulièrement intéressante à évoquer, même si elle est singulièrement oubliée par les assureurs, à savoir l'immixtion du Droit des Assurances Terrestres dans le Droit des Assurances Maritimes, hermétiquement séparés l'un de l'autre jusqu'à une période récente.

c) Quand le terrestre empiète sur le maritime

Sans bruit et sans réellement attirer l'attention, hormis celle de quelques juristes, l'assurance terrestre s'est immiscée dans les règles de fond et de forme de l'assurance maritime.

Il faut d'abord se rappeler que dans sa version initiale, la loi sur les assurances terrestres excluait formellement les assurances maritimes⁹⁰

⁸⁶ La plupart des rapports sont disponibles en téléchargement sur <http://www.fortunes-de-mer.com>, rubriques « rapports et chiffres ».

⁸⁷ L'International Law Association (<http://www.ila-hq.org/>) tenta en vain, en 1901, la rédaction de règles communes aux assurances maritimes. Ces règles n'eurent pas le moindre écho auprès des pays pratiquant les assurances maritimes. Pour voir ces règles, voir <http://www.fortunes-de-mer.com>, rubrique législation – internationale.

⁸⁸ Voir également dans le sens de cette interprétation, Traité de Droit Maritime par Pierre Bonassies et Christian Scapel, L.G.D.J. 2006, n°1282.

⁸⁹ Loi n° 84-1172 du 22 décembre 1984, JO du 27 décembre 1984, p.3984.

⁹⁰ Voir note 65 supra.

Or, depuis 1994, ce n'est plus totalement exact, l'article 34-I de la loi du 4 janvier 1994 ayant modifié l'article L 111-1 du Code des Assurances et le champ d'application du Livre Ier relatif aux assurances terrestres⁹¹

Cette article dispose que « *La deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 111-1 du code des assurances est ainsi rédigée:*⁹²

A l'exception des articles L. 111-6, L. 112-2, L. 112-4 et L. 112-7, ils ne sont applicables ni aux assurances maritimes et fluviales ni aux opérations d'assurance crédit; les opérations de réassurance conclues entre assureurs et réassureurs sont exclues de leur champ d'application ».

L'article L 111-1 (disposition impérative) rend donc applicable aux assurances maritimes l'article L 112-4 (également impératif) et dont le dernier alinéa retiendra toute notre attention puisqu'il est relatif à la forme que doivent revêtir les exclusions de risque.



Attentat sur l'USS Cole le 12 octobre 2000

Cet alinéa précise que « les clauses des polices édictant des nullités, des déchéances ou des exclusions ne sont valables que si elles sont mentionnées en caractères très apparents »

En d'autres termes, les imprimés du marché français de l'assurance maritime (et ils sont nombreux : corps de tous navires, corps de pêche, corps fluviaux, facultés, responsabilité, etc..) doivent être conforme à cette disposition à

⁹¹ Loi n° 94-5 du 4 janvier 1994 modifiant le code des assurances (partie Législative), en vue notamment de la transposition des directives no 92-49 et no 92-96 des 18 juin et 10 novembre 1992 du Conseil des communautés européennes.

⁹² La première phrase de l'article demeurant : « *Les titres Ier, II et III du présent livre ne concernent que les assurances terrestres* »

laquelle les juges du fond sont particulièrement attentifs.

A la vue des imprimés⁹³, et au vu des décisions judiciaires, nous émettons de sérieux doutes quant à la compatibilité des imprimés « Assurances Maritimes & Transports » avec cette disposition.

D'autres auteurs ne vont pas jusque là et considèrent que « *la prescription est à peu près bien respectée par les différentes polices* »⁹⁴.

Fortunes de Mer aura l'occasion de revenir sur ce sujet dans une prochaine publication.

Le passé étant désormais rappelé, notre propos ne serait cependant pas complet si nous n'envisagions pas l'avenir des conditions françaises d'assurance sur corps de navires.

B – Les évolutions futures.

Repartant de notre adage de départ, et connaissant désormais notre passé, nous ne pouvions terminer un tel article sans nous interroger sur le futur. Certes, ce dernier développement va quelque peu nous éloigner de notre sujet de départ mais nous pensons indispensable d'envisager le futur des conditions d'assurance au travers de ce que les assureurs seront amenés à supporter comme nouveaux risques.

Comme par le passé, l'évolution des couvertures et des différents imprimés sera liée aux évolutions géopolitiques et économiques de notre planète, puisque c'est à cette échelle qu'il faut désormais raisonner.

Celles-ci sont nombreuses et les questions qui vont se poser aux assureurs ne le seront pas moins.

Nous ne retiendrons que deux de ces problématiques, les nouveaux risques et la tentation du « toujours plus » en matière de garantie et de couverture d'assurance.

1- Le défi des nouveaux risques.

Deux risques vont tout particulièrement nous intéresser : Le « renouveau » des risques de

⁹³ Il s'agit effectivement plus de voir que de comprendre la clause.

⁹⁴ C'est notamment l'opinion d'Antoine Vialard. Voir son ouvrage « Droit Maritime », précité, p. 101.

guerre et l'augmentation des valeurs d'assurance.

L'un et l'autre obligeront très probablement les assureurs à revoir leurs couvertures d'assurance. Reste à savoir dans quel sens ? Extension ou Restriction, sachant que la tendance actuelle, poussée par une concurrence féroce entre assureurs, est plutôt à une extension sans limites des couvertures et des garanties, transformant les assureurs, via des conditions très favorables, en assureurs « financiers » et non plus seulement « indemnitaires ».

a) Les Risques de Guerre

Parmi ces nouveaux risques, il y a indubitablement le « renouveau » des risques de guerre.

Risque ordinaire, risque inassurable, puis risque extraordinaire, les événements du XXI^{ème} et de ce début de XXII^{ème} siècle en font un défi à même de faire redevenir ce risque comme un « risque ordinaire », nécessairement assuré ou définitivement inassurable....

En effet, après leur disparition des polices « risques ordinaires » à la fin du XIX^{ème} siècle, les « risques de guerre » ont continué d'être assurés et couverts par le biais d'avenants ou de polices spéciales, appelées plus tard « *Conventions spéciales pour l'assurance maritime des corps de navires contre les risques de guerre et assimilés* »

Il était en effet impensable pour les assurés de continuer à naviguer sans couverture « risques de guerre »

La problématique qui se posait était alors celle de la réassurance de ces risques, les assureurs « directs » ne voulant plus supporter ce risque.

En France, divers mécanismes d'assurance furent mis en œuvre par l'Etat dès la première guerre mondiale pour offrir une réassurance de ces risques.

Quant à la garantie et à la réassurance du risque terroriste, elle fit son apparition dès 1943.

Ces mécanismes firent leur preuve et ont permis aux assureurs de pouvoir continuer à proposer la couverture des « risques de guerre » et de faire porter le risque, par des réassureurs à des conditions acceptables par tous, et par l'Etat.

Le terrorisme demeurerait cependant exclu des polices, qu'elles soient terrestres ou maritimes⁹⁵.

Cette situation d'exclusion du risque terroriste ne résista pas aux attentats commis sur le territoire français dans les années 1980.

Par une loi du 9 septembre 1986⁹⁶, l'Etat Français obligea les assureurs à garantir le risque terroriste et à l'inclure dans l'ensemble des polices dommages en France.

Le problème prit une tournure toute particulière en transport et notamment en « assurance corps » ou le risque terroriste est formellement exclu des Conditions Générales depuis 1955⁹⁷.



Msc Napoli naufragé dans la baie de Lyme

A la suite de l'entrée en vigueur de cette loi, un accord est intervenu entre la Direction des Assurances et la Fédération Française des Sociétés d'Assurance aux termes duquel les exclusions relatives aux « *actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre* » peuvent continuer à figurer dans les conditions générales des polices d'assurance de biens moyennant l'engagement des assureurs de faire figurer la garantie de ces risques aux conditions particulières du contrat d'assurance lorsqu'ils ne sont pas couverts au titre d'autres

⁹⁵ Voir Droit des Assurances, Yvonne Lambert-Faivre, 12^{ème} édition, Dalloz 2005, n°351 et s.

⁹⁶ Article 9-V de la loi 86-1020 du 9 septembre 1986 : <http://www.legifrance.gouv.fr/images/O/1986/109/O198610958.pdf> devenu l'article L 126-2 du Code des Assurances.

⁹⁷ Cette exclusion a fait son apparition dans la « Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1^{er} décembre 1941 modifiée le 1^{er} octobre 1946, le 1^{er} janvier 1949, et le 1^{er} janvier 1955. Disponible sur <http://www.fortunes-de-mer.com>, rubrique « polices corps » françaises.

conventions ou contrats d'assurance, notamment dans le cadre des « Conventions Spéciales concernant les risques de guerre et assimilés ».

Pourtant, la recrudescence actuelle des risques de guerre pourrait mettre à mal ce bel équilibre.

Cette augmentation n'est pas le fait du renouveau des duels d'artillerie entre croiseurs ou des « meutes » de sous-marins « chassant » du cargo, mais vient bel et bien du terrorisme, mercantile ou politique, et dont les actions se révèlent, à chaque nouvel attentat, plus audacieuses, plus spectaculaires, et plus coûteuses, humainement et matériellement.

Ce sont les attentats du 11 septembre 2001 qui faillirent sonner le glas de cette couverture et où la question même du caractère assurable de ce risque fût posée.

La disparition des garanties a été rapidement écartée car cela aurait eu des conséquences désastreuses sur le plan économique.



Genesis 2 pour la RCCL....

La question de l'intervention de l'Etat s'est donc, et de nouveau, naturellement posée, les réassureurs ayant manifesté leur souhait de ne plus garantir seul ce type de risques.

Divers mécanismes furent mis en place via notamment le GAREAT⁹⁸ et qui complétèrent le système mis en place en 1982.

Enfin, sans remettre en cause l'accord de 1989, un décret paru en 2006⁹⁹ détermina dans quelle mesure les grands risques comme l'assurance « corps » pouvaient échapper, tout au moins partiellement, à l'assurance obligatoire des risques terroristes.

Même si ce risque semble à peu près maîtrisé par les assureurs, avec les conditions d'assurance actuelles, il n'en demeure pas moins sujet à d'éventuels soubresauts géopolitiques pouvant définitivement rendre ce risque très difficilement assurable, obligeant les assureurs à revoir leurs conditions d'assurance, tant dans la forme que dans le fond.

La question du risque de guerre se pose avec d'autant plus d'acuité que les valeurs des navires sont de plus en plus élevées et la course au gigantisme, poussée par la volonté acharnée des armateurs de réaliser des économies d'échelle, ne semble pas vouloir s'arrêter, posant le problème, au-delà de l'assurance des risques de guerre, celui de l'assurabilité elle-même de ces navires géants.

b) Les Valeurs d'Assurance

Ce nouveau risque est intimement lié au développement du commerce maritime et à la mondialisation des échanges.

L'émergence de nouvelles puissances en Asie, productrices et consommatrices, a littéralement fait exploser le commerce maritime, le besoin en moyens de transport, et par voie de conséquence, la dimension des navires aux fins de pouvoir transporter, à un coût toujours moindre, ces millions de tonnes de marchandises.

D'une capacité maximale de 3000 boîtes en 1980, les porte-conteneurs sortant actuellement des chantiers affichent pudiquement une capacité de 11 000 boîtes, allègrement sous évaluée...¹⁰⁰

Cette course au gigantisme n'est pourtant pas sans poser d'autres problèmes, tout aussi fondamentaux comme la réalité des économies d'échelles supposées être réalisées avec ce type de navire¹⁰¹.

Et ce n'est pas fini car au moment où nous achevons cet article, l'armateur allemand Peter Döhle a annoncé une commande de huit porte-conteneurs géants dont la capacité affichée, mais sans doute sous-estimée, sera de 12 600

⁹⁸ Gestion de l'Assurance et de la Réassurance contre les Attentats : Voir <http://www.gareat.com>

⁹⁹

http://www.legifrance.gouv.fr/images/OE/2006/0930/joe_20060930_0227_0020.pdf

¹⁰⁰ Voir note ISEMAR n°91 : « Les nouvelles échelles du transport maritime » - <http://www.ismar.asso.fr>

¹⁰¹ Voir JMM 4558 du 27 avril 2007, p. 17 : « Déséconomie » d'échelle au-delà de 9000 EVP.

EVP ; Ils sont donc, à ce jour, les plus grand porte-conteneurs du monde¹⁰².

Autre catégorie de navire dont les dimensions s'affolent : les navires de croisière. La dernière commande de Royal Caribbean est un paquebot de type « Genesis » ; Il sera construit par les chantiers AKER contre un chèque d'un montant d'USD 1 200 000¹⁰³.

Livrable en 2010 et Jaugeant 220 000 TJB, il sera long de 360 mètres et pourra transporter 5 400 passagers et 1 800 membres d'équipage.

A elle seule, la valeur de ce navire représente 7, 5 % des primes du marché de l'assurance maritime collectées par an dans le monde en 2005....¹⁰⁴

Si l'on y ajoute la somme maximale qui pourrait être due par l'armateur pour sa responsabilité vis-à-vis des passagers en application de la Convention d'Athènes et de son protocole de 2002¹⁰⁵, soit 945 000 000 DTS¹⁰⁶, cela donne réellement le tournis...

Cette augmentation, tant dans les dimensions des navires que dans leurs capacités de transport génère de la même manière une augmentation des valeurs à assurer, tant en corps, qu'en facultés, accentuée par l'augmentation de la valeur des matières premières et principalement de l'acier¹⁰⁷, surenchérissant mécaniquement le coût des navires.

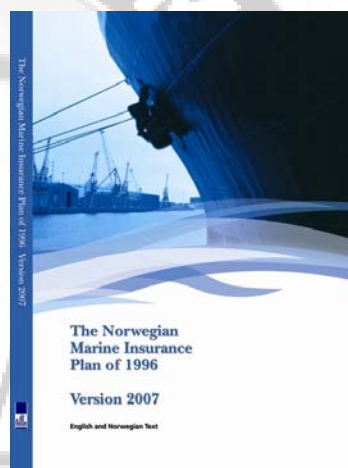
Il entraîne également un phénomène de cumul de valeurs, particulièrement prégnant lorsqu'une avarie majeure se produit et que le navire se déclare en « avaries communes », ou

dans l'exemple ci-dessous, lorsque l'avarie entraîne la disparition de passagers.¹⁰⁸

L'assurance sur corps est par ailleurs confrontée à des demandes de couvertures toujours plus larges et de plus en plus coûteuses pour les assureurs.

2- La tentation du « toujours plus ».

Les précédents développements suffisent à montrer que les « polices » sont devenues de moins en moins restrictives en termes de garantie offerte aux assurés et il est indéniable que la plupart des conditions générales, actuellement proposées sur le marché (les polices françaises ne faisant pas exception) sont « généreuses »



Il est d'ailleurs assez étrange de constater que le but poursuivi par ces polices et les nouvelles conditions est d'offrir une garantie toujours plus large ; Ce but, atteint ou presque au XVIIIème siècle avec des polices tenant sur une seule page, nécessite actuellement, et pour reprendre l'exemple le plus flagrant, le Norwegian Plan, plusieurs centaines de pages pour aboutir à un résultat quasi-équivalent¹⁰⁹.

L'évolution des couvertures aboutit à une prise en charge intégrale de risques qui semblent, pour certains, de plus en plus éloignés de l'aventure maritime proprement dite et n'ont

¹⁰² Voir le Lloyd's List du 4 mai 2006. La commande, est estimée à USD 1.3 Milliard, pour une valeur à l'unité comprise entre USD 160 et 170 millions.

¹⁰³ Voir :

<http://www.akeryards.com/?page=252&xml=A/134984/PR/200704/1116440>

¹⁰⁴ Voir <http://www.iumi.com>

¹⁰⁵ Voir Traité de Droit Maritime par Pierre Bonassies et Christian Scapel, L.G.D.J. 2006, n°1253 sur les limites de la convention d'Athènes et de son protocole de 2002.

¹⁰⁶ Ou USD 1 450 000 000 environ au 5 mai 2007 (<http://www.xe.com>)

¹⁰⁷ Voir sur ce site l'évolution du cours de l'acier :

<http://www.meps.co.uk/Stainless%20Price-eu.htm>

¹⁰⁸ Nous avons déjà eu l'occasion de nous exprimer sur ce sujet dans un précédent article : Voir : <http://www.fortunes-de-mer.com>, publications et la rubrique « Emma Maersk : Les conteneurs de trop ? »

¹⁰⁹ Nous exagérons sans doute un peu car la matière à assurer a beaucoup évolué mais la vérité n'est pas si loin...

d'autre but que de se substituer à l'entrepreneur dans sa prise de risque ou de transférer sur l'assureur des charges qui devraient normalement peser sur l'armateur et non sur un assureur.

Nous pensons ici à l'entretien normal du navire ou aux risques financiers qui, même en étant exclu des conditions normales d'assurance, se retrouvent parfois couverts, soit au bénéfice du doute ou par le biais de conventions spéciales particulièrement favorables.

Il n'y a dès lors pas à s'étonner à constater des résultats mitigés de la branche « corps » de l'assurance maritime.

Rappelons nous le rapport de Mr de Courcy cité précédemment constatant que face à des constructions faites toujours plus rapidement, à des navires plus « consommés » qu'entretenus, la prime est le seul refuge de l'assureur à même de lui permettre de garantir sa survie financière.



Pasha Bulker du 8 juin 2007

Les rapports de l'IUMI, ou du CEFOR¹¹⁰, sont certes plus « politiquement corrects » ; On y parle souvent du niveau insuffisant des primes, sans réellement pointer du doigt que si les primes sont insuffisantes, c'est aussi en partie à cause de sinistres qui ont été réglés alors qu'ils n'auraient peut-être pas dû l'être. Confessions qu'au final, cela revient à la même chose !

Face à ces évolutions, seul le retour à des fondamentaux comme « petite prime, forte

franchise » (ou inversement) peut pérenniser l'assurance maritime face à cette volonté de « toujours plus » et aux dérives générées par une concurrence effrénée, tant du côté des armateurs que des assureurs.

L'histoire reste donc à écrire pour ces nouveaux risques et ce « toujours plus », nouveaux défis parmi d'autres comme la fin programmée des énergies fossiles, les changements climatiques et son cortège de tempêtes, tornades, vagues scélérates, etc...

Conclusion

Au fil de ces quelques pages, nous espérons avoir intéressé nos lecteurs et remplis la tâche fixée au début de cet article.

Le sujet est vaste et pourrait sans aucun doute faire l'objet de bien plus¹¹¹.

L'assurance maritime française est riche de son passé. Il mérite d'être connu et reconnu.

Au-delà de l'intérêt historique, la connaissance du passé a de grandes vertus ; Il y a beaucoup à s'en inspirer et à s'y replonger afin de ne pas avoir à recommencer les mêmes erreurs ou à s'engager dans des voies, déjà explorées précédemment, et qui se sont avérées sans issues, les mêmes causes produisant les mêmes effets, à plusieurs dizaines d'années d'intervalle.

Une petite piqure de rappel n'est donc pas inutile, au moins de temps en temps !

A Calais, le samedi 7 juillet 2007

¹¹⁰ Voir <http://www.cefor.no>

¹¹¹ A la lecture de cet article, un « thésard » se sentira peut-être d'attaque..

Bibliographie

- ALAUZET Isidore : Commentaire du Code de Commerce – 3^{ème} édition, Tome VI, Editions Librairie Générale de Jurisprudence, 1879.
- BOITEUX Louis Auguste : La Fortune de Mer – Le besoin de sécurité et les débuts de l'Assurance Maritime, S.E.V.P.E.N., 1968.
- BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian : Traité de Droit Maritime, L.G.D.J 2006.
- BOITEUX Louis Auguste : L'assurance maritime à Paris sous le règne de Louis XIV, Editions Roche Destrez, 1945
- EMERIGON (Balthazar Marie), Traité des Assurances et des Contrats à la Grosse, Marseille, 1783
- CAUVET Émile Traité des Assurances Maritimes Tome I et II, 1879 et 1881
- CAUVET J.V. Traité des Assurances Maritimes Tome I et II, Auguste Durand 1862
- CARLES Jean-François : Du recours de tiers dans l'assurance sur corps de navires – Thèse pour le doctorat », L.G.D.J 1936
- CHAUFTON Albert : Les Assurances : Leur passé, leur présent, leur avenir, Etudes théoriques et pratiques, Tome I et II, 1884 et 1886.
- LABRAQUE-BORDENAVE : Traité des Assurances Maritimes en France et à l'étranger, Paris, Durand et Pédone Lauriel, 1876.
- LAMBERT-FAIVRE Yvonne : Droit des Assurances ; Précis Dalloz, 12^{ème} édition, 2005.
- LEMONNIER Charles : Commentaire sur les principales polices d'assurance maritimes usitées en France : Paris, Bordeaux, Marseille, Le Havre, Nantes, Rouen, Dunkerque, Bayonne. Paris, Videococq père et fils, Tome I et II, 1843.
- LUREAU Pierre : Commentaires de Polices d'Assurances Maritimes sur Corps de Navire, L.G.D.J, 1974
- LUREAU Pierre & OLIVE Pierre : Commentaires de Polices d'Assurances Maritimes sur Corps de Navire, L.G.D.J, 1949
- LYON-CAEN & RENAULT : Traité de Droit Maritime, Tome second, Editions Pichon, 1896
- POTHIER Robert Joseph : Traité des Contrats Aléatoires selon les règles, tant du for de la conscience, que du for extérieur, Paris, 1750.
- VERLINDEN Charles : Code d'Assurances Maritimes selon la coutume d'Anvers, promulgué par le Consulat Espagnol de Bruges en 1569 ; Extrait du Bulletin de la Commission Royale des Anciennes Lois et Ordonnances de Belgique, Tome XVI, 1949, p. 38 à 142.
- VIALARD Antoine : Droit Maritime, Éditions P.U.F, 1997.

Liste des Imprimés français « sur corps de tous navires » entre 1873 et 2002

1. Police sur corps du 15 juillet 1873
2. Police sur corps du 1er juillet 1880
3. Police sur corps du 1er avril 1881
4. Police sur corps du 1er janvier 1886
5. Police sur corps du 1er janvier 1888
6. Police sur corps du 1er juillet 1893
7. Police sur Corps du 1er octobre 1903
8. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er septembre 1913
9. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er septembre 1913 modifiée 1924
10. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er novembre 1928
11. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er décembre 1941
12. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er décembre 1941 modifiée le 1er octobre 1946
13. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er décembre 1941 modifiée le 1er octobre 1946, le 14 janvier 1947
14. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er décembre 1941 modifiée le 1er octobre 1946, le 14 janvier 1947, modifiée le 1er janvier 1949
15. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er décembre 1941 modifiée le 1er octobre 1946, le 14 janvier 1947, le 1er janvier 1949, et le 1er Janvier 1955
16. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 20 juillet 1968
17. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 20 juillet 1968 modifiée le 1er janvier 1970
18. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er décembre 1972
19. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er janvier 1979
20. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er janvier 1983
21. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er décembre 1983 modifiée le 13 décembre 1984
22. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er décembre 1983 modifiée le 13 décembre 1984 et le 30 janvier 1992
23. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er Janvier 1998
24. Police Française d'Assurance Maritime sur Corps de tous navires du 1er Janvier 1998 modifiée le 1er janvier 2002



Editeur : Fortunes de Mer, Association Loi 1901

Directeur de la Publication : Mr Gaël Pinson

Rédacteur en Chef : Mr Gaël Pinson

Impression : Par nos soins ou par les lecteurs après téléchargement direct depuis le site

I.S.S.N : 1954-3441

Dépôt légal : Juillet 2007

Fortunes de Mer & ALE@AS sont des marques déposées. Toute reproduction totale ou partielle de ces marques ou de leurs logos, faite à partir des éléments du site, sans l'autorisation expresse du déposant est prohibée, au sens de l'article L 713-2 du Code de la Propriété Intellectuelle.

Tous les éléments contenus dans cette revue (textes, photographies, illustrations, logos, etc..) sont la propriété exclusive de Fortunes de Mer et d'ALE@S et protégés comme tels au sens des articles L 121-1 à L 122-12 du Code de la Propriété Intellectuelle.

Ces éléments sont protégés par les lois françaises et les textes internationaux relatifs au respect des droits d'auteur et du copyright.

La reproduction et/ou la représentation de ces éléments n'est autorisée qu'à des fins d'information pour un usage strictement personnel et privé. L'utilisation commerciale de ces éléments est interdite sauf éventuelle autorisation préalable de Fortunes de Mer

<http://www.fortunes-de-mer.com>