



Marinfos Magazine

Le maritime autrement

N°11 Janvier 2018

Nous sommes tous des armateurs

Éditorial

Sébastien d'Aurade

Rédacteur en chef

Récemment, un armateur américain a annoncé qu'en 2018 les "pourboires" donnés par les croisiéristes seraient fortement augmentés.

Premières réactions, selon le point de vue de chacun :

-c'est une bonne chose, car ça va à l'équipage, ou surtout au personnel hôtelier, très mal payé comme chacun sait.

-autre réaction : ils nous prennent pour des imbéciles, car il s'agit en fait d'une augmentation déguisée du prix de la croisière, car ledit "pourboire" n'en n'est pas vraiment un, étant obligatoire.

Il est vrai qu'il pourrait facilement être intégré au prix total, car les passagers ne sont pas totalement idiots et savent parfaitement quel prix final ils devront payer (hors boissons, mais c'est un autre débat).

On constate donc que l'armateur demande aux croisiéristes de payer le personnel, ce qui veut dire qu'il ne le paie pas, ou si peu...

Comment en est-on arrivé là ?

Prenons l'exemple du transport routier européen : quand les ex-pays de l'Est ont rejoint l'Europe, un camionneur allemand du nom de Willi Beitz a eu l'idée acheter en 1994 la Somat, société d'état bulgare, dont les chauffeurs étaient payés beaucoup moins cher, ce qui lui a permis de commencer à élargir de façon substantielle sa clientèle internationale, car ils étaient également mis sur des tracteurs immatriculés en Allemagne. Violente réaction des autres transporteurs internationaux, mécontents de voir leurs parts de marché diminuer. Ils ont donc obtenu de l'Europe que Willi Beitz paie ses chauffeurs travaillant hors de leur pays selon les critères du "pavillon" du camion. Qu'à cela ne tienne, Willy Beitz a donc ouvert des filiales dans d'autres pays de l'Est, qui sont devenues propriétaires des camions (tracteurs, l'immatriculation de la remorque ne jouant pas) et a ainsi employé en toute légalité des chauffeurs payés selon les critères locaux, avec charges sociales bien moindres qu'en Allemagne.

Les autres transporteurs européens n'ont guère eu le choix : il a fallu s'aligner, sous peine de disparaître. La quasi totalité des grosses entreprises a donc maintenant une partie de leur flotte immatriculée dans les pays de l'Est, ou au...Luxembourg (tiens donc, on croyait que les conditions étaient sensiblement les mêmes, y compris fiscalement...)

Eh bien il s'est passé la même chose dans le monde de la croisière.

Ted Arison, fondateur de Carnival, a commencé par acheter deux paquebots anglais en 1972, et les a immatriculés au Panama (maintenant la plupart sont enregistrés aux Bahamas) et surtout à embaucher des équipages étrangers, moins bien payés et moins bien couverts. Le personnel hôtelier a suivi, venant principalement des Philippines, avec une couverture médicale et sociale des plus réduite et des conditions de travail impensables chez nous.

Moyennant quoi, la famille Arison règne sur ce secteur, devançant largement ses concurrents.

Pour survivre, ces derniers n'ont pas eu le choix. La spirale infernale commençait.

De plus en plus, on a recours à des sociétés de "manning", "marchands d'hommes" qui prennent parfois la gestion complète des personnels navigants et hôteliers.

Alors pour l'armateur, il est tentant de faire payer directement le personnel par les clients, lui permettant ainsi de ne soumettre qu'un petit pourcentage aux charges sociales, médicales, retraite, etc.

Naguère les croisières étaient réservées à des gens aisés ; les équipages travaillaient dans de bonnes conditions, avec des salaires raisonnables. Mais avec la démocratisation du secteur, il fallait l'ouvrir à un maximum de gens pour réaliser les fameuses économies d'échelle.

C'est maintenant chose faite, au détriment des personnels ... et de la morale.



Si vous partez en croisière, pensez-y : vous endossez malgré vous la responsabilité de l'armateur !

Il ne faut pas s'attendre à une modification rapide de la situation : même mal payés, mal couverts et avec un travail harassant, un philippin gagnera beaucoup plus que chez lui et aura pour sa famille un niveau de vie inespéré ; les armateurs le savent ; ils en usent et en abusent.

Seule issue : des règlements internationaux, genre IMO, mais n'y comptons pas trop...

Mais moins de paquebots = moins de marins philippins gagnant leur vie, donc un cercle vicieux.

Un boycott aurait très peu de chances de marcher, hélas.

En espérant qu'au commerce, on n'ait pas l'idée d'ajouter au montant du fret une taxe, payée par l'utilisateur final : en achetant vos chemises faites au Bangladesh, vous participeriez au salaire de l'équipage...

Chez Marinfos, les sirènes gagnent autant que les hommes: c'est pour ça que je reste...



Sommaire

- ✓ Editorial : Sébastien D'Aurade.
- ✓ Propulsion au gaz. "Sloshing" et "Effet de serre": Capt Pilchard
- ✓ Les origines mystérieuses de l'assurance : Jean-Patrick Marcq
- ✓ Humour.

Propulsion au gaz. "Sloshing" et "Effet de serre" Capt Pilchard



Les deux ministres, Nicolas Hulot, ministre de la transition écologique et solidaire, et Élisabeth Borne, ministre des transports, ont qualifié "d'historique" le choix de l'armateur CMA-CGM de doter d'une motorisation utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL en français, ou LNG en anglais) - Le gaz naturel, porté à -161°C, se liquéfie et son volume se réduit de 600 fois) les neuf navires porte-conteneurs géants d'une capacité de 2 2000 evp (équivalent vingt pieds) commandés à des chantiers navals chinois et prévus être livrés en 2020.

Il y a dans le monde actuellement environ une centaine de navires marchands utilisant le GNL comme carburant, une autre centaine étant en commande.

Des navires de croisière tels le "MSC Aida", le "Costa Smeralda", des navires pour Disney, P&O, Ponant, Royal Caribbean ou un prochain ferry de Brittany Ferries, prévus être exploités en 2019 bénéficient ou bénéficieront déjà de ce type de motorisation "verte".

Grâce à ces "moteurs au gaz", CMA-CGM annonce prévoir réduire de 25% les émissions de CO₂, de 99% les émissions de soufre et de particules fines et de 85% celles d'oxyde de carbone.

La nouvelle réglementation de l'OMI (L'Organisation Maritime Internationale) qui rentrera en vigueur le 1er janvier 2020 prévoit que la teneur maximale en soufre des fiouls utilisés à bord des navires soit réduite de 3,5% à 0,5%. Cela suscite, comme on le sait, de fortes questions et inquiétudes du côté des armateurs quant à l'impact économique et financier pour leurs compagnies avec des choix technologiques coûteux pour équiper notamment leurs navires de nettoyeurs de fumées "scrubbers" (épurateurs).

La décision de l'utilisation du GNL pour la motorisation de ces mega porte-conteneurs est donc certainement une bonne solution et démontre, comme s'en félicitent les ministres "l'ambition de l'industrie française au service de la transition écologique".

Les nouveaux navires CMA-CGM qui seront connus sous l'appellation de "megamax" seront équipés pour stocker leur nouveau carburant de cuves d'une capacité de 18 000 m³ pour une longueur de 50 m, une largeur de 27 m, et une hauteur de 30 m. Ils devraient pouvoir effectuer, à une vitesse de 18 nœuds, leur rotation complète (aller et retour) d'environ 40 000 km entre la Chine et l'Europe du Nord sans avoir à "re-souter".



Emplacement des futurs réservoirs de GNL à l'avant

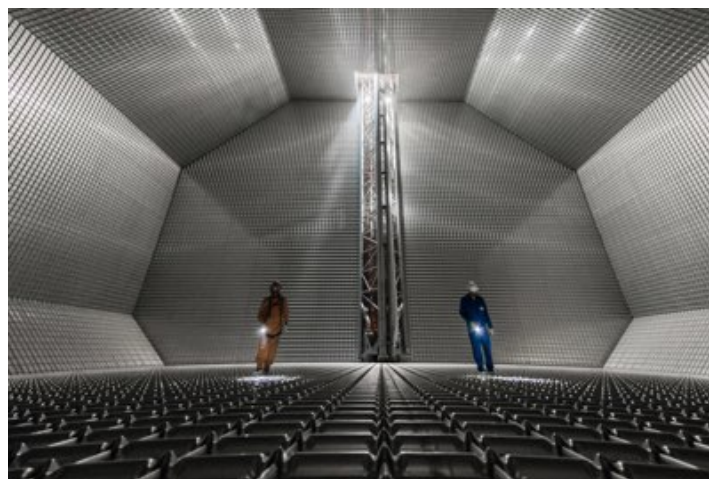
Plusieurs ports et opérateurs de soutes se préparent déjà pour accueillir et approvisionner ce nouveau type de navires. Il y a toute une nouvelle infrastructure à mettre en œuvre de par le monde. GTT, Gaz Transport & Technigaz, le maître d'œuvre technique, prévoit assurer également des formations aux équipages pour leur apprendre comment opérer ces navires et comment gérer les opérations de soutage.

Les navires méthaniers utilisent le gaz naturel qui s'évapore naturellement de la cargaison qu'ils transportent pour alimenter leurs moteurs (*Boil-off gas*), voir l'encadré page suivante.

Les citernes de ces transporteurs de méthane (GNL) sont toutefois, en mer, soit complètement pleines soit complètement vides tout au long de leur voyage.

Les citernes de GNL des navires marchands, tels ces futurs megamax, se videront au fur et à mesure de leur voyage en haute mer et se produira alors un phénomène hydrodynamique de carène liquide connu sous le qualificatif anglais de "sloshing". La cargaison liquide, ici le GNL, ne remplissant pas complètement le volume de sa citerne, après plusieurs jours ou semaines de mer, va créer par les mouvements du navire, tangage et roulis, une véritable carène liquide, laquelle va déplacer des masses importantes pouvant endommager des éléments du navire et notamment les parois des cuves et les systèmes de vannes. Un des fameux incidents notables concerne en 2006 le transporteur de gaz neuf "Catalunya Spirit" de 138 000 m³, construit deux ans auparavant. Lors d'un carénage de routine en cale sèche, les techniciens ayant relevé qu'une pompe fonctionnait mal ont décidé d'inspecter les cuves et ont constaté que les membranes des citernes avaient subi de très forts dégâts en raison du mouvement de sa cargaison.

D'après GTT, les calculs de résistance des vannes ont bien sûr été faits en prenant en compte cette contrainte et en prévoyant de renforcer les garnitures de polyuréthane. Des tests et modélisations ont été effectués mais évidemment pas en grandeur nature, de tels grands porte-conteneurs propulsés au gaz n'existant de fait pas encore.



Inspection d'une cuve d'un navire gazier

Parions donc que cela fonctionnera.

Au début de l'existence des gros navires gaziers, l'exemple étant le "Jules Verne" qui a assuré sa première livraison de GNL en 1965 et a passé sa vie entre l'Algérie et Le Havre, on pensait dans le milieu qu'il y aurait un jour une catastrophe et que s'il explosait à quai, la ville serait rayée de la carte, pire qu'à Texas City (navire français "Grandcamp"). En 1947, l'explosion de 2 000 tonnes de nitrate d'ammonium, entendue dans un rayon de près de 250 km a provoqué un incendie dans une usine de Monsanto fabriquant du styrène et a fait plus de 580 morts et plus de 3 000 blessés. À Brest, toujours en 1947, un incendie se déclare à bord du *liberty ship* "Ocean Liberty" chargé de 3 000 tonnes de nitrate d'ammonium, de paraffine, de pétrole en fûts, de pièces détachées de voitures et de diverses marchandises. L'explosion qui a suivi, ravageant la ville et son port de commerce, a tué une trentaine de personnes et fait plusieurs milliers de blessés.

Mais en fait depuis une quarantaine d'années, dans l'exploitation des transports de méthaniers de grande taille, il n'y a eu aucun accident majeur avec des conséquences dramatiques.

La motorisation "au gaz" est en tout cas un changement de paradigme, une révolution technique. Ce nouveau mode de propulsion "tout-au-gaz" qui existe déjà pour de courtes traversées sur de petits navires, est à inventer et organiser par les ingénieurs et les acteurs maritimes pour ces mega porte-conteneurs.

Une première mondiale !

Suite de l'article page 3.

Suite et fin de l'article "Propulsion au gaz".

Cette recherche d'innovation est due aux nouvelles exigences réglementaires environnementales imposées aux industriels, et donc aussi aux armateurs de navires, pour diminuer la pollution atmosphérique.

De nombreuses voix s'élèvent déjà toutefois au milieu des satisfécits écologiques contre cette propulsion au gaz qui, disent-ils polluerait in fine plus qu'une propulsion traditionnelle adjointe de nettoyeurs de fumées (épurateurs, scrubbers en anglais).

Ces mêmes détracteurs rappellent les problèmes d'émanations de méthane des vaches. Le méthane est en effet un gaz à effet de serre 25 fois plus puissant que le CO₂. Il fait partie du " panier " des gaz que les États signataires du protocole onusien de lutte contre le réchauffement climatique se sont engagés à réduire.

Par exemple, par leurs émanations, les bovins représentent 5 % des 500 millions de tonnes de CO₂ émises par la France, soit 26 millions de tonnes d'équivalent CO₂ (un peu plus d'un million de tonnes de méthane).

Généraliser au monde maritime, l'utilisation du GNL comme carburant de propulsion à la place du fioul sur des navires équipés d'épurateurs ne serait pas la meilleure solution écologique disent-ils. Il serait préférable d'étudier une autre alternative comme l'hydrogène.

Ajoutons pour notre part que la maîtrise du risque que représenterait ce combustible sera/serait une question fondamentale, certainement non réglée pour l'instant, encore une fois, pour les mega navires.

Il vient toutefois d'être lancé en Belgique pour la CMB (Compagnie Maritime Belge) un catamaran à passagers complètement motorisé à l'hydrogène le "Hydroville", certifié par le Lloyd's Register, qui va effectuer des navettes sur l'Escaut.



Catamaran "Hydroville" de la CMB

A terre, il est intéressant de noter que l'usage de véhicules à hydrogène va considérablement se développer au sein des compagnies de taxi. Le réseau de l'île de France est en train de se structurer avec l'ouverture de nouvelles stations de recharge en hydrogène et la société Hype, qui exploite déjà une soixantaine de taxis alimentés par des piles à combustible à l'hydrogène va développer sa flotte et vise 600 taxis à hydrogène à l'horizon 2020.



Entre les questions techniques à résoudre et les réticences écologiques, ce nouveau mode de propulsion au gaz n'a pas fini de faire couler beaucoup d'encre.

En tout état de cause, Les navires qui ne respecteront pas le 1e janvier 2020 la limitation à 0,5% d'émission de soufre pourraient être considérés comme n'étant pas en état de naviguer ce qui affecterait leurs chartes et leurs couvertures d'assurance.

BOG (boil off gas) : tout apport de chaleur dans un équipement ou une installation qui contient du GNL conduit à sa vaporisation partielle appelée *boil off gas* ou "gaz d'évaporation". S'il n'est pas évacué, le BOG s'accumule, entraînant ainsi une montée en pression. Sur les terminaux méthaniers, en exploitation normale, des compresseurs permettent de maintenir la pression stable dans les réservoirs de stockage ; ils évacuent le BOG vers des unités de réincorporation qui le mélangent au GNL émis.

Le taux journalier d'évaporation avec un réservoir classique est de 0,05 à 1 %.

GNL (gaz naturel liquéfié) : le GNL est du gaz naturel sous forme liquide. La liquéfaction du gaz naturel permet de le stocker et le transporter par navire sous une forme condensée : 1 m³ de GNL pour environ 580 m³ de gaz naturel. La température du GNL est de l'ordre de - 161 °C, à la pression atmosphérique. Dans les réservoirs, le GNL est à l'équilibre thermodynamique avec le BOG, tout apport de chaleur dans le GNL se traduit par une vaporisation partielle de celui-ci. Pour limiter les entrées de chaleur, les installations de GNL sont calorifugées.

Valorisation du Boil-off

À bord d'un méthanier

Les évaporations de gaz générées durant le transport sont utilisées par la plupart des méthaniers pour alimenter leur système de propulsion (turbines à vapeur, moteurs) ou reliquifiées à bord.

Au terminal méthanier

Fonctionnement normal (pendant ou hors déchargement d'un navire).

La totalité des gaz d'évaporation est générée essentiellement dans les réservoirs du terminal. Un réseau de canalisations relie les réservoirs afin de collecter ces évaporations. Elles sont dirigées vers des compresseurs puis vers le réincorporateur où elles sont mélangées à une partie du GNL prélevé par les pompes basse pression situées dans les réservoirs.

Le GNL et les évaporations doivent être injectés au même niveau de pression (de 4 à 9 bars). Pour faciliter la réincorporation, certains terminaux disposent d'échangeurs qui permettent de refroidir les évaporations en amont.

Situation particulière d'exploitation

En cas de situations particulières (par exemple, impératif technique, équipements en maintenance, etc.), des équipements de sécurité sont présents sur les terminaux méthaniers. Quand les évaporations ne peuvent être évacuées, différents équipements peuvent être utilisés pour protéger le terminal du risque de surpression. Un terminal compte au minimum les équipements suivants :

- la torche : sa fonction est de brûler les gaz d'évaporation qui ne pourraient pas être traités par le réincorporateur ; elle est sollicitée lors de l'arrêt de l'émission du terminal ou lors de l'arrêt des compresseurs ;
- la soupape : elle est un des dispositifs de sécurité intrinsèque au réservoir ; elle le protège contre la surpression (par exemple en situation dégradée ou accidentelle).

(Source : Elengy. Dossier Gaz d'aujourd'hui / N° 2013-3)



Les origines mystérieuses de l'assurance

Jean-Patrick Marcq

L'assurance sous des formes les plus variées vise toujours à protéger des biens ou des personnes contre des risques évoluant au gré des préoccupations des acteurs de la vie économique et sociale dans le monde entier. Elle nous paraît familière et pourtant en connaissons-nous ses origines ?



Jeton de présence avec le logo des professionnels de l'assurance maritime : Ancre à double jas, bâton d'Hermès, caducée de la prudence (laurier protecteur) et bâton de la protection.

Les archéologues, historiens et géographes, ont remarqué que très tôt l'homme rechercha la protection envers des risques majeurs liés aux premières opérations d'échange de marchandises.

Les risques de la grosse aventure

Les historiens reconnaissent aux Minoens (2700 à 1200 av JC) les premières aventures commerciales par voie maritime en Méditerranée . Les Mycéniens, à la fin de l'âge de bronze, (1550 à 1100 av. J.-C) reprirent à leur compte les connaissances des Minoens en matière de navigation, leur commerce maritime ayant pris son essor après l'affaiblissement de la civilisation Minoenne.



Navire de charge dont l'épave a été retrouvée à Uluburun au large de la Turquie, caractéristique des navires de la Méditerranée orientale de cette période.

En l'absence de monnaie d'échange, le commerce reposait principalement sur des opérations de troc, le marchand voyageait, par exemple avec des amphores d'huile pour revenir avec des poteries ou du vin. De ce fait, le transport ne consistait pas en un déplacement de marchandises d'un point à un autre mais en un voyage aller et retour à bord de voiliers grésés pour des allures portantes ou à bord des galères birèmes. Les navires, incapables de remonter au vent, étaient lourdement chargés avec à leur bord les marchands, du bétail, et des marchandises les plus diverses. L'armateur et les marchands se trouvaient liés dans la "grosse aventure maritime" face à des risques très importants que constituaient principalement la piraterie, les tempêtes, naufrages, échouements.

Les Babyloniens imaginèrent un principe de transfert de risques et d'assistance mutuelle

Un grand pas en avant fut accompli avec les Babyloniens qui créèrent le code d'Hammourabi (1792-1750 A C), imaginant un principe de transfert de risques et consacrant le principe de l'assistance mutuelle face aux périls de la mer. Ce code constituait le recueil juridique le plus important du Proche-Orient ancien puisqu'il fut rédigé avant les lois bibliques.

Le code d'Hammourabi s'appliquait notamment pour les transports par caravane ou par voie maritime. "Les marins peuvent convenir entre eux que, si l'un perd son navire, on lui en construira un autre. Si l'un d'eux a perdu son navire par sa faute, on n'est pas obligé de lui en donner un autre. S'il l'a perdu en allant à une distance où les navires ne vont pas d'ordinaire, on n'est pas obligé de lui en construire un autre."

Cette même idée était exprimée dans le Talmud de Babylone, relatif à la navigation dans le golfe Persique : "Les marins peuvent convenir entre eux que, si l'un perd son navire, on lui en construira un autre. Si l'un d'eux a perdu son navire par sa faute, on n'est pas obligé de lui en donner un autre. S'il l'a perdu en allant à une distance où les navires ne vont pas d'ordinaire, on n'est pas obligé de lui en construire un autre".

Les Phéniciens créèrent un principe de mutualisation

Pour se protéger des risques liés à l'aventure maritime, les Phéniciens, grand peuple de navigateurs, créèrent un principe de mutualisation en mettant "en gage" une certaine quantité de marchandises et de biens (bois nécessaire à la construction des navires par exemple) pour indemniser les armateurs et les marchands des pertes qu'ils pouvaient subir en cas de naufrage. Les propriétaires de navires (armateurs) et de marchandises (marchands) se trouvaient dans la position hasardeuse de pari sur "la bonne arrivée" pour le retour au point de départ.

Les Grecs mirent en forme le contrat : le "nautikos"

On attribue à Démosthène dans ses "discours" la description de ce système "Si le navire faisait naufrage, le marchand ne remboursait rien au financier". En revanche, en cas de réussite de l'expédition, le prêteur était non seulement remboursé, mais touchait en plus une participation très élevée en compensation du risque encouru. L'intérêt pouvait atteindre 40%. Ainsi, dans le "contre Lacritos", figure un exemple de contrat rédigé vers 340 av JC, Les taux variaient entre 22.50% et 30 % en fonction du temps d'entrée dans la période hivernale.

Le nautikos était une sorte de prêt consenti à un taux élevé pour financer le voyage d'un marchand, en cas de réussite les deux parties s'enrichissaient, le prêteur par le gain stipulé, l'emprunteur par le bénéfice des opérations commerciales faites en cours de route grâce à l'emprunt. En cas de perte totale, l'emprunteur était dispensé de rembourser la somme prêtée.

Les Romains consacrèrent en droit le principe de solidarité

Ce principe de solidarité fut formulé dans le droit Romain (digeste de Justinien) sous le nom de "nauticum foenus" et dans la "lex Rhodia de jactu", loi de Rhodes sur le jet à la mer, origine de "l'avarie commune".

Les spécialistes notent que ce type de contrat fut aussi utilisé avec sévérité le prêt à intérêt. En effet, l'empereur Justinien autorisait un taux de 12 % sur le "prêt à la grosse aventure" alors que le taux normal d'un prêt ne devait pas excéder 6%.

Ces formes de prêt maritime sont considérées par de nombreux auteurs comme les ancêtres du "prêt à la grosse aventure" développé au cours du Moyen âge.

On retrouve cette idée de protection à la même période, notamment, avec la constitution de la Ligue Hanséatique (Brême, Lubeck, Hambourg, Bruges, Gdansk, Riga...) unissant de grandes cités de la mer du nord et de la Baltique contre la piraterie "ces pillards de mer et de terre".

La fortune des financiers et les dérives

Le système du "prêt à la grosse aventure" apporta d'énormes ressources aux financiers et constitua la richesse des villes Italiennes comme Gènes, Venise, Padoue, Florence qui se parèrent de magnifiques palais.

A Padoue, par exemple, Dante, contemporain du banquier Scrovegni, s'était directement inspiré du père de ce banquier pour décrire l'enfer dans le chant n°17 consacré aux usuriers : "Virgile conseille alors à Dante d'aller se rendre compte par lui même du sort réservé aux usuriers, enfermés dans la troisième enceinte des Violents, dans le septième cercle de l'enfer...". D'où la construction de la très belle chapelle expiatoire des Scrovegni à Padoue, décorée par Giotto.

Suite de l'article page 5.

Suite de l'article " Les origines mystérieuses de l'assurance".

Le coup d'arrêt : La décrétale du pape Grégoire IX

L'église Catholique hostile aux forts taux d'intérêts qu'elle considérait comme usuraires s'éleva contre les bénéfices importants que réalisaient les prêteurs dans le système du "prêt à la grosse aventure". La décrétale "Naviganti vel eunti ad nundinas" du Pape Grégoire IX interdit en 1234 la stipulation d'un intérêt dans le prêt à la grosse aventure.

De l'idée d'assurance

Cet arrêt du droit canon fit évoluer l'institution du "prêt à la grosse aventure" vers l'idée de prime et de transfert de risque. En effet, pour ne pas enfreindre l'interdiction du droit canon, les financiers acceptèrent de fournir une sécurité financière aux professionnels du commerce maritime, les juristes imaginèrent des "conventions de vente", procédé de transfert du risque respectant les interdictions de l'Église. Dans ces conventions, un financier qui se charge des risques de transport, s'engage en échange d'une somme d'argent fournie auparavant (la "præmium") à payer la valeur des marchandises transportées dans le cas où le navire n'arriverait pas à bon port. D'aucuns y ont vu les prémices du contrat d'assurance.

La "Præmium" et la "Polizza"

L'écrit qui matérialisait ce contrat s'appelait "police" de l'italien "polizza" à l'origine au sens de preuve.

L'assurance maritime était née et se répandit très rapidement en Europe par ces mêmes financiers. Au XIV^e siècle, des conventions furent passées entre des marchands Génois, Florentins, Vénitiens faisant apparaître plus clairement l'idée de paiement de prime et d'indemnisation en cas de pertes en mer. C'est à cette époque que l'ont fait remonter les premiers contrats d'assurance.

Les contrats d'assurance

La plus ancienne police d'assurance maritime connue, conservée aux archives diplomatiques de Florence, date du 22 avril 1329. Gênes ne fut pas en reste puisqu'on a retrouvé une police d'assurance garantissant le navire Clara en 1347 pour un voyage de Gênes à Majorque et un décret du doge de Gênes réglementant pour la première fois les assurances.

L'expansion internationale

En 1310 Bruges se dota d'une chambre des assurances.



Police d'assurance de Marseille

En 1424 à Gênes fut fondée la première société d'assurances maritimes mais le mouvement s'est rapidement étendu à l'ensemble des pays européens.

Dès 1435, Jacques Ier d'Aragon promulgua l'Ordonnance de Barcelone, premier texte législatif de l'assurance. Ce texte fut suivi par d'autres ordonnances dont les dernières furent incorporées au Consulat de la mer, ensemble de pratiques sur la navigation et les usages du commerce maritime. Cet exemple fut suivi par :

- Le contrat de Gênes en 1498, inspiré des tables d'Amalfi;
- Les ordonnances dites de

Valladolid de Charles V en 1538, de Séville en 1552, d'Amsterdam en 1558 et de l'ordonnance de Philippe II en 1563 sur le commerce maritime fut complétée par une 2^e ordonnance à Anvers en 1570 dont plusieurs dispositions servirent de modèle à la rédaction de la fameuse ordonnance de la marine de 1681 de Louis XIV.

En 1552, le juriste portugais Pedro de Santarem publia un important traité sur l'assurance maritime "Tractatus de assecurationibus et sponsonibus".

- Le "Guidon et usances des marchands qui mettent à la mer" rédigé en 1570 à Rouen réunit les premiers usages de l'assurance maritime de l'époque.
- les règles des villes Hanséatiques, celles des marchands de Londres vont dans le même sens.

En France, la Chambre de commerce de Marseille conserve une police souscrite le 15 octobre 1584 pour le navire "Saint Hilaire", à l'occasion d'un transport de marchandises entre Marseille et Tripoli. Ces premières polices étaient placées sous la protection de Dieu et de la Sainte Vierge. On disait à l'époque "que celui qui assure recommande son âme à Dieu".

Cette codification sera perfectionnée au XVII^e siècle, notamment avec l'ordonnance de la Marine rendue sous Louis XIV par Colbert au mois d'août 1681. Ce grand document juridique organisa et régenta toutes les activités attachées au commerce maritime, au transport maritime et à l'assurance maritime. L'ordonnance de la Marine de 1681 aura une grande influence sur le développement ultérieur du droit en inspirant largement le Code de commerce de 1807 et en exerçant une profonde influence sur de nombreux textes et règlements maritimes.

Dans cette mouvance, fut créée le 31 mars 1686 en France la première compagnie d'assurance qui prenait la dénomination de "Compagnie générale pour les assurances et grosse aventure de France". D'autres compagnies suivirent et connurent une grande prospérité, mais elles disparaîtront sous le coup des lois républicaines qui interdisaient les coalitions d'intérêts. Elles ne retrouveront vie qu'au XIX^e siècle à partir de l'année 1817.

La répartition et l'échange d'informations

Dès le XVI^e siècle, les assureurs ont éprouvé le besoin de se grouper pour mettre en commun leurs sources de renseignements et pour partager entre eux les risques qui leur sont proposés. C'est ainsi que furent créés les "cercles d'assurance". Le premier cercle d'assurance maritime connu fut celui de Florence en 1552. En France, au XVI^e siècle, à Paris et dans les ports furent créées "les chambres d'assurance". En 1668, un édit royal inspiré par Colbert, institua officiellement à Paris "la chambre d'assurance et de grosse aventure de France" qui est, à l'origine, avec les chambres d'assurances des ports, de l'organisation des comités des assureurs maritimes devenue Comité Central des Assureurs Maritime de France en 1936 (CCAMF) puis Comité d'Études et de Services des Assureurs Maritime et Transports (Cesam). Cet organisme continue d'animer le réseau international des "commissaires d'avaries".

On retrouve ce même phénomène en Angleterre, sous le règne d'Elizabeth Ier, en 1696, des banquiers, armateurs et marchands se réunissaient dans la taverne d'un certain Edward Lloyd, de Tower street pour parier sur la bonne arrivée des navires.

Suite de l'article page 6.

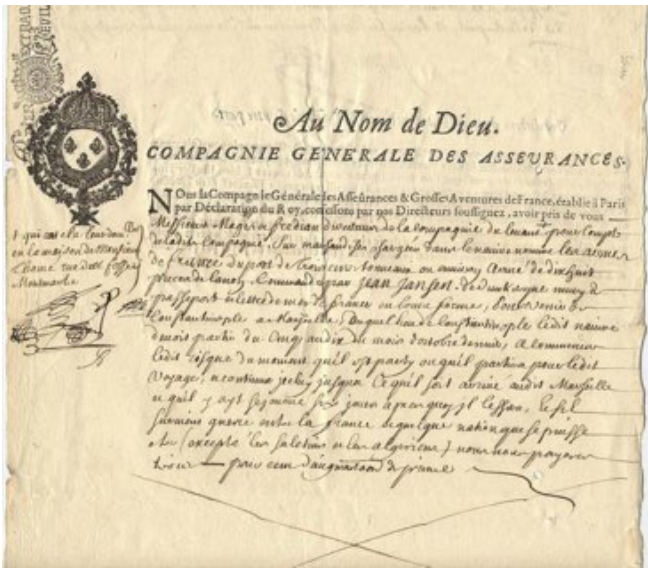


Suite et fin de l'article "Les origines mystérieuses de l'assurance".

Très vite, ils constituèrent des groupes (*syndicates*) composés de preneurs de risques (*names*), qui pour obtenir les meilleurs résultats, recherchèrent la qualité des informations pour la souscription des risques. Pour cela, ils créèrent un réseau de correspondants (*Lloyd's agents*) dans chaque port ou ville importante dans le monde, capable de les informer très rapidement des risques locaux. L'institution originale des Lloyd's (chez Lloyd) devint rapidement un grand centre pour l'assurance et un acteur indispensable du marché maritime international.



Ainsi, les origines de l'assurance apparaissent comme issues du bassin méditerranéen en étant liées aux prémices de la navigation cependant il est vraisemblable que d'autres civilisations aussi anciennes comme l'empire du milieu ou l'Inde aient dû faire face aux mêmes risques. Ont-ils créé des systèmes de protection similaire ? les origines de l'assurance seraient elles concentrées seulement au bassin méditerranéen ? n'y a t'il pas eu des influences entre civilisations ? Le mystère reste entier et la recherche ouverte...





Humour



Je fais un don à la SNSM :
<https://don.snsm.org>



 Pour s'abonner au bulletin quotidien de Marinfos   gentyco1@gmail.com

Marinfos Magazine est strictement privé, envoyé à un nombre limité de destinataires et ne saurait en aucun cas être assimilé à une quelconque entreprise de presse. Les envois et dossiers de **Marinfos** : <http://marinfos.e-monsite.com>