

Une brève histoire des assurances au Moyen Âge

par Martin Boyer

ABSTRACT

Afin de comprendre comment les contrats d'assurance se sont développés, il faut analyser les moyens qui ont été utilisés au travers des âges par les marchands et les armateurs pour réduire leurs pertes en cas d'accident ou de sinistre. Il faut savoir qu'au Moyen Âge, l'Église luttait féroce­ment contre certaines pratiques commerciales qu'elle qualifiait d'usure. Dans ce document, je tenterai de démontrer que l'assurance maritime s'est développée beaucoup plus rapidement que l'assurance terrestre pour trois raisons principales. Premièrement, les voyages maritimes étaient plus sujets à la piraterie que ne l'étaient les voyages terrestres au brigandage; deuxièmement, les cataclysmes naturels affectent plus le commerce par mer que le commerce par terre, et troisièmement, le commerce maritime rapporte plus que le commerce terrestre.

RÉSUMÉ

To understand why and how insurance contracts evolved in Western civilisation, one needs to analyse and study the tools used by merchants and ship owners to limit their financial risk of doing business. It is important to recall that the insurance contract as we know it in the 21st century was born in the middle ages when the Catholic Church was enthralled in fighting commercial practices it considered unacceptable, such as usury loans. In this paper, I provide three explanations as to why ocean marine insurance evolved much faster than land marine insurance. First, ocean faring vessels were more at risk of piracy than were land caravans. Second, natural catastrophes are more common in the ocean than on land. Finally, ocean vessels carried more much valuable cargo than land caravans.

I. INTRODUCTION

Afin de comprendre comment les contrats d'assurance se sont développés depuis le Moyen Âge, il faut analyser les moyens qui ont été utilisés au travers des âges par les marchands et les armateurs pour réduire leurs pertes en cas d'accident ou de sinistre. Il faut savoir qu'au Moyen Âge, l'Église luttait féroce­ment contre certaines pratiques commerciales qu'elle qualifiait d'usure. Je tenterai de démontrer dans ce document que l'assurance maritime s'est développée avant l'assurance terrestre¹ pour trois raisons principales. Premièrement, les voyages maritimes étaient plus sujets à la piraterie que ne l'étaient les voyages terrestres au brigandage; deuxièmement, les cataclysmes naturels affectent plus le commerce par mer que le commerce par terre, et troisièmement, le commerce maritime rap­porte plus que le commerce terrestre.

Les premiers moyens que l'Homme a utilisés pour se protéger des pertes possibles de leur marchandise ne peuvent être qualifiés d'assurances en tant que tels. Les Grecs de l'Antiquité pratiquaient une sorte de redistribution des risques entre les associés sous forme de *prêt maritime*. Plutarque raconte² qu'un certain Caton (-234 à -149) prêtait de l'argent à des marchands et des armateurs à condition que ceux-ci se réunissent dans une association d'environ cinquante membres. Caton répartissait ainsi son risque sur cinquante aventures. Il existe de plus des documents datant du cinquième siècle à Athènes qui stipulent que les prêteurs recevront leur argent, capital et intérêts, si et seulement si le navire arrive à bon port³. Malheureusement, ce n'est pas encore le type de contrat d'assurance auquel on est habitué de nos jours. Le contrat d'assurance « moderne » voit plus vraisem­blablement le jour à la fin du XII^{ème} ou au début du XIII^{ème} siècle⁴. J'y reviendrai plus tard.

Les cas de répartition du risque relatés précédemment se rap­prochent plus des *commenda*, des *societa maris* ou des *compagnia*, que les marchands italiens du XIV^{ème} et du XV^{ème} siècle ont appris à connaître, que des contrats d'assurance. Les *commenda* et les *societa maris* étaient très semblables. Elles consistaient toutes les deux en une association binaire entre partenaires, un qui voyage pour vendre les marchandises (le commerçant) et un qui reste en place et qui finance le projet (le financier). Cette association était valable pour la durée du voyage seulement, mais était souvent renouvelée pour d'autres voyages. Par la suite, l'association fut étendue à plus d'un financier, tel que chaque financier recevait en profit la part des ventes qu'il avait financée. Ce type de contrat est également en usage à la même période à Marseille et dans les comptoirs de la Hanse⁵. Les

compagnia quant à elles fonctionnent sur le principe d'une société familiale. Les membres étaient responsables les uns des autres *ad infinitum*. Cela veut dire que si un des membres avait contracté de mauvaises dettes, tous les autres pouvaient en être tenus responsables. C'est un peu comme si tous les membres de la *compagnia* se portaient garants des dettes de chacun. Ce type d'association est moins fréquent que la *commenda* et regroupe en général les membres d'une même famille⁶.

On peut penser que les contrats d'assurance auraient vu le jour plus tard si l'Église n'était pas partie en croisade contre le prêt usuraire et tout ce qui s'y rattache. En fait il est surprenant que l'Église ait augmenté la pression sur les financiers au même moment où les marchands, les armateurs, les banquiers et les manufacturiers avaient besoin de grandes sommes d'argent pour faire fonctionner les marchés d'échange. Il faut savoir que l'usure était condamnée par plusieurs théologiens et philosophes comme Jérôme, Ambroise, Bernard, Aristote, Gaius, l'Ancien Testament, l'apôtre Luc (6:35), Thomas d'Aquin, Dante et par l'Église elle-même au concile de Nicée en 325⁷. Il ne faut pas oublier que la même philosophie s'appliquait aux juifs et aux musulmans⁸.

Le problème qui résulte de l'interdiction de l'usure est que les revenus d'intérêts, les profits et les annuités sont dans une position précaire : où les revenus raisonnables s'arrêtent-ils et où l'usure commence-t-elle? Ce problème a été contourné au moyen de l'assurance, car l'Église considérait que c'était une forme de profit acceptable. En effet, comme chaque partenaire supporte une partie des risques, il est normal que celui-ci en soit récompensé. La différence entre l'assurance, le *prêt maritime* et les *commenda* est très minime d'un point de vue du partage du risque. Les raisons pour lesquelles l'assurance fut permise et les deux autres interdites et à peine tolérées, respectivement, sont plus théologiques qu'économiques.

Comme à cette période le commerce s'intensifie et que les marchands et les armateurs, pour faire des gains à l'échelle, augmentent le tonnage de leurs navires, il devient de plus en plus coûteux pour un navire de faire naufrage. Ainsi un marchand pouvait perdre beaucoup plus en termes de valeur des marchandises à cette période qu'aux périodes précédentes. Une manière de partager le risque avec la population (c'est-à-dire les investisseurs) était donc hautement nécessaire. Par conséquent, l'apparition des contrats d'assurance en tant que tels sont plus une conséquence du développement du commerce au XIII^{ème} et au XIV^{ème} siècles qu'une conséquence des politiques restrictives de l'Église à l'égard de l'usure.

Un autre fléau afflige le commerce au Moyen Âge. La mer Méditerranée qui, à la période romaine, était très sûre, n'est plus au Moyen Âge qu'un repère pour pirates et autres corsaires. Les dangers de rencontrer sur les routes maritimes un fléau ou un autre sont très grands. La nécessité d'avoir de l'assurance s'en trouve encore plus patent. Ce que nous allons voir plus loin.

Dans la section qui suit, je ferai un survol rapide des origines du contrat d'assurance ainsi qu'une énumération sommaire des différentes sortes d'assurances disponibles à l'époque. Dans la troisième section les deux premières causes de l'introduction de l'assurance, soit la valeur des marchandises et les risques de catastrophes maritimes, seront discutées. La piraterie comme troisième cause de l'adoption des contrats d'assurance sera abordée dans la quatrième section. Et finalement dans la dernière partie du travail seront effleurés les cas spécifiques des villes italiennes comme Gênes, Florence et Venise.

2. ORIGINE DES CONTRATS D'ASSURANCE

Les contrats d'assurance en tant que tels ont fait leur apparition en Italie entre la fin du XII^{ème} et le milieu du XIV^{ème} siècle. Les auteurs se contredisent à ce sujet. Toutefois, la plupart s'accordent à dire que l'assurance était inconnue des Grecs et des Romains, bien que d'autres moyens de répartition du risque existaient comme nous l'avons vus chez Plutarque⁹. L'auteur qui fait remonter l'assurance le plus loin est Grey (1922)¹⁰ qui cite un historien florentin du XIII^{ème} siècle du nom de Villani, qui affirmait que l'assurance est née en Lombardie en 1182. Boiteux (1968)¹¹ parle d'assurance dès 1239 et 1245 à Bonifacio. Florence de Hoover (1945)¹² quant à elle ne précise pas de date, mais croit que l'assurance est apparue entre 1275 et 1325 grâce à, ou résultant de la révolution commerciale de cette période. Pounds (1974)¹³ affirme que l'assurance est apparue encore plus tard, au milieu du XIV^{ème} siècle, tout comme R. de Hoover (1963)¹⁴ qui affirme que le premier contrat d'assurance qui soit parvenu jusqu'à nous date de 1350. Boiteux (1968)¹⁵ de son côté a trouvé chez Bensa¹⁶ un texte d'assurance qui remonte à 1329 à Gênes, et à 1318 à Florence. Finalement il apparaît que la pratique de l'assurance était déjà connue à Bruges dès 1310 :

«On the demands of the inhabitants of Bruges, the Count of Flanders permitted in the year 1310, the establishment in this town of a Chamber of Assurance, by means of which the merchants could

insure their goods exposed to the risks of the Sea, or elsewhere, in paying a stipulated percentage.»¹⁷

Il existe huit types d'assurances en usage à la fin du Moyen Âge et au début de la Renaissance, comme rapportés dans Boiteux (1968)¹⁸ : l'assurance du navire par le chargeur, le transfert de garantie au réceptionnaire, l'assurance donnée par le navire au chargeur, le prêt d'assurance (hypothèque) au chargeur, l'échange des risques, les lettres de garanties, le partage des risques et finalement la caution d'assurance. Une description détaillée de chacune de ces formes serait exigeante et mal à propos. Toutefois, il faut connaître les plus importantes, soit l'assurance donnée par le navire au chargeur, les lettres de garanties et la caution d'assurance.

L'assurance donnée par le navire au chargeur consiste en une garantie donnée gratuitement par l'armateur au marchand pour que ce dernier lui confie sa marchandise. Cette sorte d'assurance se retrouve encore au XVII^{ème} siècle, bien qu'elle ait disparu presque complètement de nos jours¹⁹. Les lettres de garanties qui se rapprochent beaucoup dans leur construction à une assurance du navire par le chargeur consistent en une « *charte de sécurité, c'est-à-dire d'une garantie donnée par le vendeur à l'acheteur par acte indépendant de l'acte de vente* »²⁰. Boiteux en fait le véritable ancêtre de l'assurance telle qu'on la connaît aujourd'hui. La caution d'assurance, finalement, est ce que l'on appelle l'assurance par un tiers, ou encore le tiers assureur.

Cette assurance par un tiers est ce qui démarque les marchands italiens de tous les autres marchands de l'époque. C'était vraiment leur invention à eux, à Gênes et à Florence. L'avantage qu'avait cette manière de faire sur les autres formes d'assurance ou de répartitions du risque est que c'était un système qui ne demandait pas à l'assureur de déboursier de grandes quantités de fonds initialement, mais bien seulement lorsqu'un sinistre se produisait. C'est ce qui s'appelait « *la garantie sans bourse délier* »²¹. Cela permettait à l'assureur d'avoir plus de clients, car il n'avait aucune contrainte de liquidité à priori. À la limite, quiconque n'avait pas d'argent pouvait quand même assurer plusieurs entreprises commerciales et être capable de rembourser celles qui ont eu un sinistre en ne puisant que dans les fonds obtenus grâce aux primes.

Cette manière d'assurer les marchands fut tellement populaire auprès des financiers que la concurrence en était devenue acharnée. R. de Roover (1963)²² raconte que l'industrie de l'assurance était tellement compétitive que certains grands assureurs comme Bernardo Campi devaient déboursier plus en indemnités qu'ils ne recevaient en primes.

3. MARCHANDISES ET CATASTROPHES

Les assurances ont été développées par des marins et pour des marins principalement. Pourquoi est-ce le cas ? Ce n'est pas seulement pour une question de valeur des marchandises transportées, car très souvent les marchandises transportées par voie de terre ont une plus grande valeur par poids ou par volume que les marchandises transportées par voie de mer²³. De plus, les marchandises transportées par voies terrestres le sont pour des distances allant de courtes à moyennes. Tous les voyages sur longue distance sont faits par bateau. En effet, le coût des voyages par mer est beaucoup moins grand que le coût des voyages par terre. Ainsi en sera-t-il jusqu'au XVIII^{ème} siècle²⁴. La raison de base pour laquelle les assurances sont apparues dans le commerce maritime en premier est que c'est dans ce type de commerce que se développent les premiers soubresauts du capitalisme moderne, bien avant qu'ils n'apparaissent sur terre²⁵.

Les raisons qui expliquent cela sont les suivantes. Premièrement, les routes sont très mal entretenues, car le legs routier de l'Empire romain a été laissé à l'abandon pendant une grande partie du bas Moyen Âge. Ainsi, les paysans aussi bien que les marchands ont développé leur propre réseau de routes au travers des terres. « Chaque piste offrait une possibilité alternative de trajet lorsque la guerre, des péages insupportables ou le mauvais temps rendait un chemin impraticable »²⁶. Par conséquent les voyages en charrette sont très difficiles, car souvent les roues s'embourbent. De plus, l'invention de la voiture à avant-train mobile, qui facilitait les manœuvres en terrain difficile, date du dernier quart du XV^{ème} siècle; c'est sans parler des voitures closes et des carrosses qui ne voient le jour qu'à la fin du XVI^{ème} ou même au début du XVII^{ème} siècle²⁷.

Deuxièmement, même si les marchandises transportées par mer n'ont pas obligatoirement plus de valeur à la pièce que les marchandises transportées par terre, la valeur totale des cargaisons maritimes est cependant plus grande. En effet, le seul fait d'avoir une énorme cargaison augmente la valeur totale des livraisons maritimes. Ainsi, assurer un cargo sur mer est d'une utilité plus grande parce que la valeur du cargo en entier est plus élevée que le cargo sur terre. Conjugué à cela, les cargaisons provenant du Moyen-Orient et du Proche-Orient sont précieuses, et nécessitent donc un investissement initial élevé en capital. Ces faits sont des conditions suffisantes pour voir proliférer une industrie de l'assurance chez les commerçants.

De plus, du seul fait que les voyages par mer sont plus longs, ils comportent plus de risques. En effet, comme la plupart des voyages sur courte et moyenne distance sont faits ou bien à dos de mulets

ou bien par péniche, et comme « charroi et navigation fluviale sont exposés aux dangers de pillage, comme les convois maritimes, ils sont exempts de tout risque de cataclysme naturel; aussi prévoit-on normalement leur plein succès »²⁸. Tandis que par voie maritime, le brigandage aurait pu être un facteur sur de très longs trajets. Toutefois, les marchandises qui devaient traverser cette distance le faisait plus souvent qu'autrement par voie fluviale ou par voie maritime. Les voies fluviales avaient le désavantage que, lors des mois chauds d'été, certains cours d'eau avaient un niveau d'eau trop bas pour permettre un tel commerce, et que certains autres ne pouvaient être empruntés pour des raisons de relief (chutes, rapides, etc.). Et quand les écluses ont été construites au XIV^{ème} siècle²⁹, celles-ci étaient tellement onéreuses que leur utilisation devait être calculée minutieusement par les commerçants.

Les assurances sur la terre ferme ont réellement pris leur essor au cours du XVIII^{ème} siècle, alors que les assurances maritimes existaient et étaient déjà très bien développées au XIV^{ème}. Cet essor tardif est le résultat des mouvements urbains importants du XVII^{ème} et du XVIII^{ème} siècle³⁰. En effet, les populations moins denses et la multitude des petites villes du Moyen Âge ont défavorisé le secteur de l'assurance terrestre, parce qu'il existait un esprit et des règles grégaires d'un village à l'autre, surtout si l'on demeurait sur les terres d'un même seigneur.

4. LA PIRATERIE EN MÉDITERRANÉE

Le commerce maritime est plus dangereux que le commerce terrestre pour deux raisons dont la première a trait aux dangers résultant des fléaux de la nature, tels les tempêtes, les tremblements de terre et les inondations (voir chapitre précédent). La deuxième est liée aux fléaux humains tels la piraterie et le brigandage comme je l'ai avancé dans l'introduction.

En ce qui a trait aux dangers liés aux attaques des pirates et au brigandage, les auteurs se contredisent. Certains³¹ affirment que les risques de voyager par mer sont moins grands que par terre, alors que d'autres^{32,33} affirment le contraire. Personnellement, je tendrais à dire que les voyages par mer sont plus risqués. Je m'explique. Il est très difficile de faire respecter des lois sur des étendues d'eau aussi grandes que la mer Méditerranée et le golfe de Gascogne; encore plus que sur terre. En effet, sur terre il est facile de disposer des postes de gardes sur une route marchande tels qu'il soit impossible

pour des brigands d'attaquer impunément et sans risque les convois de marchandises. Ceci s'applique bien sur de courtes distances où la population est relativement dense, mais sur de longues distances désertiques comme la mer, la protection du territoire devient moins aisée et surtout plus coûteuse.

Les postes de garde consistaient souvent en des postes de péage. Ainsi, les seigneurs qui veulent imposer une certaine loi sur leur territoire et garantir le passage sans risque des commerçants sur leurs terres, peuvent installer de nombreux postes de péage qui servent également de postes de police. Et souvent ils l'ont fait. C'est pourquoi plusieurs grands marchands utilisaient certaines routes réputées comme très sûres, même si celles-ci comportaient des postes de péage. Toutefois lorsqu'on veut transporter des marchandises sur de longues distances, la multitude des péages peut s'avérer très onéreuse. C'est pourquoi les commerçants ont fait appel aux navires marchands pour couvrir de longs trajets en relativement peu de temps.

Il serait faux de dire que la piraterie était plus présente que le brigandage au début de l'histoire des assurances³⁴. Ce qui est vrai toutefois c'est que l'une est en essor constant alors que l'autre est en déclin. En effet, le brigandage sur les routes diminue de plus en plus du fait des interventions des seigneurs sur leur territoire pour faire régner l'ordre. D'ailleurs Louis VI, roi de France, n'a-t-il pas lutté pendant tout son règne pour vaincre le banditisme dans l'Île-de-France ? Les autres seigneurs qui voulaient que les commerçants viennent sans crainte sur leurs terres faisaient de même.

«Le *conduit des foires* (en italique dans le texte) était la protection accordée par le seigneur au marchand en route vers la foire... sur le territoire même dont ce seigneur était le maître... Philippe Auguste, en 1209, plaça sous son conduit royal tous les marchands se rendant aux foires. Et ces conduits... furent toujours respectés de façon remarquable»³⁵.

En conséquence, il n'est pas faux de dire qu'au Moyen Âge «les routes demeurent étonnamment sûres»³⁶.

Sur mer, il est plus difficile de faire respecter le droit d'un seigneur, car les frontières sont fluides. De plus, il est plus facile pour les commerçants terrestres de voyager en convoi, car il serait surprenant que des courants ou des vents contraires poussent les marchands dans des directions opposées. Et de toute façon, comme pour les foires de Champagne, souvent ce sont toujours les mêmes personnes qui se retrouvent dans les mêmes convois, ce qui renforce le sentiment de sécurité.

La piraterie est une des raisons parmi les plus probantes pour laquelle l'industrie de l'assurance a connu une croissance phénoménale au cours des XIV^{ème} et XV^{ème} siècles. La piraterie en Méditerranée a connu son apogée au XVI^{ème} siècle sous le règne des frères Arouj et Kheyr-ed-din Barberousse³⁷. La majorité des pirates avaient leur base en Afrique du Nord, de l'Égypte au détroit de Gibraltar, terre musulmane par excellence, surtout depuis la défaite du Califat de Cordoue en 1492 face au roi Ferdinand d'Espagne.

Même si l'âge d'or de la piraterie vint au début de la Renaissance en Europe, il ne faut pas oublier que certains balbutiements de la piraterie commençaient déjà à se faire entendre au XIII^{ème} et surtout au XIV^{ème} siècle. Ce début dans la piraterie est dû en grande partie au nouveau commerce engendré par les croisades au Levant. Les nouvelles routes commerçantes en Méditerranée vers l'Orient suffirent pour faire renaître sur cette étendue marine une pratique qui avait à peu près disparue depuis près de mille ans, soit depuis la chute de l'Empire romain. La piraterie avait diminué de manière considérable suite à la quasi-disparition du commerce méditerranéen au cours de cette période. L'appât du gain et les nouvelles techniques maritimes incitent certains flibustiers à prendre la mer et à tenter leur chance contre les navires marchands des grandes villes princières d'Italie, telles Gênes, Venise et Florence. De plus, comme aucune puissance nationale n'était assez forte pour imposer sa loi en Méditerranée, souvent les pirates commettaient impunément leurs délits.

«L'émulation du commerce due en partie aux croisades attirèrent les aventuriers qui prolifèrent du fait qu'il n'y avait pas de marine nationale pour les pourchasser et les réduire à merci»³⁸.

Ces corsaires étaient très souvent des chrétiens (Normands de Sicile, Génois, Aragonais) qui attaquaient les musulmans au nom de la chrétienté et les chrétiens au nom de la loi du plus fort. Cet état de chose engendré par les entreprises commerciales post-croisades prit un tournant complètement différent à partir du XIV^{ème} siècle, lorsque les Maures supplantèrent les chrétiens dans la pratique de la piraterie³⁹.

Cette recrudescence de la piraterie, celle-là hérétique, fit en sorte que la ville de Gênes, qui auparavant usait des mêmes pratiques, mit sur pied en 1390 une entreprise guerrière qui réunissait les grands seigneurs d'Angleterre et de France dans le but de mater ce fléau pour le commerce. Cette campagne contre le repère pirate de Metredia sur la côte tunisienne eut un succès mitigé : les pirates ne furent pas exterminés, mais leur rayon d'action et leur audace furent

grandement réduits... pour un certain temps⁴⁰. Il faudra attendre la chute du Califat de Cordoue en 1492 pour voir la situation en Méditerranée se détériorer.

En effet, lorsque le roi d'Espagne Ferdinand II réussit à mettre à la porte de la péninsule ibérique les Maures et les Berbères, il ne se débarrasse pas d'une population complètement ignare et sans formation aucune. Les musulmans d'Espagne, qu'on appelle Morisques, sont des gens qui savent comment fonctionne le commerce en Espagne, quelles sont les pratiques navales et les coutumes marchandes des Chrétiens. Ces connaissances, jointes au désir de venger l'humiliation que le roi castillan leur a infligée, furent suffisantes pour inciter les grandes bandes de pirates à recruter de nouvelles recrues parmi ces exilés. Et comme le dit Coulet du Gard :

«Il fallait posséder le goût du risque, l'amour du danger, avoir autant d'habileté que de l'ingénuité, être hardi, téméraire jusqu'à la folie et pour les Maures cet ingrédient spécial au goût d'épice violente qu'on appelle la haine du Chrétien.»⁴¹

La première grande entreprise d'envergure de cette nouvelle race de pirates se déroule en 1504 lorsque le pape Jules II vit deux de ses plus grandes galères de guerre et un navire marchand, qu'elles devaient escorter, tomber aux mains des pirates. C'était la première expédition d'Arouj Barberousse, le plus vieux des deux frères Barberousse. Cette capture spectaculaire des galères papales attira auprès d'Arouj Barberousse la plupart des corsaires et pirates du littoral est et sud de la Méditerranée.

«Des imitateurs se révélèrent et bientôt la Méditerranée fut infestée d'un bout à l'autre de compagnies de flibustiers originaires des ports barbaresques⁴². Le taux des assurances maritimes devint prohibitif et les affaires sur certaines lignes furent pratiquement arrêtées»⁴³.

On voit donc que la piraterie a eu une conséquence très néfaste sur le commerce maritime à la fin du Moyen Âge. La piraterie en Méditerranée disparut finalement au cours du XIX^{ème} siècle⁴⁴, grâce aux efforts concertés de tous les pays du littoral qui voulaient assurer les liaisons avec leurs colonies d'Afrique du Nord. Toutefois, la piraterie permit à l'industrie de l'assurance de prendre une place prépondérante en tant qu'outil essentiel pour le commerce maritime. C'était en fait le moyen le plus efficace pour un marchand de prévenir des pertes qui pourraient s'avérer très élevées en cas de prise du navire et de sa cargaison par des pirates.

5. LES VILLES PRINCIÈRES D'ITALIE : GÈNES, FLORENCE, PISE ET VENISE

Les formules utilisées pour assurer un navire ou sa cargaison, ou pour diversifier les risques variaient d'une ville à l'autre. De plus, dans les villes italiennes du littoral, il y avait beaucoup de *commendas* et de *compagnias*, mais elles étaient très petites, alors que pour les villes de l'intérieur des terres, ces sociétés étaient peu nombreuses, mais très puissantes individuellement⁴⁵.

Les contrats de type génois sont brefs et présentent une difficulté double : primo, l'assureur ne peut recourir à aucun moyen légal pour forcer l'assuré de payer la prime, et secundo, les contrats ne stipulent pas ce qu'il advient si le navire arrive dans les délais prévus, mais dans le mauvais port⁴⁶.

À Florence, le contrat d'assurance différait de celui de Gênes dans sa formulation. En effet le contrat *alla fiorentina* :

« ... diffère des polices génoises tant par la définition beaucoup plus complète des risques couverts et les précisions qu'elles apportent sur les garanties et les délais dans lesquels elles peuvent jouer que par les stipulations relatives à la prime dont il est ouvertement fait mention »⁴⁷.

Bien que ce soit ce même type de contrat qui se retrouve à Pise, quelques modifications y étaient apportées. Par exemple, comme pour les prêts consentis à la fin du XIV^{ème} siècle dans cette ville, les assurés avaient le droit de recevoir en cas de sinistre leurs indemnités dans plusieurs autres villes d'Italie, comme Florence, Gênes ou même Naples.

À Venise, les assureurs étaient le plus souvent qu'autrement des Florentins qui faisaient des affaires dans cette ville. Ainsi les « compagnies locales » d'assurance étaient en général des comptoirs régionaux d'une maison-mère ayant son siège social à Florence. Jusqu'au XVI^{ème} siècle les assureurs vénitiens autochtones furent très rares.

L'assurance a pris d'assaut l'ouest de l'Europe à partir des villes de Gênes et Florence, et l'est à partir de Venise. Ainsi le Languedoc, la Catalogne, puis les Flandres et l'Angleterre ont été « colonisés » par les assureurs florentins et génois, alors que les Dalmates et les autres habitants de la côte Adriatique et du Levant ont vu les Vénitiens débarquer leurs maisons de courtage dans les villes portuaires⁴⁸. Les contrats d'assurance qui sont « exportés » sont des contrats du type florentin, car ce sont ceux qui sont les plus faciles à utiliser.

6. CONCLUSION

Le but de ce texte était de démontrer que l'assurance maritime s'est développée plus rapidement que l'assurance terrestre parce qu'elle était plus utile et ce, pour trois raisons majeures qui vont au-delà de la simple explication relative au développement plus rapide du capitalisme sur mer que sur terre. Les trois raisons sont les suivantes : les marchandises transportées par mer ont plus de valeur que celles transportées par terre, les cataclysmes naturels en mer sont plus dangereux que sur terre, et les risques de piraterie sont plus grands que les risques de brigandage.

Les assurances maritimes ont joué un rôle prépondérant dans le développement du commerce en Occident au Moyen Âge. Sans les assurances, il est bien possible que certaines routes commerciales auraient été sinon abandonnées, du moins, bien moins fréquentées. Les grands risques de catastrophes maritimes associés surtout à la piraterie auraient fait en sorte que les marchands n'auraient pas pris la chance de voir leur marchandise tomber aux mains des flibustiers. Même si les *commendas* et les *societas maris* pouvaient jouer un rôle de répartition des risques, ce n'aurait probablement pas été suffisant pour faire connaître à l'Occident la révolution commerciale du XIV^{ème} et du XV^{ème} siècle. Par conséquent, n'eut été des assurances, il est bien possible que la période Renaissance aurait dû attendre encore quelques décennies avant de se manifester. Le type d'assurance « bourse délier », utilisé par les financiers italiens, permettait aux assureurs de couvrir plus d'entreprises commerciales et par conséquent de répartir les risques sur un plus grand nombre d'aventures. De nos jours, c'est cette formule qui est encore utilisée pour assurer les biens aussi bien que les personnes puisque ce n'est que lorsque le sinistre se déclare que l'assureur indemnise ses assurés.

Références

- Boiteux, L.A. (1968) *La Fortune de mer*. École Pratique des Hautes Études, Paris, 212 pages.
- Braudel, Fernand (1979). *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV au XVIII siècles, tome 1, Les Structures du quotidien*, Éditions Armand Colin, Paris, 544 pages.
- Braudel, Fernand (1979). *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV au XVIII siècles, tome 2, Les Jeux de l'échange*, Éditions Armand Colin, Paris, 599 pages.
- Coulet du Gard, René (1980). *La Course et la piraterie en Méditerranée*. Éditions France-Empire, Paris, 315 pages.
- de Roover, Florence E. (1945). « Early Examples of Maritime Insurance » in *Journal of Economic History* 5, November 1945, p. 172-200.

- de Roover, Raymond (1963). «The Organisation of Trade» in *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. 3, *Economic Organisation and Policies in the Middle Ages*, ed M.M. Postan, E.E. Rich and Edward Miller, Cambridge University Press, 696 pages.
- Fauque, Maurice (1971). Les Assurances, coll. *Que sais-je ? (63)*. Presses Universitaires de France, Paris, 123 pages.
- Favier, Jean (1984). «La Naissance de la banque», *L'Histoire* 66 (avril 1984), p. 42-50.
- Fourquin, Guy (1969). Histoire économique de l'Occident médiéval. Librairie Armand Colin, Paris, 341 pages.
- Gosse, Philip (1978). Histoire de la piraterie. Éditions Payot, Paris, 383 pages.
- Grey, Henry M. (1922) *Lloyd's : Yesterday and Today*. Syren and Shipping Edition, London, 115 pages.
- Homer, Sidney. A History of Interest Rates. Rutgers University Press, 1977, 615 pages.
- Lopez, Roberto (1974). La Révolution commerciale dans l'Europe médiévale. Éditions Aubier Montaigne, Paris, 252 pages.
- Millet, Paul (1983). Maritime Loans and the Structure of Credit in Fourth Century Athens in *Trade in the Ancient Economy*, ed Peter Garnsey, Keith Hopkins and C.R. Whithaker. The Hogarth Press, London, 230 pages.
- Pounds, N.P.J. (1974) *An Economic History of Medieval Europe*. Editions Longman, 562 pages.

Notes

1. Halpérin, Jean, Les assurances en Suisse et dans le monde, Éditions de la Baconnière, Neufchâtel, 1946; Ewald, François et Lorenzi, Jean-Hervé, Éditions Economica, Paris, 1998; Moreau, Rémi, L'assurance maritime, *Assurances*, Juillet 2001, p. 279.
2. Grey, Henry, M. *Lloyd's: Yesterday and Today*, Syren and Shipping Edition, London, 1922.
3. Millet, Paul, Maritime Loans and the Structure of Credit in Fourth Century Athens in *Trade in the Ancient Economy*, Peter Garnsey, Keith Hopkins et C.R. Whithaker, éditeurs, The Hogarth Press, 1983.
4. Pour une chronologie plus spécifique et une bibliographie complémentaire de textes sur l'histoire des assurances, voir Moreau, Rémi, Origine de l'assurance et tableau chronologique, *Assurances*, 1991, pp. 61-68.
5. Braudel, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV au XVIII siècles*, tome 2, Les jeux de l'échange, Librairie Armand Colin, Paris, 1979.
6. Fourquin, Guy, *Histoire économique de l'Occident médiéval*, Librairie Armand Colin, Paris, 1969.
7. De Roover, Raymond, *The Organisation of Trade in The Cambridge Economic History of Europe*, vol. 3, *Economic Organisation and Policies in the Middle Ages*, M.M. Postan, E.E. Rich et Edward Miller éditeurs, Cambridge University Press, 1963; Homer, Sidney, *A History of Interest Rates*, Rutgers University Press, 1977.
8. De Roover, R. op.cit.
9. Grey, Henry M. op.cit.
10. Grey, Henry M. op.cit.

11. Boiteux, L.A. *La Fortune de mer*, École Pratique des Hautes Études, Paris 1968.
12. de Roover, Florence, "Early Examples of Maritime Insurance" *Journal of Economic History* 5, November 1945, p. 172-200.
13. Pounds, N.P.J. *An Economic History of Medieval Europe*, Editions Longman, 1974, 562 pages.
14. de Roover, R. *op.cit.*
15. Boiteux, L.A. *op.cit.*
16. Bensa, Enrico, *Il contratto di assicurazione nel medio evo*, Gênes, 1884, p. 190. In L.A. Boiteux, *La Fortune de mer*, École Pratique des Hautes Études, Paris, 1968.
17. Grey, H.M. *op.cit.*
18. Boiteux, L.A. *op.cit.*
19. Boiteux, L.A. *op.cit.*
20. Boiteux, L.A. *op.cit.*
21. Boiteux, L.A. *op.cit.*
22. de Roover, R. *op.cit.*
23. Fourquin, G., *op.cit.*
24. Braudel, F., tome 2, *op.cit.*
25. Fauque, Maurice, *Les Assurances*, Coll. *Que sais-je?* (76), Presses universitaires de France, Paris 1971.
26. Lopez, Roberto, *La Révolution commerciale dans l'Europe médiévale*. Éditions Aubier Montaigne, Paris, 1974, p. 116.
27. Braudel, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV au XVIII siècles*, tome 1, *Les Structures du quotidien*, Librairie Armand Colin, Paris, 1979.
28. Renouard, Yves, *Les hommes d'affaires italiens du Moyen-Âge*, Librairie Armand Colin, Paris, 1968, 336 pages, cité dans Guy Fourquin, *Histoire économique de l'occident médiéval*, Librairie Armand Colin, Paris, 1969, p. 266.
29. Braudel, F., *op.cit.*, tome 1.
30. Fauque, M., *op.cit.*
31. Pounds, N.J.P., *op.cit.*
32. Fourquin, G., *op.cit.*
33. Fauque, M., *op.cit.*
34. Fourquin, G., *op.cit.*
35. Fourquin, G., *op.cit.*
36. Braudel, F., *op.cit.*
37. Gosse, P., *op.cit.*
38. Coulet du Gard, René, *La course et la piraterie en Méditerranée*, Éditions France-Empire, Paris, 1980, p. 17.
39. Coulet, du Gard, R. *Ibid.*
40. Gosse, Philip, *Histoire de la piraterie*, Éditions Payot, Paris, 1978.
41. Coulet du Gard, R., *op.cit.*
42. Côte Barbaresque : du nom de Berbères, la côte nord-africaine.
43. Gosse, P., *op.cit.*
44. Gosse, P., *op.cit.*
45. Braudel, F., *op.cit.*, tome 2.

46. Boiteux, L.A., op.cit.

47. Boiteux, L.A., op.cit.

48. Boiteux, L.A., op.cit..

Reproduced with permission of the copyright owner. Further reproduction prohibited without permission.