

# Solution belge de l'Assurance des Risques de Guerre Maritimes 1940 - 1945

Conférence donnée à l'Académie de Marine, le 20 février 1951  
par Maître Fernand MARQUET, Directeur de l'A.M.A.R.I.G.,  
(Association Mutuelle d'Assurances Maritimes contre les Risques de Guerre),  
Professeur à l'Institut Universitaire des Territoires d'Outre-mer, Anvers.

---

**D**E tous les secteurs de l'économie nationale celui de l'armement maritime et de pêche fut sans doute le plus durement atteint par les événements de guerre. Si l'on considère le tonnage brut d'avant-guerre et le volume des pertes, subies tant en bâtiments anciens qu'en navires de remplacement acquis au cours des hostilités, le pourcentage des pertes s'établit à 83 %. C'est après celui de la Grèce le plus haut coefficient de pertes. Et cependant trois ans après la cessation des hostilités le tonnage de la flotte marchande était revenu à son chiffre de 1939.

Cette rapide reconstitution de l'outil essentiel à notre vie économique est due dans une très large mesure à l'esprit de prévoyance et de solidarité dont ont fait preuve nos armateurs et à la compréhension des milieux gouvernementaux.

Dès avant les hostilités le problème des assurances maritimes de guerre avait été mis à l'étude de telle sorte que, lorsque éclata le conflit, un organisme put être mis immédiatement sur pied ce qui

tution immédiate de pertes.

Le problème cependant n'était pas sans présenter de grosses difficultés. Elles étaient d'ordre technique, financier et administratif.

D'ordre technique : L'assurance, qui est par essence la division des risques dans le temps et l'espace, allait devoir se pratiquer en une période de hauts risques, dans les limites étroites de nos effectifs maritimes et de nos frontières nationales.

Alors qu'il est de règle de calculer la probabilité des sinistres sur le plus grand nombre de cas possibles, pendant la plus longue période d'expérimentation possible, l'assurance des risques de guerre opère dans l'ignorance de l'amplitude et de la fréquence des risques qu'elle assume.

Alors que l'assureur de toute branche répartit le risque sur une période normalement sûre, l'assureur des risques de guerre n'est sollicité que le jour où le risque est à ce point intense qu'il est pratiquement devenu inassurable.

Alors que dans toutes les autres branches — y compris l'assurance des risques de mer ordinaires — les données de l'expérimentation sont constantes, ici les sources de la statistique se révèlent aussi intermittentes que dissemblables.

Alors que la nationalité de l'assureur et du réassureur est indifférente en temps de paix, elle est en temps de guerre d'importance capitale. Les ressortissants d'Etats ennemis se verront évidemment refuser le règlement des sinistres et les ressortissants d'Etats neutres se trouveront en maintes circonstances exposés au même danger.

Les ressortissants d'Etats neutres au surplus trouvent difficilement à couvrir leurs risques, l'assurance d'Etat des nations belligérantes leur sera refusée et l'assurance libre ne leur consentira de garantie qu'à des taux fort élevés.

D'ordre financier : Privés de la possibilité de recourir à la réassurance sur les marchés étrangers par suite de la fermeture des frontières, ne disposant par lui-même d'aucune réserve préconstituée, exposé à devoir intervenir dès les premiers jours de son existence pour des sommes extrêmement élevées (— rappelons incidemment la perte totale du *s/s Alex Van Opstal* et du *s/s Suzon*, respectivement le 15 septembre 1939 et le 1<sup>er</sup> octobre 1939, —) l'organisme d'assurance ne pouvait assumer sa charge et la mener à bonne fin qu'à condition de jouir d'une garantie aussi large que l'étaient les risques qu'il assumait.

donnée que par l'Etat. C'est ce qui fut fait.

Et c'était justice. Car s'il importe à l'armateur de conserver son navire, à l'importateur de protéger ses biens en cours de transport, il est indispensable pour la collectivité nationale que le pays soit ravitaillé tant pendant la période de préguerre que durant et après les hostilités. Cet intérêt commun justifie amplement, à notre avis, un partage des risques.

D'ordre administratif. La pratique de l'assurance maritime surtout en temps de guerre est ardue : la technique du navire et du transport se compliquent de données nouvelles relevant du droit international public et privé et intéressant au plus haut chef l'administration politique de la Nation et principalement ses relations extérieures. Que l'on songe un instant à la navigation sans feux, à la protection des mines, à la suppression du balisage, — aux règles du blocus, de la contrebande, de la visite, de la capture, aux lois de la neutralité et de la belligérance, — à la participation des ressources de l'armement maritime à l'effort de guerre nationale et interalliée.

Toutes ces considérations se conjuguent et conditionnent les risques maritimes de guerre et leur garantie. C'est pourquoi l'assurance de ces risques, confinée aux intérêts nationaux, secondée en équité par les finances publiques, doit être en outre administrée simultanément par des techniciens de la navigation, de l'assurance, du pouvoir public et du droit.

## ORGANISME BELGE D'ASSURANCE DES RISQUES DE GUERRE MARITIMES

C'est ce qu'ont parfaitement compris les fondateurs de l'Association Mutuelle d'Assurances Maritimes contre les Risques de Guerre. Des représentants des armements de la marine marchande et de la pêche, des assureurs, des fonctionnaires des départements des Communications et des Finances et des Juristes siégèrent dans ses conseils d'administration et Comité Technique. La flotte marchande et la flottille de pêche furent dans leur totalité intégrées dans la mutuelle. L'affiliation fut rendue obligatoire, tant à fin de réaliser la loi du grand nombre que pour assurer au pays la reconstitution de tous ses moyens de transport maritimes.

de leurs connaissances techniques à l'élaboration des clauses et conditions de l'assurance, à la gestion de l'entreprise et à la liquidation des sinistres. Leur intervention fut particulièrement importante dans l'assurance des cargaisons où l'organisme d'assurance, sortant des limites de la mutualité, fut appelé à suppléer à l'insuffisance du pouvoir d'absorption du marché libre.

L'Etat, garant des engagements de l'assureur intervint, non seulement pour surveiller et contrôler la gestion financière, mais aussi, averti qu'il est de l'évolution de la politique internationale, pour conseiller, prévenir ou seconder les activités de l'entreprise et en dernière finalité pour garantir la bonne fin des opérations.

Ainsi se réalisa une gestion commune, fortifiée par l'union des divers intérêts en cause, à l'abri de la critique de l'étatisme comme de la stérilité d'un effort unilatéral.

L'organisme d'assurance suivit deux politiques distinctes, selon qu'il s'est agi d'assurance de marchandises ou de corps.

Dans le premier secteur où il ne remplissait qu'un rôle supplétif cet organisme s'en tint aux conditions de garantie et aux taux de primes pratiqués sur le marché libre, acceptant l'entremise des courtiers et appliquant dans les règlements des sinistres les règles de droit commun. Son activité toutefois fut limitée aux intérêts belges à l'importation et à l'exportation et dans le temps, aux opérations antérieures à l'occupation du territoire par l'ennemi. L'assurance ainsi conçue n'a garanti que des valeurs au jour du sinistre, conformément au principe selon lequel la valeur assurée est la limite des obligations de l'assureur. Au cours de sa courte période d'activité, — août 1939 au 10 mai 1940 — ce département souscrivit 60.130 polices et arrêts pour un ensemble de valeurs assurées de 5.700.000.000 frs et pour un volume de primes brutes de 188.000.000 frs.

En matière d'assurance des corps par contre l'AMARIG a suivi une politique d'indemnisation à la valeur de remplacement.

Créée, selon le rapport au Roi pour faire face « à la nécessité vitale de toujours disposer des capitaux indispensables à la réfection des unités avariées et en remplacement des unités perdues » l'AMARIG dut adapter ses indemnisations aux fluctuations du coût des réparations et du remplacement. L'assurance de valeurs convenues, qui était celle de sa première police, fut remplacée en mai 1942 par l'assurance des valeurs intégrales de réparation ou de construction neuve

rieure — par l'assurance de valeurs forfaitaires de remplacement. La souplesse du régime de la mutuelle, une saine compréhension de la solidarité dans l'épreuve et l'impossibilité d'apprécier en période de fluctuation constante des prix le coût du remplacement, sinon *a posteriori*, furent les facteurs qui, les uns permirent et l'autre nécessita l'adoption d'une règle transactionnelle de règlement. Les indemnités de pertes totales furent rétroactivement fixées au triple de la valeur de construction de 1939, déduction faite de la vétusté du bâtiment, tandis que d'autre part l'obligation des assurés de payer un rappel de prime fut limitée à 5 % l'an sur l'écart entre les nouvelles valeurs et celles pour lesquelles leurs bâtiments s'étaient antérieurement trouvés couverts en Belgique ou à l'étranger.

### LES REGIMES ETRANGERS D'ASSURANCES. 1914-1918

La guerre de 1914-1918 a laissé peu d'enseignement sur l'organisation des assurances des risques de guerre maritime.

La Belgique, surprise par l'invasion soudaine de son territoire en 1914 n'eut pas le temps, lors du premier conflit mondial, d'organiser un système national d'assurance. Son gouvernement conclut un accord avec le War Risk Insurance Office. Celui-ci assumait la gestion de l'assurance des cargaisons et des corps. En fait le régime fut celui d'une section de l'assurance d'Etat anglaise, réservée aux Belges, dont le gouvernement assumait la responsabilité.

L'Angleterre, pour les assurances de marchandises et la France pour celles des deux groupes pratiquèrent l'assurance directe. Ces gouvernements, agissant comme l'eut fait une entreprise privée, offraient moyennant une prime leur garantie à ceux de leurs nationaux qui la sollicitaient. En France et dans l'assurance des Corps la pratique de ce système s'avéra inefficace et l'Etat dut avoir recours au monopole pour réaliser un courant d'affaires suffisant à la compensation des risques.

Dans l'assurance des corps la Grande-Bretagne bénéficia d'un régime mixte dans lequel l'entreprise privée était assureur au premier degré et l'Etat réassureur. Une telle solution put être réalisée ici du fait que les risques de guerre étaient couverts dans ce pays par

il se fit d'ailleurs représenter par un délégué spécial.

En Italie, où existait depuis 1912, un Institut National d'Assurances, le régime fut mixte. Cet Institut fut habilité à couvrir les risques des cargaisons et des corps en assurance directe, concurremment avec les entreprises privées et en réassurance les engagements contractés par celles-ci.

L'Allemagne créa deux compagnies privées, l'une possédant un capital formé d'apports privés et gouvernementaux, l'autre un capital entièrement souscrit par l'Etat. Ce système offrait l'avantage de laisser le champ libre à la concurrence, mais aussi le grave défaut de limiter la solvabilité de l'assureur à l'import de son capital social.

## PERIODE DE L'ENTRE-DEUX GUERRES

Le caractère le plus surprenant de l'assurance des risques de guerre maritimes est de n'entrer en action dans la généralité des pays qu'au temps des hostilités ou tout au plus le jour où celles-ci deviennent imminentes. Cette pratique heurte de front les concepts fondamentaux en matière d'assurance : la compensation des risques dans le temps et de la constitution des réserves.

Le phénomène des cycles fastes et néfastes est commun à toutes les branches de l'assurance. Il est particulièrement manifeste en assurance maritime où les crises de sinistres correspondent avec les crises économiques. Les résultats heureux des bonnes années doivent, dans un régime logiquement conçu compenser les coups durs des années de crise.

L'Angleterre et les Etats scandinaves l'ont compris.

En Grande-Bretagne, les clubs continuèrent à pratiquer entre les deux guerres la couverture des risques de guerre conjointement avec les risques spéciaux dont ils font leur activité. S'ils ne constituèrent pas des réserves notoires, spéciales à ce genre de risque, à raison même de leur caractère de Mutuelle, le maintien de leur activité offrit à l'économie britannique l'immense avantage de disposer, au jour du danger, d'entreprises parfaitement organisées, d'une compétence profonde et jouissant d'un crédit absolu.

Les Etats scandinaves firent davantage.

longue date leur régime de réassurance de risques de guerre.

Les compagnies d'assurance suédoises, danoises, norvégiennes et finlandaises, qui pratiquent l'assurance des transports maritimes et terrestres se sont groupées en des pools nationaux. Ces quatre pools nationaux, à leur tour, ont formé en octobre 1935, un superpool d'assurance des corps contre les risques de guerre; le Nordisk Krigsförsäkringspool. Celui-ci fut chargé de répartir entre les quatre pools nationaux, les risques de guerre assumés par leurs affiliés respectifs et de placer la réassurance de certains excédents, soit auprès des pools nationaux nordiques, soit auprès de réassureurs étrangers.

Suivant le document législatif n° 263 de l'année 1939, l'ensemble des capitaux et des réserves détenus à fin 1937 par les compagnies affiliées aux pools des pays nordiques à affecter à la garantie des risques maritimes de guerre, dépassait 200.000.000 de couronnes suédoises. Ces fonds joints aux réserves des réassurances placées à l'étranger formaient une couverture totale de 450.000.000 de couronnes suédoises soit à l'époque plus de 3 milliards de francs belges. Ce même document nous apprend que la capacité de couverture des compagnies d'assurance suédoises atteignait en 1938, pour les corps, 3.500.000 couronnes suédoises par navire et que pour l'ensemble des intérêts, corps et marchandises, cumulées sur un même navire, la garantie moyenne était de l'ordre de 9 à 10 millions de couronnes suédoises par navire.

#### PERIODE DE GUERRE 1939 - 1944.

##### *Angleterre. Assurance des corps.*

Les clubs, groupés en mutuelle restent l'assureur du premier degré; ils ne conservent toutefois qu'une part minime des risques : 4 % et rétrocèdent le surplus à l'Etat. Le War Risks Insurance Office gère les contrats, établit les cotations de primes, fixe les valeurs assurées et règle les sinistres. Les règlements se font en deux fractions : la quotité correspondant à la valeur d'avant-guerre est liquidée immédiatement à l'assuré, le solde est versé entre les mains du Ministry of Transport et tenu pendant sept ans à la disposition de l'armateur à condition qu'il procède au remplacement. Ces excédents de valeurs garanties sur celles assurées en 1939 furent minimes : en règle générale

très variables, passant de 12 % en juillet 1940 à 10 % en octobre 1940 et à 8 % d'octobre 1941 jusqu'en octobre 1943.

L'assurance des cargaisons fut plus complexe.

Un organisme mutuel groupant les assureurs privés, jouit de pouvoirs très étendus, notamment ceux de fixer les taux des primes de l'assurance directe et ceux des primes de réassurance, d'appeler les parts contributives des affiliés dans les pertes, de répartir les profits et de fixer les conditions de la réassurance. Il est difficile d'en comprendre le système sans apporter quelques précisions sur l'assurance en période de préguerre.

Une double discrimination est à faire pendant cette période entre l'assurance des marchandises d'intérêt national et celles qui en sont dépourvues, entre les risques de guerre étrangère et les risques « des ennemis de la couronne ».

Les marchandises dépourvues d'intérêt national sont dès le temps de paix et resteront en temps de guerre nationale dans le domaine du marché libre. Un Jointed Rating Committee of Marine Underwriters en arrête toutefois les cotations de primes.

Les marchandises d'intérêt national sont en temps de préguerre assurées au premier degré par les assureurs du marché libre, agissant isolément. Ces marchandises sont exposées à deux espèces de risques de guerre, ceux d'une guerre étrangère, ceux d'une guerre contre la Couronne. Les premiers sont réassurés par le War Risks Cargo Pool, les seconds par l'Etat à l'intervention du Pool. Dès l'ouverture des hostilités, l'Etat se substitue au Pool; les contrats jusqu'alors réassurés par le Pool et qui concernent des Kings ennemies risks sont sans discontinuité assurés en assurance directe par l'Office gouvernemental, le « War Risks Insurance Office », et les nouveaux contrats, conclus directement par celui-ci.

Le War Risks Insurance Office est assisté dans ses travaux par des personnalités du monde de l'assurance.

*Le régime français* est caractérisé par une emprise étatique plus radicale.

En période de préguerre tous les bâtiments français à la seule exception de ceux moins de 500 T. sont soumis à l'assurance obligatoire de l'Etat. Celui-ci gère l'assurance lui-même par l'organe du

reurs maritimes n'a qu'une mission consultative. Au cours des années 1940-1944 la seule modification importante apportée au régime fut l'instauration d'une réassurance facultative par l'Etat des bâtiments jaugeant moins de 500 tonneaux.

La réparation des sinistres est imprégnée de la même tendance. C'est l'Etat qui fait reconstruire, établit les plans, passe les commandes, surveille les travaux, effectue les paiements, puis cède aux armateurs sinistrés le bâtiment de remplacement.

Les cargaisons subissent ici comme en Angleterre une discrimination selon qu'elles concernent ou non l'intérêt national.

En période de préguerre, elles sont assurées au 1<sup>er</sup> degré par les assureurs privés. Les contrats souscrits sont obligatoirement placés en réassurance auprès d'une mutuelle groupant toutes les compagnies d'assurance maritime autorisées sur lesquelles les Ministères des Finances, du Travail et de la Marine Marchande exercent un contrôle constant. Dès la survenance des hostilités l'Etat assume l'assurance directe mais facultative des cargaisons. Il agit par l'organe du Ministre chargé des transports maritimes. Une commission, composée de fonctionnaires ressortissant des divers départements intéressés, des délégués du Comité des Armateurs, des assureurs, des courtiers d'assurances maritimes, des constructeurs de navires et du Bureau Veritas, assiste le ministre de ses propositions et avis.

*Aux Pays-Bas* l'action de l'Etat fut à la fois plus large encore et plus limitée. Plus large en tant que l'Etat se constitua d'emblée assureur direct, non seulement des risques de guerre maritimes mais également des risques de transport, des cargaisons maritimes et aériennes, métropolitaines et coloniales; plus limitée en tant qu'il pratiqua cette politique par personnes interposées (deux organismes d'assurance qu'il institua ses mandataires) et en tant qu'il pratiqua l'assurance concurremment avec les assureurs privés.

Il fut appelé à étendre encore sa participation en se constituant le réassureur des risques couverts dans le secteur privé.

*La Suisse* n'échappa pas à la nécessité d'instituer un régime d'assurance des risques maritimes de guerre. L'instauration en fut graduelle au gré des besoins de son économie : l'Etat assura d'abord en assurance directe les importations, les céréales et les matières

la gestion des contrats aux compagnies suisses d'assurance-transport, placées à cet effet sous le contrôle de la Compagnie Suisse de Réassurance. Il fut appelé par la suite à assumer la réassurance des exportations laissées au premier degré à l'initiative du marché libre.

La Confédération assura en outre directement les navires placés sous pavillon helvétique tout en confiant la technique aux entreprises privées comme en matière de cargaisons.

En *Suède* treize compagnies d'assurance se sont groupées en un « pool » pour se partager la couverture des risques, chacune d'elles gardant un plein de 750.000 couronnes sur corps et sur marchandises, le « pool » prenant charge d'une seconde tranche de même import. L'Etat en outre a créé une Commission officielle qui à côté de certains pouvoirs de réglementation et de surveillance de l'assurance a eu pour mission de couvrir la réassurance des intérêts suédois qui excédaient les « pleins » retenus par le « pool » et par les Compagnies.

En *Norvège*, c'est une société mutuelle, dont l'existence remonte à 1935, qui assura les « corps ». L'affiliation y fut facultative et les rappels de cotisations limités à 300 %. Nous n'avons pu établir si au delà de cette mesure une garantie gouvernementale avait été instituée pour le temps de guerre.

Au *Danemark*, l'assurance est l'œuvre d'un Institut National dont la couverture est limitée à 6.000.000 de couronnes par navire ; au delà de cette limite l'armateur reste son propre assureur ou place le surplus au marché libre. Le capital de l'Institut fixé au montant de 110.000.000 de couronnes, a été souscrit à concurrence de 60.000.000 par l'Etat, 40.000.000 par les armements, 5.000.000 par les compagnies d'assurance et le solde par un consortium fondé à cet effet. Le concours de l'Etat et des entreprises privées prend ici une forme déguisée de co-assurance.

En *Italie*, navires et cargaisons sont assurés au marché libre, mais obligatoirement réassurés auprès de l'Union Italienne de Réassurance. Cet organisme lui-même est placé sous le contrôle d'un Comité de surveillance et peut rétrocéder une partie des risques à des compagnies italiennes.

krieg » et sa localisation au domaine terrestre n'a pas organisé de régime d'assurance au cours de la seconde guerre mondiale.

\*  
\* \*

Quel est dans cette variété de régimes celui qui apparaît comme le plus apte à l'accomplissement de la mission de l'Etat ?

L'assurance directe sans monopole met l'Etat en concurrence avec les assureurs privés ; sa situation est toujours désavantagée : s'il assure à des taux de primes inférieurs à ceux du marché libre il s'expose, à très juste titre, à de sévères critiques ; s'il pratique des taux supérieurs il ne recueille que les risques « tarés », rebutés par les entreprises privées, et s'il assure au même taux il s'expose, en raison de la défaveur dont jouit toute entreprise étatique à se trouver privé de toute clientèle. — Du point de vue technique, par ce système, l'Etat déforce le jeu de la loi du grand nombre ; toute fragmentation du marché contrecarre la compensation si elle n'est corrigée immédiatement par la réassurance.

Le monopole d'assurance directe a contre lui l'impopularité que comporte son nom et cependant, en un temps, où la concentration de tous les efforts en un seul faisceau apparaît comme la condition du salut commun, il semble bien être le seul moyen de réaliser au maximum la compensation des risques. Le jugement à porter à son égard doit, pensons-nous, s'attacher bien plus au mode de gestion qu'à l'étiquette de l'entreprise. Là où la gestion de l'entreprise est dans sa partie technique confiée à des professionnels de l'assurance maritime et où l'Etat contrôle uniquement la partie financière, dans la mesure où elle intéresse le Trésor public, ce régime confine à celui de la garantie illimitée de l'Etat à l'assurance pratiquée par les assureurs privés.

La réassurance facultative apparaît comme le complément nécessaire de l'assurance d'Etat au premier degré pratiquée concurremment avec les assurances privées. Les deux pays qui ont adopté cette dernière formule durent recourir à la réassurance facultative, l'ampleur des risques dépassant les possibilités d'absorption des assureurs privés de 1<sup>er</sup> degré.

La réassurance obligatoire gratuite ou moyennant rétrocession totale ou partielle des primes n'est praticable que dans les pays où l'assurance privée est puissamment structurée. Elle implique en effet de la part des réassureurs une confiance entière en la moralité et les

au surplus qu pendant les périodes où les risques sont de faible amplitude et comme tels susceptibles d'être en principe supportés par le secteur privé.

C'est la raison, sans doute, pour laquelle ce régime ne s'est trouvé en vigueur en Grande-Bretagne que pour les corps et les cargaisons, en France pour les cargaisons seules qu'en période de préguerre et en Suisse en période de guerre pour les marchandises à l'exportation.

Dans la conjoncture de grande amplitude des sinistres le régime de la réassurance semble contreindiqué. De toute manière il se révèle comme un système dans lequel l'Etat, nécessairement garant de la bonne fin des opérations, s'en remet pratiquement à la seule gestion des assureurs privés. D'autre part l'opération prend un aspect dangereux si elle n'est rendue obligatoire, l'Etat, réassureur facultatif, court grande chance de ne voir placer sous sa garantie que les risques les plus dangereux.

Signalons enfin que la pratique de l'assurance des risques de guerre doit en morale et en équité aboutir à un compte de liquidation soldant sans bénéfice; il ne se comprendrait pas en effet que l'Etat réalise des bénéfices sur les épreuves endurées par certains de ces citoyens.

Dès lors il importe peu que la réassurance soit conclue à titre gratuit ou à titre onéreux :

Conclue à titre onéreux le volume des primes retenues par le premier assureur et des primes rétrocédées au réassureur doivent être intégralement absorbées ; dans la réassurance à titre gratuit ce même volume des primes sera absorbé par l'assureur de premier degré et le réassureur n'interviendra — gratuitement —, comme dans le premier cas, que dans la mesure où le volume des dommages excède le volume des primes.

Le régime belge fut en matière de marchandises un régime d'assurance de premier degré par un organisme national garanti par l'Etat et agissant concurremment avec les assureurs du marché libre. La critique qui peut être faite à ce régime d'assurance pratiquée directement par l'Etat manque ici de fondement, l'assurance par l'AMARIG n'ayant été conçue qu'à titre supplétif pour absorber l'excédent des affaires que ne pouvait assumer le secteur privé.

régime d'assurance sous forme de monopole d'Etat avec cogestion du gouvernement et de techniciens du monde des assurances maritimes. Il en a différé en ce que la gestion en a été confiée à un organisme national, spécialement créé à cette fin. En fait c'est au régime britannique du temps de guerre et au régime suisse qu'il se trouve le plus apparenté.

## RESULTATS GLOBAUX.

### *Période 1914/1918.*

Monsieur M. Stourm dans son ouvrage « L'Assurance par l'Etat des Risques Maritimes de Guerre pendant la Guerre de 1914 » (Paris 1926), donne pour les principaux pays impliqués dans le premier conflit international, les résultats bénéficiaires globaux que voici :

<i>France.</i> Corps et cargaisons	...	...	...	...	...	Fr.	156.149.110
<i>Etats-Unis.</i> Corps et cargaisons	...	...	...	...	...	\$.	17.154.306
<i>Norvège.</i> Corps uniquement	...	...	...	...	...	L.	6.750.000
<i>Allemagne.</i> Corps et cargaisons	...	...	...	...	...	M.	50.400.000
<i>Angleterre.</i> Corps et cargaisons	...	...	...	...	...	£.	4.450.000
<i>Belgique.</i> Corps	...	...	...	...	...	£.	210.000
	Pêche	...	...	...	...	£.	15.500
	Marchandises	...	...	...	...	£.	900.000

### *Période 1939/1944.*

Les renseignements sur les résultats d'exploitation des organismes d'assurance des risques de guerre, font généralement défaut, soit qu'ils n'aient pas encore été dégagés, soit qu'ils ne soient pas révélés.

Nous ne possédons que ceux de la Grande-Bretagne, la Suisse et la Belgique.

		<i>Primes perçues</i>	<i>Sinistres</i>		<i>Solde</i>
<b>BELGIQUE.</b>					
Corps	Fr.b.	1.425.000.000	3.015.450.000	—	1.589.000.000
Marchandises		188.000.000	188.000.000	+	60.000.000 *)
<b>ANGLETERRE.</b>					
Corps	£.	414.173.828	315.085.844	+	92.087.984
Marchandises		123.342.797	106.304.159	+	17.038.638
<b>SUISSE.</b>					
Pool Confédér.	Fr.S.	290.000.000	150.000.000	+	140.000.000

\*) cf. ci-dessous p. (20).

visionnement du pays en matières alimentaires.

La Belgique a employé le boni des affaires sur marchandises en compensation partielle du mali du secteur « corps ».

Le rapprochement des résultats financiers des organismes qui ont pratiqué l'assurance des risques de guerre maritimes comporte-t-il un enseignement ?

Nous pensons que le seul enseignement qui puisse en être déduit est que l'assurance des risques de guerre maritimes est viable mais il serait dangereux de conclure des données ci-dessus à de plus larges déductions.

Il est tout d'abord hasardeux de faire un rapprochement entre les deux guerres.

Celles-ci ont été menées dans des circonstances et selon des tactiques toute différentes et il est à supposer que si un conflit nouveau devait surgir les conditions de la guerre sur mer serait une fois de plus tout autres que celles du passé.

La comparaison des résultats de pays à pays est tout aussi sujette à caution :

Il conviendrait d'abord d'analyser par le détail le régime légal de l'assurance de chacun d'eux, certains pays ayant limité l'assurance aux navires de commerce au long cours, d'autres l'ayant étendu à tous bâtiments de mer, même pour l'un d'eux aux yachts de plaisance ou même encore aux navires de la marine nationale. Il importerait ensuite de rechercher dans quelle mesure les différentes flottes nationales ont été exposées aux rigueurs de la guerre, quelle participation active elles y ont pris et pendant quelle durée. A ce propos il n'est pas sans intérêt de rappeler ici que la flotte marchande belge fut engagée dans l'effort de guerre non seulement pendant la durée de la première belligérance et celle de la libération, mais de manière continue pendant les quatre années que dura le conflit et qu'il en est de même de la flottille de pêche qui sortit tous les jours en mer pour assurer le ravitaillement du territoire occupé.

Il faudrait enfin considérer que selon certains régimes la garantie fut limitée à la valeur des bâtiments au jour de leur mise en assurance, normalement en septembre 1939, que d'autres, dont la Belgique, étendent les effets de l'indemnisation jusqu'à la valeur de remplacement des unités perdues et que, même dans ce système, il existe des variantes de pays à pays, qu'ainsi la France indemnisa les bâtiments assurés

que d'autre part elle indemnisa à leur valeur de remplacement, mais en vertu d'un régime étranger à l'assurance, les bâtiments réquisitionnés et affrétés par l'Etat français et qui se sont perdus ou qui ont encouru des avaries au temps où ils navigaient sous la responsabilité de l'Etat.

Il est enfin une observation capitale qu'il convient de faire ici et qui dans son énonciation semble à priori être un paradoxe, à savoir que les résultats bénéficiaires d'une entreprise d'assurance maritime contre les risques de guerre doivent être réprouvés. Il est en effet contraire à l'équité et à la morale que l'Etat — et à fortiori des entreprises privées — réalisent des profits à l'occasion des pertes et dommages qu'éprouvent quelques-uns de ses administrés — ou de leurs concitoyens — dans la participation qu'ils prennent à l'œuvre de ravitaillement et d'approvisionnement civile et militaire de la nation en guerre.

Une saine compréhension des devoirs de solidarité commande tout au contraire que la collectivité nationale prenne à charge une part de ces sacrifices.

*Secteur « Corps »*

RESULTATS D'EXPLOITATION DE L'AMARIG

*Période du 1<sup>er</sup> septembre 1939 au 31 décembre 1946.*

*SINISTRES PAYES (en milliers de francs)*

<i>Nature des sinistres</i>	<i>Marine marchande</i>	<i>Remorqueurs et dragueurs</i>	<i>Pêche</i>	<i>Totaux</i>	<i>Domage selon leur nature %</i>
Pertes totales	2.340.558	171.552	153.213	2.665.323	93.43
Avaries partic.	60.208	58.009	38.675	156.892	5.50
Détention	3.993	—	—	3.993	0.14
Avaries communes	4.220	—	—	4.220	0.15
Navires en construct	737	—	—	737	0.02
Avaries fret	16.824	—	—	16.824	0.60
Intérêts	245	717	41	1.003	0.03
Honoraires et frais	1.628	897	1.251	3.776	0.13
<b>Total des sinistres</b>	<b>2.428.413</b>	<b>231.175</b>	<b>193.180</b>	<b>2.852.768</b>	<b>100 - %</b>
Frais généraux				8.282	
Frais s/assurance et réassurance				704	
Taxes				13.805	
				<b>2.875.559</b>	

		<i>Indemnités en fonction des pertes</i>
Primes et cotisations perçues .. .. .	155.241	5.06 %
Participations exceptionnelles perçues .. .. .	453.880	14.81 »
Transfert de la division Marchandises .. .. .	50.000	1.63 »
Indemnités payées par WRIO .. .. .	546.500	17.83 »
Indemnités allemandes .. .. .	5.118	0.16 »
Indemnités belges, réglées hors assurance	189.000	6.16 »
Divers recours contre gouvernements étrangers	p <sup>r</sup> mémoire	
Intervention de l'Etat .. .. .	1.666.000	54.35 »
	3.065.739	100. - %

*Secteur « Marchandises »*

Tableau des indemnités réglées au 31 décembre 1950

<i>Sinistres et frais</i>	<i>Chiffres absolus</i>	<i>Pourcentage en fonction des capitaux assurés</i>	<i>Pourcentage en fonction des sinistres payés</i>
Capitaux assurés .. .. .	5.707.848.387		
Pertes et avaries payées .. .. .	184.184.600	32,26	
Courtage .. .. .	17.484.743		
Pertes totales par engins de guerre	54.780.923	9,60	29,74
Avaries particulières .. .. .	7.646.284	1,34	4,15
Avaries communes .. .. .	1.078.571	0,19	0,59
<b>Total des avaries par engins de guerre .. .. .</b>	<b>63.505.778</b>	<b>11,13</b>	<b>34,48</b>
Délaissement par suite de blocage, saisie, réquisition en France ..	34.067.783	5,97	18,50
Réquisitions et saisies en An- gleterre .. .. .	54.938.098	9,63	29,83
Saisies allemandes .. .. .	11.573.366	2,03	6,28
Saisies et arrêts italiens .. .. .	2.321.290	0,40	1,26
Réquisitions belges .. .. .	5.370.760	0,94	2,92
Détentions .. .. .	362.471	0,06	0,19
<b>Total des indemnités pour mo- lestations .. .. .</b>	<b>108.633.768</b>	<b>19,03</b>	<b>58,98</b>
Intérêts débiteurs .. .. .	5.965.749	1,04	3,24
Honoraires et frais sur sinistres	6.079.299	1,06	3,30

Primes nettes .. .. .	Frs 188.893.111
Recouvrement .. .. .	64.797.256
Intérêts et différence de change .. .. .	16.998.165
	<hr/>
Total .. .. .	Frs 270.688.532

## COMMENTAIRE DES RESULTATS D'EXPLOITATION « AMARIG »

Les tableaux appellent quelques explications.

Quant aux navires, d'abord : la période qui a été considérée comme étant la période de guerre a été étendue jusqu'au 31 décembre 1946. La raison en est qu'au cours des 18 premiers mois qui ont suivi la fin des hostilités de nombreux sinistres non encore connus furent révélés à l'assureur, tandis que l'importance de plusieurs autres ne put être déterminée plus tôt. C'est notamment le cas des bâtiments réputés perdus par suite de défaut de nouvelles. Ce genre de sinistre a spécialement affecté la flottille de pêche, dont de nombreuses unités ont servi à l'évacuation des territoires par les troupes ennemies et les bâtiments coulés, dont certains ont pu être renfloués et n'ont donné lieu qu'à réparation au titre d'avaries particulières.

Les chiffres présentés sont arrêtés au 31 décembre 1950. En fait et pratiquement tous les remplacements et toutes les réparations se trouvaient terminés à la fin de l'année 1948. A cette date la généralité des indemnités s'est trouvée également réglée.

Deux facteurs ont cependant obligés l'organisme assureur de tenir les comptes ouverts, à savoir les difficultés de recouvrement de la participation exceptionnelle due par certains armements et d'autre part le dépôt d'un projet de loi tendant à réduire à l'égard des bâtiments de très faible tonnage, principalement les bâtiments de pêche, le taux de la participation exceptionnelle. Ce projet de loi est toujours pendant devant la législature.

Les indemnités W.R.I.O. figurant au tableau sont celles qui ont été liquidées par l'Office britannique d'assurance des risques de guerre. Il s'est fait, en effet, que de nombreux bâtiments belges se sont rendus en Angleterre au moment de l'occupation du territoire national par les armées allemandes. Ces bâtiments y ont été réquisitionnés par la

port. Ils ont été assurés pendant la période de guerre sous le régime britannique.

Le règlement de 189.000.000 de francs effectué par l'Etat belge concerne l'indemnisation de trois navires qui avaient été réquisitionnés, le *s/s Persier*, le *s/s Belgique* et le *s/s Leopoldville*, et mis à la disposition de l'Amirauté britannique et d'un navire affrété par le Service belge des Transports Maritimes, le *s/s Liège*, qui tous quatre se sont perdus.

Il convient de noter que le découvert est compensé dans le cadre de l'économie nationale par les récupérations effectuées par l'Etat Belge, savoir : huit navires au titre de l'I.A.R.A. d'une valeur estimée de 60.000.000 de francs et au titre de saisies, seize bâtiments mis en construction par les Allemands sur chantiers belges, d'une valeur estimée de 950.000.000 de francs au total, à ces deux titres, 1.010.000.000 de francs.

Le pourcentage des indemnités couvertes par l'assurance, qu'il s'agisse d'assurances AMARIG (couvertes par les primes ou par les participations exceptionnelles) ou d'assurances contractées en Angleterre auprès du W.R.I.O. s'établit par 39,49 %.

Dans l'examen du tableau des sinistres on constatera l'écart considérable existant entre les pertes totales et les avaries particulières. Il en résulte que pratiquement la totalité des dommages encourus le furent par destruction complète des bâtiments.

Par sinistre « détention » il faut entendre les pertes subies par les armements à la suite de l'arrêt des navires dans des ports de contrôle au temps de la neutralité belge. L'assurance de ce genre de risques a pris fin le 12 novembre 1939, lorsqu'il fut acquis que tous les bâtiments neutres devaient inévitablement subir le contrôle des nations belligérantes et conséquemment que cette mesure ne présentait plus le caractère aléatoire nécessaire à l'assurance. Les sinistres qui ont affecté les bâtiments en construction se sont révélés particulièrement minimes.

Il serait prématuré d'en conclure que ce genre de risques est particulièrement faible. La modicité des sinistres est due à la circonstance qu'au moment de l'éclosion des hostilités les bâtiments en cours de construction sur chantiers belges pour des armements belges se trouvaient, fort heureusement, dans un état d'avancement très peu prononcé.

minime envergure, du fait que l'organisme jouissait de la garantie du Gouvernement et par suite de l'isolement de la Belgique pendant la période d'hostilité.

Si l'on fait abstraction des indemnités afférentes aux quatre bâtiments qui se sont perdus pour compte direct de l'Etat Belge la proportion des sinistres incombant à celui-ci en raison de sa garantie est de 57,90 %. Elle correspond approximativement à la majoration des indemnités calculées au triple de la valeur de construction 1939, diminuées de la vétusté acquise par les bâtiments au cours de la période de guerre.

Si l'on admet avec nous que les risques encourus intéressent toute la Nation et non seulement les armements, cette proportion apparaît comme justifiée.

Disons pour en terminer au sujet des « Corps » que la flotte belge est actuellement assurée pour 6 milliards et demi de francs et que dans la majoration de cette valeur comparativement avec celle de reconstruction, quatre facteurs interviennent : le renchérissement du coût d'acquisition, l'accroissement du tonnage, le jeune âge de la flotte et les perfectionnements dont les armements ont doté les unités neuves.

Les résultats des opérations sur Marchandises sont également arrêtés au 31 décembre 1950. Ces données ne peuvent plus être influencées que par l'aboutissement plus ou moins heureux, de recours engagés contre certains gouvernements étrangers, qui font actuellement l'objet de négociations diplomatiques.

La proportion des sinistres en fonction des valeurs assurées apparaît comme tout particulièrement faible. Mais il importe de ne pas perdre de vue que les opérations ont été effectuées uniquement en période de neutralité et les quelques premiers jours de la belligérance.

Ce qui frappe surtout c'est le rapport entre les sinistres causés par engins de guerre (37 %) et ceux résultant de molestations (63 %).

Cette situation s'explique par la brièveté de l'assurance au temps de belligérance et par la soudaineté de l'invasion du territoire : les cargaisons belges furent peu exposées à l'action destructrice des actes d'hostilités, par contre toutes celles qui se trouvaient en cours de voyage au 10 août 1940 furent déroutées et débarquées dans des ports

furent réquisitionnées ; celles qui furent déchargées en France furent bloquées ou réquisitionnées et dans une large mesure appréhendées et saisies quelques jours plus tard par les troupes d'occupation.

Seules les « molestations » donnèrent lieu à l'exercice de recours envers l'Etat, auteur de la mesure, et uniquement lorsque cette mesure est apparue comme étrangère à la notion de sanction et comme constituant plutôt une mesure conservatoire ou une gestion d'affaires. Ceci fut partiellement le cas des interventions françaises et britanniques.

Le rapprochement entre le chiffre des pertes et celui des recours accuse un volume de recouvrement, actuellement réalisé, de l'ordre de 60 %.

Dans leur ensemble les réserves de primes nettes ont répondu de la somme nette des sinistres. L'excédent provenant des recouvrements a constitué le bénéfice de la section. Celui-ci, ainsi qu'il est dit d'autre part a été affecté à des fins maritimes, notamment à combler partiellement, à concurrence de 50 millions le déficit du secteur « Corps ».

## L'ASSURANCE DES RISQUES DE GUERRE MARITIME DEPUIS 1947.

Les risques de guerre malheureusement perdurent.

Au cours de l'année 1947, vingt et une mines errantes explosèrent, entraînant des avaries particulièrement à des chaluts et à des bâtiments de pêche. Deux unités se perdirent, le « *Emile* » et le « *Ons Gedacht* ». Toutes deux par cause inconnue présumées avoir été en contact avec une mine.

En 1948, douze avaries particulières dues à des repêchages de mines.

En 1949, quinze avaries particulières et la perte totale — hors assurance — de la malle « *Reine Astrid* ».

En 1950 les heurts avec des mines vagabondes sont en recrudescence. Ils se chiffrent à 23. C'est l'année de la perte des chalutiers « *Laermans* » et « *Paulette* ». La drague « *Volkracht III* » repêche une mine dans le port de Zeebrugge.

En 1951 quatre avaries particulières sont dues au contact avec des mines. Le pétrolier « *Purфина Congo* » en fait exploser une en Mer du Nord, fort heureusement sans encourir de dommage.

les champs de mines eux-mêmes subsistent. Dans le Skagerrak et le Kattegat la navigation ne peut toujours se faire que suivant des routes balisées.

Les autorités arabes et israéliennes, arraisonnent les navires en 1949 et 1950. En 1951 l'Égypte soumet la navigation dans le canal de Suez à l'exercice d'un droit de visite rigoureux et on signale plusieurs cas d'arrêt de navires et de saisie de cargaisons. Les navires belges ne croisent normalement pas dans les eaux coréennes ni dans celles de la Chine, mais des cargaisons y sont transportées par des navires étrangers et courent le risque d'y être saisies et détruites. L'appréhension d'une nouvelle guerre mondiale pèse lourdement sur les esprits.

Dangers persistants des mines, conflits locaux, menaces latentes de conflagration générale, le commerce maritime a besoin d'être protégé. Les accords du bloc de l'Atlantique iront-ils jusqu'à créer un pool des navires marchands et une assurance commune ? S'il doit en être ainsi, le régime qui sera instauré donnera-t-il aux armements des garanties équivalentes à celles que leur a donné le système belge d'assurance ?

Les Américains aussi bien que les Britanniques n'ont pas, comme lui, procuré une indemnisation égale à la valeur de remplacement. Il est bien peu probable que cette notion soit introduite dans un régime d'assurance commune.

S'il devait l'être, encore ne peut-on présumer que toutes les unités seront placées dans le pool commun. Il est infiniment plus probable que seules le seront, celles qui répondront à certaines conditions de tonnage, de vitesse et d'aménagement.

Tous les risques seront-ils couverts ? Toutes les situations seront-elles prévues, aussi bien celle de la neutralité et de l'occupation ennemie que celle de la co-belligérance. Rappelons-nous que pendant le dernier conflit la Grande-Bretagne qualifia de « technical enemies » les ressortissants des territoires occupés, tout en leur accordant, en fait, nous nous empressons de le dire, un régime bienveillant.

Des réalités brutales d'une part, des inconnues d'autre part doivent inciter à la prévoyance.

prudence. Les armateurs belges de la Marine Marchande et de la pêche l'ont compris et ont maintenu leur mutuelle en activité. Les assureurs privés, et en tout premier lieu les assureurs londoniens auxquels est retournée la majeure partie des assurances de cargaisons, poursuivent, eux aussi, leurs opérations d'assurance contre les risques de guerre maritimes.

Les conclusions de ce court exposé se dégagent d'elles-mêmes.

Le régime d'assurance adopté en Belgique a répondu dans le passé aux nécessités de l'époque et les charges en ont été équitablement réparties. Instruite par une cruelle expérience la Belgique en a tiré, tout au moins dans le secteur de l'assurance des corps, un enseignement de prudence pour l'avenir et reste parée à toute éventualité.

F. MARQUET.

