

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1964 - 1965

Annexe au procès-verbal de la séance du 11 mai 1965.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1), sur le projet de loi complétant l'article 85 du Code de commerce en ce qui concerne les **courtiers d'assurances maritimes,***

Par M. ABEL-DURAND,

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi concernant les courtiers d'assurances maritimes, dont le Sénat a été directement saisi par le Gouvernement, a une apparence tout à fait anodine. En réalité, il porte atteinte aux bases mêmes d'une institution qui se rattache par ses origines au statut — l'ordonnance de 1681 — dont Colbert avait doté la marine marchande française pour en faire l'instrument de l'expansion de la France dans le monde. En fait, les dispositions de ce

(1) Cette commission est composée de : MM. Raymond Bonnefous, président ; Pierre de La Gontrie, Marcel Prélôt, Marcel Champeix, vice-présidents ; Gabriel Montpied, Etienne Rabouin, Georges Boulanger, secrétaires ; Abel-Durand, Paul Baratgin, Robert Bouvard, Robert Bruyneel, Robert Chevalier, Louis Courroy, Etienne Dailly, Jacques Delalande, Emile Dubois, Pierre Fastinger, André Fosset, Jean Geoffroy, Gustave Héon, Emile Hugues, Léon Jozeau-Marigné, Edouard Le Bellegou, Pierre Marcilhacy, Pierre-René Mathey, Marcel Molle, Louis Namy, Jean Nayrou, Guy Petit, Louis Talamoni, Fernand Verdeille, Robert Vignon, Joseph Voyant, Paul Wach, Modeste Zussy.

Voir le numéro :

Sénat : 134.

projet de loi sont provoquées par la mise en application du Traité de Rome instituant la Communauté économique européenne.

Les transports maritimes comportent par eux-mêmes deux contrats à passer par le chargeur : un contrat d'affrètement avec l'armateur du navire et un contrat d'assurance avec des entreprises dont la garantie des risques inhérents au transport par mer est la spécialité. La négociation du premier des contrats est dans les attributions des courtiers maritimes, « interprètes et conducteurs de navires », qui, d'ailleurs, en possèdent d'autres énumérées dans l'article 80 du Code de commerce. Le second rentre en principe dans la compétence des courtiers d'assurances, qui la partagent théoriquement avec les notaires, en vertu de l'article 79 du Code de commerce auquel s'ajoutent, pour les assurances maritimes, des textes de notre ancien droit demeurés en vigueur.

Les courtiers d'assurances maritimes ne sont pas nommément désignés par le Code de commerce. Ils jouissent cependant d'un privilège que la jurisprudence leur reconnaît en le basant notamment, comme l'arrêt de cassation du 27 mars 1915 (D. 1916-I-55), sur la loi du 28 ventôse an IX et sur l'article 14, titre 7, livre premier, de l'ordonnance de 1681. Ce privilège est d'ailleurs limité territorialement ; le monopole dont jouissent les courtiers d'assurances maritimes est un monopole de place rattaché à une bourse de commerce ; le nombre des bénéficiaires en est fort restreint. Il a comme contrepartie certaines sujétions dont le principe commun à tous les courtiers privilégiés est contenu dans l'article 85 du Code de commerce. C'est ainsi que les courtiers d'assurances maritimes sont spécialisés dans leurs activités et ne peuvent étendre celles-ci aux assurances terrestres.

Or, en même temps que s'élargissait le champ des compétitions et des échanges de toute nature, un événement est intervenu qui introduisait dans les rapports juridiques eux-mêmes un état de choses nouveau, c'est le Traité de Rome du 25 mars 1957. Il pose la règle de la liberté d'établissement, de la liberté de prestation de services entre ressortissants membres de la Communauté économique européenne, les restrictions à ces libertés devant être progressivement supprimées au cours d'une période de transition (art. 52 et suivants).

Ces principes généraux sont-ils applicables au courtage d'assurances maritimes ? L'article 55 du Traité excepte de leur application les activités participant, même à titre occasionnel, à l'exercice de l'autorité publique. Les courtiers-jurés d'assurances maritimes

ont certainement qualité d'officiers publics puisque, comme les notaires, ils authentifient par leur signature les contrats d'assurances maritimes.

Mais il faut prévoir l'éventualité où l'organisme de la Communauté économique européenne appelé à se prononcer sur un contentieux n'aurait pas pour l'ordonnance de 1681 et la loi de ventôse an IX le même respect que notre Cour de cassation.

A l'expiration de la période de transition prévue par le Traité de Rome, c'est-à-dire en 1967, les entreprises étrangères de courtage d'assurances maritimes — les interdictions actuellement existantes étant levées — auraient accès au marché français. Elles y pénétreraient avec leur organisation propre, c'est-à-dire avec toute la puissance des moyens que la liberté dont ils jouissent dans leur propre pays leur a permis de se constituer. On doit signaler, notamment, la supériorité qu'ils retireraient du fait que, leur activité n'étant pas cantonnée dans l'assurance maritime, ils embrassent tout le domaine de l'assurance dans la diversité de ses objets ; la puissance de leurs organisations en est incontestablement renforcée.

Une certaine conversion des charges de courtier-juré d'assurances maritimes s'impose pour que les courtiers français d'assurances maritimes puissent être en mesure de faire face à cette concurrence ; il est nécessaire que, le jour même de l'entrée en application des dispositions du Traité de Rome, ils soient en mesure de s'aligner en droit et en fait avec les entreprises étrangères de courtage. Il ne suffira pas qu'ils soient relevés de la réglementation à laquelle ils sont assujettis comme conséquence de leur privilège ; il faut qu'ils possèdent une organisation commerciale les mettant sur le même pied que les courtiers étrangers, ce qui implique notamment qu'elle embrasse toutes les branches de l'assurance.

L'affaire dans laquelle la Cour de cassation a statué, par l'arrêt cité plus haut du 27 mars 1915, mettait précisément aux prises les courtiers-jurés d'assurances maritimes de la place de Nantes et des agents d'assurances à compétence générale.

L'intérêt personnel, très légitime d'ailleurs, des courtiers-jurés d'assurances maritimes actuellement en fonctions n'est pas seul en cause. L'intérêt des entreprises françaises d'assurances maritimes est engagé solidairement avec celui des courtiers, car ceux-ci sont pour eux les principaux apporteurs d'affaires.

Tel est l'objet du présent projet de loi, qui prévoit d'ailleurs, pour son application, un décret en Conseil d'Etat. Ce projet est nécessaire pour concilier cette extension de compétence avec la réglementation à laquelle les courtiers-jurés d'assurances maritimes sont assujettis en tant qu'officiers ministériels.

L'unique disposition de ce projet de loi n'a qu'une portée très limitée. Elle est prise dans la perspective d'une suppression prochaine des charges de courtier-juré d'assurances maritimes. Elle est destinée à en atténuer le choc pour ces officiers ministériels qui sont en très petit nombre. Ainsi disparaîtra sans bruit la survivance, insoupçonnée de beaucoup et cependant très authentique, d'un temps qui fut une grande époque de notre histoire économique autant que de notre histoire politique. Elle aura conservé jusqu'au bout intacte dans les privilèges dont jouissaient les courtiers-jurés d'assurances maritimes l'empreinte du nationalisme économique en honneur au temps de Louis XIV. L'un des derniers vestiges d'un régime révolu disparaît devant l'évolution qui, à notre époque, n'est pas seulement un état de fait puisqu'une loi positive internationale est venue la consacrer.

Votre Commission des Lois vous propose, en conséquence, d'adopter sans modification le projet de loi présenté par le Gouvernement, dont le texte est ainsi conçu :

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

Article unique.

L'article 85 du Code de commerce est ainsi complété :

« Les courtiers d'assurances maritimes peuvent toutefois, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, participer à des entreprises ayant pour activité principale le courtage d'assurances non maritimes ou de réassurances. »