

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 33 (1953)
Heft: 11

Artikel: Le rôle de la Suisse dans le domaine de l'assurance transport
Autor: Berthoud, Denise
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888365>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le rôle de la Suisse dans le domaine de l'assurance transport

par

Denise Berthoud

Docteur en droit
Avocat à Neuchâtel

QUI dit transport, dit danger et risques. Cela est indéniable pour la navigation aérienne ; cela reste vrai de nos jours encore pour la navigation maritime ou fluviale comme pour la circulation par voie ferrée ou routière. Et même pendant les opérations de chargement ou de déchargement d'une cargaison ou pendant un séjour aussi bref soit-il en entrepôt ou sur quai, les objets transportés ne sont pas à l'abri des risques de destruction, d'avarie, ou encore de disparition totale ou partielle.

Au début du XIX^e siècle, les risques de transport sur les marchandises importées ou exportées par la Suisse étaient assurés exclusivement auprès de compagnies étrangères. L'unification économique du pays et la modification de l'organisation politique intervenue en 1848 donnèrent à l'industrie, au commerce et au trafic suisses, un essor nouveau, essor qui caractérisa d'ailleurs l'Europe entière au milieu du XIX^e siècle. C'est alors seulement que les industriels suisses s'intéressèrent à exploiter eux-mêmes l'assurance transport. Une compagnie privée indigène avait, il est vrai, été créée à Genève en 1818 déjà. Cette compagnie qui aurait dû exploiter l'assurance maritime, avec siège prévu à Genève et à Livourne, fut cependant dissoute en 1824 sans avoir pu commencer ses opérations « par suite des événements politiques ».

C'est à la ville de Saint-Gall que revient le mérite d'avoir fondé et exploité en 1858 la première société suisse d'assurance transport, à savoir l'Helvetia. Saint-Gall ne comptait alors que 12.000 habitants, mais participait activement au commerce international, étant au centre de l'industrie textile, une des sources d'exportation du pays. Cette initiative ne tarda pas à être suivie dans d'autres centres industriels, d'abord à Bâle où une compagnie fut créée en 1864, puis à Zurich et Neuchâtel. En 1883, la Suisse comptait six entreprises nationales exploitant l'assurance transport.

La part des compagnies étrangères au marché suisse d'assurance transport diminua rapidement

dès la création des premières compagnies indigènes, pour tomber à moins de 5 % en 1886, date de l'introduction en Suisse du système de la concession obligatoire doublée d'un contrôle des assurances privées confié au Bureau fédéral des assurances. Par la suite, les compagnies étrangères réussirent à reconquérir en partie leur position en Suisse ; tôt après la guerre mondiale de 1914 à 1918, elles encaissèrent un tiers du total des primes d'assurance transport. A cette époque, dans certains pays, le nombre de nouvelles entreprises d'assurance transport croissait à une allure vertigineuse. La Suisse sut heureusement freiner cet élan dangereux qui aurait entraîné une concurrence malsaine à la baisse propre à porter atteinte au crédit de l'ensemble des compagnies suisses.

Le nombre des compagnies exploitant l'assurance transport en Suisse s'élève aujourd'hui à 20 ; 14 d'entre elles sont des entreprises suisses et 6 sont des succursales ou agences de compagnies étrangères (5 compagnies anglaises et 1 française). Signalons, à titre documentaire, qu'en France environ 200 entreprises exploitent l'assurance transport ; 117 d'entre elles sont des sociétés étrangères ; les sociétés suisses d'assurance transport y travaillent toutes, sauf l'une de ces entreprises qui n'a créé aucune agence à l'étranger.

Champ d'activité des entreprises suisses d'assurance transport en Suisse et à l'étranger

Le volume des assurances transport souscrites en Suisse dépend dans une large mesure de celui du commerce extérieur suisse ; les graphiques du commerce extérieur et des primes d'assurance transport encaissées présentent en Suisse des variations parallèles. En temps normaux, la plupart des échanges commerciaux outre-mer se font cif (1), ce qui laisse au vendeur le soin de conclure l'assurance, les risques étant néanmoins supportés

N. B. — Le lecteur trouvera des exposés intéressants sur ce sujet dans la Revue suisse d'assurances, éditée par Herbert Lang et C^o à Berne (n^o 6, septembre 1951) et dans l'ouvrage de Jean Halpérin sur : « Les assurances en Suisse et dans le monde », éditions de la Baconnière, Neuchâtel, 1945.

(1) Cif = cost, insurance, freight : le vendeur se charge de l'acheminement de la marchandise jusqu'au port de destination ; il doit l'assurer contre les risques de transport aux conditions d'usage, et c'est lui qui assume les frais de transport et d'assurance jusqu'au port de destination.

par l'acheteur. De ce fait, il est aisé de comprendre que l'aliment principal du portefeuille d'assurances souscrites en Suisse est fourni par les exportations. Cet aliment est naturellement complété par l'assurance de certaines marchandises importées d'outre-mer qui auront été vendues selon la clause fob (1) par exemple. Il est encore complété par l'assurance de marchandises importées d'outre-mer aux conditions de la clause cif, mais qui n'auraient été assurées par l'exportateur que jusqu'au lieu de débarquement. L'importateur ou le transitaire souscrit alors fréquemment en Suisse une assurance couvrant le parcours complémentaire jusqu'en Suisse. A ce portefeuille s'ajoute, en outre, un apport modeste de transports de marchandises ou de valeurs importées du continent et destinées à la Suisse ou acheminées d'un lieu à un autre à l'intérieur du pays. Occasionnellement certaines marchandises qui ne font que transiter par la Suisse sont également couvertes en Suisse.

Le volume des affaires corps souscrites en Suisse est minime. Il s'applique aux corps de bateaux naviguant sur les lacs à l'intérieur du pays, à la flotte rhénane suisse et à la flotte maritime suisse qui s'est développée depuis la guerre.

Alors même que le trafic avec la Suisse a toujours été relativement élevé proportionnellement au chiffre de la population, les compagnies suisses d'assurance transport se trouvèrent placées dès leur fondation devant la nécessité impérieuse de développer leur portefeuille sur le plan international.

Vu l'exiguïté du pays, vu sa situation géographique continentale et sa carence en matières premières, le marché suisse n'offrait pas aux assureurs concessionnés en Suisse l'assurance d'une variété suffisante de marchandises et de risques ; au surplus, les assureurs devaient de toute manière rétrocéder partiellement ces risques à l'étranger conformément au principe de répartition sur une large échelle. Plus que les pays voisins, ils durent par conséquent s'efforcer d'obtenir un volume d'affaires plus varié et plus important, en étendant leur champ d'activité à un réseau géographique plus vaste. C'est pourquoi les entreprises suisses d'assurance transport s'intéressèrent toutes, tôt après leur fondation, à la souscription de réassurances ; en outre, la plupart d'entre elles créèrent des agences ou filiales dans de nombreux pays d'Europe et même dans quelques pays d'outre-mer pour y souscrire directement des risques. Le développement des compagnies suisses à l'étranger fut facilité par le crédit international dont jouissait déjà la Suisse au siècle dernier et par les relations mondiales que l'économie suisse avait réussi à nouer à l'étranger.

Grâce à l'expansion internationale de leurs

affaires, les assureurs transport suisses purent acquérir rapidement une solide expérience des risques courus par n'importe quelle catégorie de marchandises ou d'autres objets transportés, échangés entre deux points quelconques du globe.

Développement du portefeuille des entreprises suisses d'assurance transport

La conjoncture extraordinaire de l'après-guerre (1939-1945) et l'énorme hausse des prix, entraîna un essor très favorable des primes en dépit de la réduction progressive des taux d'assurance. En 1952, les primes provenant d'affaires directes souscrites en Suisse par les entreprises d'assurances transport suisses et étrangères concessionnées en Suisse, se sont élevées à environ 35 millions de francs suisses, la part de ces primes souscrites par les compagnies étrangères étant d'environ 5 %. Ce résultat correspond sensiblement à celui de 1945. Il représente environ le quintuple du montant des primes souscrites au cours de 1938, dernière année d'avant-guerre (primes encaissées en Suisse 6 millions environ) et le triple de celles souscrites en 1923 (environ 11 millions). Il convient de ne pas perdre de vue que ces comparaisons démontrent imparfaitement l'évolution du portefeuille suisse, du fait notamment de la diminution du pouvoir d'achat de la monnaie au cours de ces périodes.

A titre documentaire, nous relevons ici que les primes d'assurance transport souscrites en France et en Algérie par les entreprises nationales et étrangères se sont élevées en 1951 à 21.882.450.000 fr. fr. dont 9.959.000.000 fr. fr. furent conservés pour compte propre contre 226.386.000 fr. fr. en 1938, (81.400.000 fr. fr. en 1938).

Le volume des primes directes souscrites à l'étranger par les entreprises suisses d'assurance transport a atteint en 1952 environ 70 millions de francs suisses. Les primes de réassurance transport souscrites à l'étranger ont été de l'ordre de 60 millions. En dépit des nombreuses dépréciations de diverses monnaies étrangères, on constate que le volume de ces affaires a constamment augmenté. Il s'est accru tout spécialement dès 1945. Les affaires directes souscrites à l'étranger par des entreprises suisses ont environ quadruplé par rapport au résultat enregistré en 1945. Cet accroissement du portefeuille tient notamment au développement considérable des organisations des entreprises suisses à l'étranger.

Au total les primes d'assurance transport encaissées en Suisse et à l'étranger représentent en 1952 plus de 185 millions de francs suisses, niveau qui n'avait encore jamais été atteint. Les risques cédés en réassurance et en co-assurance s'élevaient en 1951 (dernière donnée connue à

(1) Fob = free ou board : le vendeur doit livrer la marchandise à bord du navire. L'acheteur, lui, doit mettre à disposition en temps utile le tonnage nécessaire et il assume tous les frais depuis le moment où la marchandise a été chargée à bord.

ce jour) à 28 % des primes, de sorte que les compagnies suisses ont gardé pour compte propre 72 % des sommes souscrites.

D'une manière générale, il ressort des statistiques que l'important accroissement des primes a été accompagné d'une aggravation sensible des sinistres. Nous ne nous étendrons pas sur leur évolution ; qu'il nous suffise de rappeler les tempêtes, raz-de-marée et autres catastrophes qui s'abattirent sur plusieurs continents au cours des dernières années, sans oublier le nombre d'avions percutés, les incendies d'entrepôts, les vols encore trop fréquents. Les assureurs transport suisses participent inévitablement à la réparation des dommages causés par ces sinistres, en raison du réseau mondial auquel s'étend leur activité. Les commissaires d'avaries qu'ils ont désignés s'occupent partout, pour leur compte, de la constatation des sinistres.

Les relations étendues que les entreprises suisses d'assurance transport entretiennent dans le monde entier ne peuvent être maintenues qu'au prix d'efforts et de soins continus :

— Les assureurs transport doivent veiller à adapter constamment les conditions d'assurance aux exigences nouvelles du commerce et rédiger des textes clairs.

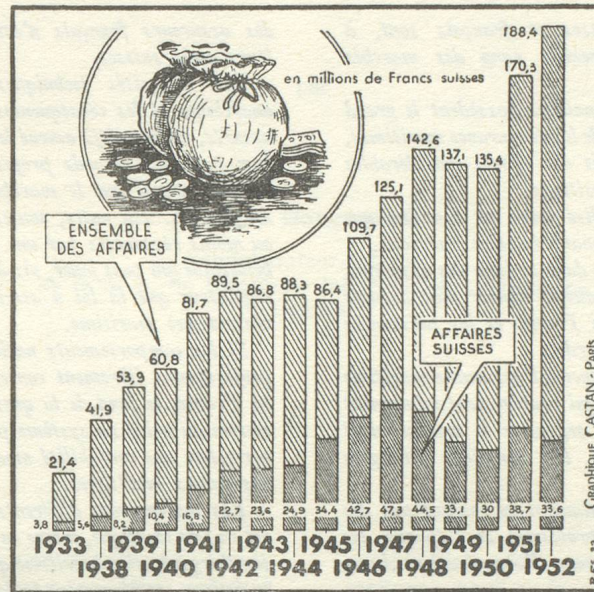
Les assureurs suisses ont

procédé en 1940 à une révision complète des conditions générales suisses d'assurance transport ; plusieurs associations étrangères d'assurance transport se sont largement inspirées de ce nouveau texte qui, depuis 1940, a encore subi diverses modifications d'ordre secondaire.

— Lorsqu'ils fixent les taux de primes et l'étendue de la garantie qu'ils assument, les assureurs transport doivent tenir compte des progrès réalisés par notre civilisation dans le domaine des moyens de transport, qu'il s'agisse de leur rapidité, de leur sûreté ou de leur qualité. Il leur appartient même d'encourager la réalisation de certaines améliorations dans les modes d'expédition, de chargement et de transport. Afin de mieux connaître l'évolution des risques de transport, les assureurs suisses se sont groupés en une association nationale et participent à l'Union internationale d'assurance transport créée déjà en 1874. Cette association est dignement présidée depuis de nombreuses années par M. Carl Briner, directeur général de la compagnie d'assurance transport « La Suisse ».

— Enfin, si les assureurs transport suisses veulent maintenir leur réputation mondiale, ils doivent avoir le souci constant d'entretenir la tradition de loyauté qui engendre la confiance dont l'assurance ne saurait se passer.

Pour que ces efforts soient couronnés de succès, il importe toutefois que la Suisse conserve une monnaie stable et saine et qu'elle veille à maintenir une politique libérale en matière de transferts. Les restrictions décrétées à l'étranger ont soulevé de très sérieuses difficultés dans le domaine de l'assurance transport qui donne lieu à des règlements internationaux fréquents et compliqués. L'O. E. C. E. a heureusement résolu de manière satisfaisante les problèmes souvent fort complexes qui se présentent dans les relations entre pays membres pour les transferts d'indemnité, de primes de réassurance, de frais de gestion et d'excédents.



Primes encaissées par les sociétés suisses d'assurance transport.

Conclusion

Par l'exposé que nous venons de faire, nous espérons avoir souligné le rôle joué par la Suisse dans le domaine de l'assurance transport. Nous voudrions résumer encore l'importance prise en Suisse par l'institution de l'assurance transport.

On sait que cette institution encourage et

développe le commerce par la sécurité qu'elle accorde aux commerçants et par les crédits bancaires qui leur sont accordés si les marchandises sont assurées. En Suisse, l'industrie de l'assurance transport constitue une source précieuse d'exportations dites invisibles ; elle favorise le développement des affaires bancaires et commerciales. En temps de guerre, cette industrie devient en quelque sorte le rouage du commerce extérieur. L'assurance transport est alors pour la Suisse un facteur primordial de défense de l'économie nationale ; l'approvisionnement du pays dépend de l'existence de compagnies d'assurances indigènes assez puissantes pour absorber, au besoin avec l'aide de l'État, les risques énormes auxquels les transports sont exposés. Ce ne sont plus, en période de troubles généralisés, les échanges commerciaux qui influent sur l'essor de l'assurance transport, mais bien cette industrie qui permet au commerce de subsister.

Denise Berthoud