



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

**DIPARTIMENTO DI SCIENZE POLITICHE, GIURIDICHE E STUDI
INTERNAZIONALI
CORSO DI LAUREA TRIENNALE IN SCIENZE POLITICHE**

TESI DI LAUREA:

**LA NAISSANCE DE L'ASSURANCE MARITIME : ASPECTS
PRÉPARATOIRES ET PREMIERS RÈGLEMENTS.**

Relatrice:

Prof.ssa Antonella Barzani

Relatrice all'estero:

Prof.ssa Elena Giannozzi

Tesi di Laurea Triennale
Leonardo Girlando
Matricola n. 1200251

Anno accademico 2021/2022

Indice

Abstract.	1
----------------	---

Introduction.	7
--------------------	---

Chapitre 1

Introduction au droit commercial à l'époque antique et romaine.	9
1.1 Introduction.	9
1.2. À Rome : Le droit civil et la nécessité d'un droit pour les « étrangers ».	10
1.3. Droit prétorien et évolution du droit romain.	11
1.4 Le <i>ius gentium</i> et la première forme de responsabilité et de représentation.	13
1.5 Les formes d'assurance à Rome.	14

Chapitre 2.

Les fondements de la <i>lex mercatoria</i> et du <i>ius mercatorum</i>	17
2.1 Introduction.	17
2.2 La coutume : source de l'usage.	17
2.3 Les usages dans le domaine commercial.	18
2.4 La pratique contractuelle généralisée.	20
2.5 La volonté.	21
2.6 Naissance historique de la <i>lex mercatoria</i>	21
2.7 Du commerce géré par les seigneurs au commerce municipal.	22
2.8 L'Église et ses limites.	23
2.9 La naissance d'un <i>ius mercatorum</i> , ancêtre de la <i>lex mercatoria</i>	24

Chapitre 3

Naissance et définition de l'assurance maritime.	25
3.1 Introduction	25
3.2 L'assurance maritime est née sous la forme d'un prêt.	25

3.3 L'origine commune des banques et des prêts d'assurance.	27
3.4 Le dépassement de la morale chrétienne.....	28
3.5 La naissance du contrat d'assurance.	28

Chapitre 4

L'expérience vénitienne : l'assurance maritime et le secteur commercial dans la République de Venise.	31
4.1 Introduction.	31
4.2. Les premières lois en la matière à Venise.	31
4.3 Hiérarchie des normes et catégorie de marchands.....	33
4.4 Les pacta.	33
4.5 <i>Codex marcianus latunus</i>	33
4.6 L'activité statuaire de Jacopo Tiepolo.	34
4.7 Résolutions et sources résiduelles.	36

Chapitre 5.

Histoire du droit de l'assurance maritime, des premières ordonnances en France à la codification napoléonienne.	39
5.1 Les premières codifications françaises de l'assurance commerciale maritime : des édits de Charles V à l'ordonnance de 1681.	39
5.2 Le pouvoir accordé aux armateurs.	41
5.3 Les premiers contrats d'assurance et les premières sociétés commerciales.	43
5.4 La guerre contre l'Angleterre et l'augmentation des risques commerciaux.....	44
5.5 La codification napoléonienne.	46

Conclusion.	47
------------------	----

Bibliographie.	49
---------------------	----

Abstract.

La tesi affronta la nascita del contratto di assicurazione commerciale, prendendo in considerazione il ruolo dei mercanti e dei diversi attori sociali coinvolti, analizzando alcune fonti chiave per la storia dell'assicurazione. La parte introduttiva è dedicata al commercio nell'antichità e alle origini della distinzione tra diritto civile e diritto commerciale. A Roma, in età imperiale, vi era una separazione precisa tra il diritto civile, valido per i cittadini romani, e il diritto da applicare agli stranieri, definito *Ius gentium*. Diversi erano anche gli ordini sociali coinvolti nel commercio. I cavalieri (*equites*) controllavano una moltitudine di piccoli mercanti che lavoravano per loro. I cavalieri e i mercanti hanno gestito a partire dal I secolo a.C. il commercio in modo “individualista”, facendo una netta distinzione tra i rapporti con i cittadini romani e i rapporti con i popoli vicini. Gli operatori commerciali esterni all'Impero, non venivano considerati alla pari dei cittadini romani, dunque non erano soggetti allo *Ius Civile*. Si rendeva quindi necessario regolare i nascenti rapporti commerciali con un diritto diverso da quello interno, che diventava obsoleto e contrastava la libera azione dei cittadini romani. Lo *Ius civile* era insufficiente perché rispetto al commercio presentava dei limiti evidenti. Il primo era quello della figura del *pater familias*, che poteva contrastare attivamente l'azione degli altri componenti della famiglia. Un altro elemento che poteva contrastare l'attività commerciale era la formalità di alcuni usi, che non aderiva alla pratica dei rapporti mercantili. A questo scopo è stata utile l'evoluzione dello *ius honorarium*. Lo *ius honorarium* era il diritto sviluppato dai pretori, i quali, nei casi in cui il diritto civile contrastava lo *ius honorarium* o lo *ius gentium*, rendevano lo *Ius civile* inapplicabile. Il ruolo del pretore consisteva quindi nel concedere l'azione. In particolare, il pretore urbano, che era la figura di riferimento per la risoluzione delle controversie nel campo commerciale, ogni anno emetteva un editto in cui erano elencate tutte le azioni che erano concesse ai cittadini. Era proprio all'interno dell'editto che concedeva l'azione anche a fattispecie non regolate espressamente dallo *ius civile*. Sono stati i romani a sviluppare anche i primi meccanismi di protezione dal rischio in campo commerciale attraverso lo strumento della condivisione o mutualizzazione. In questo modo tutte le attività che condividevano interessi economici specifici, si fondevano in un'unica società che da quel momento si faceva carico i rischi maggiori. Quindi, in ambito commerciale, chi possedeva piccole e medie imbarcazioni di proprietà familiare fondava delle società. In questo modo le società, avendo a disposizione un capitale maggiore rispetto ai singoli soci, erano più resilienti e potevano far fronte alle perdite distribuendo i costi tra i soci. Un altro strumento sviluppato cercava invece di prevenire i rischi attraverso un prestito. Questo è il caso del prestito

marittimo: ogni volta che un'imbarcazione doveva affrontare un lungo viaggio veniva stimato il valore dell'imbarcazione stessa e del carico e veniva concesso un prestito per l'ammontare dei costi stimati del viaggio. Le imbarcazioni che percorrevano lunghi tragitti, infatti, avevano dei costi fissi come, ad esempio, quelli per acquistare alimenti per l'equipaggio o la manutenzione delle imbarcazioni, ma anche dei costi variabili dipendenti dai rischi affrontati durante i viaggi, pensiamo ad esempio agli incendi delle imbarcazioni, gli attacchi della pirateria, ai furti dei carichi o agli incidenti. I prestiti marittimi erano solitamente sufficienti a coprire sia i costi fissi, che le possibili perdite. Così se la traversata aveva successo, il prestito veniva ripagato, altrimenti il proprietario dell'imbarcazione teneva la somma concessa per coprire le perdite. Per determinare gli ulteriori sviluppi dell'assicurazione commerciale marittima è opportuno indagare sulla natura delle fonti consuetudinarie e in particolare bisogna rifarsi alla *lex mercatoria*. Infatti, dopo il declino dell'Impero Romano e il relativo declino delle relazioni commerciali nel Mediterraneo, gli strumenti giuridici sviluppati fino a quel periodo sono stati in gran parte persi. Si dovrà attendere la nascita delle repubbliche marinare in Italia, perché si riscoprano gli istituti giuridici del passato più utili al commercio. Quindi un insieme di consuetudini, perlopiù riprese dalla tradizione classica, daranno nuovo vigore al diritto commerciale, portando anche al riaffermarsi dell'assicurazione commerciale marittima sotto forma di prestito. Così vennero sviluppati nuovamente istituti molto simili al prestito marittimo di epoca romana. Solo nell'età moderna però troviamo le prime tracce di contratti assicurativi commerciali come oggi li conosciamo. Infatti, in età moderna le assicurazioni commerciali marittime si discostano per la prima volta dalla forma del prestito, cominciando ad essere gestite in modo mutualistico. È quindi importante affermare che le regole della *lex mercatoria* furono una soluzione per assicurare coerenza e certezza delle relazioni commerciali internazionali. Ma per capire l'importanza delle regole consuetudinarie e come colmarono le lacune dei diritti interni agli Stati moderni, è bene partire dalla differenza tra usi e costumi. Usi e costumi sono spesso considerati come dei sinonimi, ma non lo sono. Sebbene gli usi e i costumi abbiano spesso lo stesso contenuto, nel processo di creazione di una norma assumono diversi significati. Rifacendoci alla definizione di Lebrun, i costumi sono regole di diritto che nascono spontaneamente dai fatti e dalle pratiche seguite abitualmente. Una volta che i costumi vengono ripetuti costantemente nel tempo diventano a loro volta degli usi. In questo senso i costumi sono la fonte da cui traggono origine gli usi. Concentriamoci ora sugli usi propriamente commerciali, considerando sempre l'imprecisione e l'ambiguità del tema sia nel diritto interno, sia nel diritto dei contratti internazionali. Possiamo affermare che alla fine sono i giudici che tenendo conto delle differenze tra usi e costumi possono definire con certezza la natura degli

usi commerciali secondo le esigenze che questi usi devono colmare. Una volta che questi usi sono stati interiorizzati dagli attori commerciali, viene fondato un nuovo tipo di diritto che regola esclusivamente le relazioni economiche internazionali: la *lex mercatoria*. Il processo che ha portato all'affermarsi della *lex mercatoria* è durato diversi secoli ed ebbe grande impulso con le crociate e con il dominio commerciale delle repubbliche marinare di Genova, Pisa, Amalfi e Venezia. Tuttavia, l'assicurazione marittima non trova origine solamente negli usi commerciali e nei bisogni dei mercanti. Tutta l'attività economica è pervasa dal rischio e ha bisogno di certezze. Quindi, l'attività assicurativa è nata dalla volontà degli agenti economici di proteggere le loro attività e i loro valori dai danni accidentali o volontari. L'assicurazione marittima è stata per lungo tempo un'eccezione perché in origine non aveva i tratti della mutualità. L'assicurazione marittima era, infatti, un prestito che copriva i danni e l'usura di navi e veicoli. Solo in età moderna il contratto di assicurazione si impone con i tratti che oggi ci sono familiari. L'assicurazione marittima si diffonde principalmente tra i mercanti italiani, che grazie ai loro viaggi nel Mediterraneo e in Europa continentale cominciarono a diffondere i loro usi in tutto il continente. Però, ancora prima dell'affermarsi delle assicurazioni si sono affermate le banche. Visto che nel medioevo le assicurazioni avevano i caratteri di un prestito possiamo affermare che le prime forme assicurative nascono proprio insieme alle banche. Un problema che non può essere trascurato è che era difficile determinare il valore degli immobili, dei preziosi, come anche del rischio. Ogni Stato emetteva la propria moneta, che aveva un valore differente. Con l'intensificarsi dei commerci, però, si assistette all'emergere di una nuova figura, il cambiatore, che determinava il valore tra le diverse valute e i preziosi e cercava di effettuare dei cambi equi. Nel corso del tempo queste figure cominciarono anche a svolgere servizi di deposito di valori, che una volta accumulati potevano essere dati in prestito. Il cambiatore in questo modo diventò banchiere e concedendo prestiti di varia natura, tra cui i prestiti marittimi per coprire i costi, i danni e i rischi delle traversate diede vita ufficialmente alle prime forme assicurative commerciali marittime. Come precedentemente affermato, l'assicurazione marittima si è affermata prima nelle repubbliche marinare italiane. A titolo esemplificativo si è approfondita l'esperienza veneziana in merito. Già all'inizio del medioevo Venezia era un polo commerciale importante, che si trovò a gestire grandi flussi commerciali sia nelle vecchie rotte romane mediterranee che muovevano le merci da occidente a oriente, sia nelle nuove rotte che si affermano in epoca moderna tra il Mediterraneo e l'Europa settentrionale. Il commercio a Venezia è caratterizzato da numerose norme caotiche, spesso riprese dal diritto bizantino. Anche dopo l'affermazione di leggi e usi più pratici, i costumi bizantini mantenevano comunque una grande influenza. In epoca medievale soltanto i cittadini

veneziani potevano praticare il commercio, ogni mercante doveva quindi dare prova del suo radicamento nella città. Il commercio a Venezia ha dunque avuto per molto tempo massima importanza, tanto da lasciare in ombra altre attività della Repubblica. Le fonti del diritto veneziano erano costituite dai *pacta*, che erano dei patti stipulati con altre città marinare, lo *statutum*, che costituiva un insieme di regole scritte di ordine superiore, gli usi, di cui si è già parlato e l'*arbitrium*, ovvero la giurisprudenza prodotta dai giudici. I patti avevano una particolare rilevanza. L'obiettivo dei patti era quello di garantire la libertà degli scambi e la protezione dei cittadini veneziani quando si trovavano all'estero. Un'altra fonte che ha avuto rilevanza nel regolare il settore commerciale veneziano è quello che oggi si indica come *Codex Marcianus latinus*: un manoscritto in cui furono raccolte una serie di leggi per facilitarne la consultazione. A questo sono seguite altre raccolte statutarie che hanno dotato Venezia di un vero e proprio *statutum*, ovvero una serie di leggi che regolava in dettaglio anche il commercio. Lo *statutum novum* del 1242 del doge Jacopo Tiepolo è il più rilevante. Particolare importanza ha avuto l'implementazione dello *statutum novum* con ben ventotto capitoli denominati *novae leges*. Questi riformavano la giustizia e la durata dei processi. Inoltre, si trovava un rimedio alla frammentazione dei patrimoni dei veneziani con l'istituzione della società detta "fraterna", quindi anche dopo la morte del padre di famiglia, il patrimonio della famiglia rimaneva indiviso, nonostante l'esistenza di quote. In questo modo anche il rischio veniva gestito collettivamente, dando vita alle prime forme mutualistiche di gestione del rischio. Altri aspetti regolati dagli statuti veneziani erano quelli dell'organizzazione della flotta navale e delle rotte commerciali. La ricerca si è conclusa ripercorrendo il processo che ha portato all'omologazione delle norme e degli usi che riguardavano l'assicurazione commerciale marittima, che porterà in epoca napoleonica alla codificazione. È stato compiuto un approfondimento sulle fonti francesi nel campo assicurativo. Le prime tracce di una regolamentazione scritta dell'assicurazione marittima in Francia si trovano in un documento redatto dai mercanti della città di Rouen, che introduce norme a vantaggio di chi praticava le traversate marittime. Gli editti emanati in seguito da Carlo V di Francia si rifanno alle regole già presenti a Rouen e delegano il controllo degli interessi economici e la regolazione dei rapporti contrattuali commerciali alle municipalità. In questo modo le città commerciali francesi più importanti si organizzarono autonomamente. Documenti simili a quelli trovati a Rouen sono stati rinvenuti, infatti, anche a Lione, Tolosa, Montpellier, Bordeaux, Rochelle e Lille.

La prima grande svolta si ebbe nel 1584, quando re Enrico III affidò agli armatori il compito esclusivo di occuparsi di "tutte le cose che riguardavano il mare", comprese le assicurazioni marittime. Un'altra personalità di spicco che intervenne sul commercio francese fu Colbert che

seguendo una politica mercantilista, si accorse che il più grande problema dell'economia francese del suo tempo era la perdita di grosse quantità di metalli preziosi. I suoi provvedimenti furono finalizzati a evitare l'uscita di capitali dalla Francia. A questo proposito nel marzo 1673, Luigi XIV promulga l'editto: "Per il commercio all'ingrosso e al dettaglio". Con questo editto si ribadiva la competenza degli armatori nel regolare i viaggi a scopo commerciale e le assicurazioni marittime. Nel tempo quindi gli armatori divennero una classe mercantile a tutti gli effetti. In Francia l'utilizzo dei contratti di assicurazione marittima è anteriore alla creazione delle prime società commerciali. Questi contratti erano ricchi di dettagli e assicuravano contro rischi che includevano la salvaguardia della ricchezza degli investitori e dei commercianti. La prima camera francese delle assicurazioni e del commercio fu creata a Parigi nel 1668 con l'autorizzazione del re, anche se in precedenza erano già nate delle prime compagnie francesi di assicurazione marittima che non avevano avuto l'autorizzazione dal re. Con il diffondersi delle società commerciali la struttura commerciale delle imprese sia nella madrepatria che nelle colonie diventava unitaria. In un certo senso la nascita delle società commerciali e assicurative uniformarono gli usi all'interno dei domini francesi e in un secondo tempo anche europei. Le polizze assicurative marittime francesi erano mirate anche alla protezione dal rischio di guerra. Clausole di questo tipo divennero essenziali con lo scoppio della Guerra dei sette anni che finirà solo nel 1763. Una volta che gli usi commerciali e assicurativi francesi si formarono grazie all'azione delle compagnie commerciali assicurative, e che queste si diffusero in Europa, vennero poi successivamente codificate da Napoleone nel codice di commercio. Tuttavia, ancora oggi è difficile definire con esattezza quando e dove sono nate le prime forme di assicurazione marittima. In questo elaborato si è cercato di fare chiarezza indagando su alcune fonti e gli eventi che hanno permesso l'affermarsi di questo tipo di assicurazione. Alcuni elementi erano già diffusi in epoca antica e classica e successivamente vennero ripresi dagli usi commerciali del medioevo e dell'età moderna. Tuttavia, mancano studi a carattere storico-economico che colleghino gli sviluppi di questo tipo di assicurazione ai cicli economici espansivi che li ispirarono, così come un'analisi che permetta di inquadrare concettualmente l'evoluzione della pratica assicurativa.

INTRODUCTION : Les échanges commerciaux ont rendu nécessaire l'affirmation du secteur bancaire et l'intervention de diverses autorités, de l'Etat, mais aussi des acteurs privés. Dans ce contexte, les commerçants ressentent le besoin de se protéger des événements indésirables qui pourraient se profiler. Le contrat d'assurance devient alors indispensable pour faire face aux urgences des marchands et devient au fil du temps un moteur des activités commerciales. Malgré la certitude de l'existence d'anciens instruments de protection pour ceux qui exerçaient des activités commerciales, il est difficile de parler d'assurance avant l'époque médiévale. Avant le Moyen Âge, en effet, le terme assurance désignait l'intention de renforcer, de rassurer ou de réparer quelque chose. L'objet principal de cet ouvrage est la définition de l'assurance maritime, en passant par ses origines, des premières formes d'assurance à la première codification. Pour ce faire, sont d'abord définies les conditions préalables fondamentales à l'avènement de l'assurance maritime, à savoir : les types de protection présents à l'époque classique, notamment à l'époque romaine, la définition de la *Lex mercatoria*, ainsi que les relations entre coutume et usages, et l'origine commune des banques et du secteur des assurances. Par la suite, on entre dans le détail, faisant une distinction nécessaire entre les premières formes d'assurance maritime nées dans les républiques maritimes italiennes et les villes méditerranéennes, analysant en détail le cas de la République de Venise et le modèle d'assurance développé dans les associations commerciales françaises, qui sera la base de la codification napoléonienne. L'approfondissement de l'assurance maritime est essentiel pour comprendre le lien entre mondialisation économique et sécurité. Sans la sécurité apportée par le développement de l'assurance maritime, le commerce ne serait jamais devenu la pierre angulaire de l'approvisionnement en marchandises de notre société. L'objectif des travaux de recherche n'est cependant pas de traiter les liens entre économie et sécurité, mais d'essayer de définir la voie troublée qui a conduit à l'affirmation de l'assurance maritime commerciale telle que nous la connaissons aujourd'hui. Il devient donc important de se concentrer sur l'évolution des sources d'assurance.¹

¹ C. Broussy, *Histoire du contrat d'assurance*, thèse dactylographiée.

Chapitre 1 : Introduction au droit commercial à l'époque antique et romaine.

1.1 Introduction.

L'homme de l'Antiquité connaissait déjà le droit commercial². Les études sur le commerce dans l'Antiquité ont eu une grande impulsion au XIXe siècle. Ce sera Paul Huvelin³ qui notera les différences entre le droit civil et le droit commercial, soulignant comment ce dernier a toujours eu ses propres particularités. La principale différence est que le droit civil répond au besoin humain de protection dans les différentes relations qu'il entretient avec les autres hommes dans les institutions auxquelles il appartient ; le droit commercial, en revanche, découle de la nécessité de protéger les relations économiques et non seulement, avec d'autres civilisations. Cependant, le développement d'un système d'assurance dans le domaine commercial n'est pas immédiat, il y a trois aspects essentiels et préparatoires à analyser :

- 1) Le développement du principe de responsabilité dans le domaine juridique et la définition d'un droit commercial.
- 2) Une gestion des risques articulée, qui traite de la protection financière, matérielle et morale des moyens et des sujets de l'échange.
- 3) La naissance de l'économie moderne et des banques.

Il est donc essentiel de partir du premier point de la recherche et de comprendre ce qui a conduit à la naissance de la responsabilité, à partir du modèle romain. Le monde des affaires romaines, en effet, contrairement à d'autres peuples de l'Antiquité, a laissé des traces de nombreux actes écrits et d'une vaste littérature juridique compte tenu de l'époque de référence.

² B. Menu, *Histoire économique et sociale de l'ancien Egypte*, Durham, Carolina Academic Press.

³ Paul Huvelin, *Études d'Histoire du droit commercial romain*, librairie du recueil Sirey, Paris, 1929.

1.2 À Rome : Le droit civil et la nécessité d'un droit pour les « étrangers ».

À Rome, le droit civil est le droit dominant depuis ses origines. C'est l'évolution séculaire du droit romain le plus ancien, révélée et développée par les pontifes dans le but de mettre en pratique des principes juridiques dans la culture romaine. Contrairement au *ius civile*, le *ius gentium* s'est développé comme un droit qui était appliqué pour avoir des relations avec d'autres peuples, le *ius civile* était plutôt applicable uniquement aux citoyens romains. Par conséquence, les clauses de l'édit prétorien qui ne s'appliquent qu'aux citoyens romains sont incluses dans le *ius civile* et toutes les clauses relatives aux activités qui se sont déroulées hors de la frontière ou avec des citoyens étrangers appartiennent au *ius gentium*.

Grâce à sa position stratégique, Rome est dès sa naissance au centre du commerce international et notamment entre le commerce occidental du port de Marseille, le commerce carthaginois au sud et le commerce oriental dominé par les Grecs, les Égyptiens et les Phéniciens⁴. La gestion du trafic de la ville était contrôlée, notamment à l'époque républicaine, par une classe sociale supérieure, les chevaliers, comparable à une classe d'affaires bourgeoise. Cette classe dirigeante ne gérât pas directement le commerce, mais dirigeait une multitude de petits marchands qui travaillaient pour eux. Les commerçants, en effet, n'avaient pas la possibilité d'être financés a priori pour leurs affaires, mais ils devaient chercher quelqu'un qui pouvait couvrir les dépenses dues à leur travail. Les banquiers de l'époque, les *argentarii*, ne s'occupaient pas du financement d'entreprises ou d'autres activités économiques, mais se limitent à prêter de l'argent pour la consommation de biens. Ils devaient aussi avoir des rapports avec les fermiers⁵. Cependant, les Romains ne connaissaient pas, du moins dans la phase initiale, une distinction entre le droit civil et le droit commercial. Toutes les règles juridiques ont été appliquées sans discrimination dans les domaines commercial, privé et pénal. Nulle part il n'est fait référence à une distinction entre un acte commercial et un acte de droit civil. Cela a rendu impossible la naissance d'une *lex mercatoria* à l'époque romaine et il faudra attendre l'avènement du Moyen Âge pour une distinction claire. Bien que cela montre un manque d'intérêt pour le commerce international, le commerce sur le territoire romain était florissant jusqu'à la fin de l'empire. Cette société a agi de manière libérale, individualiste et en

⁴ A. Malissard, *Les Romains et la mer*, Paris, Les belles lettres, 2012.

⁵ G. Minaud, *Les gens de commerce et le droit à Rome, Essai d'histoire juridique et sociale du commerce dans le monde antique romain*, Aix-en-Provence, PUAM 2011.

faveur du commerce, notamment en interne ou avec les peuples voisins.

1.3. Droit prétorien et évolution du droit romain.

L'ingéniosité romaine saura pallier le retard du droit civil. Le système de règles instauré par les magistrats romains pour améliorer le *ius civile* prend le nom de *ius honorarium*. Le *ius honorarium* a joué un rôle crucial en comblant les lacunes du *ius civile*, en apportant des corrections et en empêchant l'application des règles les plus obsolètes. Puisqu'il traite à la fois des citoyens romains et des étrangers, on peut dire que le *ius honorarium* a un contenu en commun avec le *ius civile* et le *ius gentium*, il représente donc un point de rencontre entre les deux systèmes de droit considérés comme complètement séparés des Romains. L'évolution du *ius honorarium* a été possible principalement parce que chaque fois que le *ius civile* et le *ius honorarium* étaient en contraste, le magistrat a rendu le *ius civile* inapplicable, ne pouvant pas le remplacer complètement, mais de cette manière il a pu limiter concrètement l'application de droit civil.⁶ La naissance du droit honoraire intervient en correspondance avec la naissance du préteur urbain, dont la tâche était d'indiquer chaque année dans quelles actions il est possible d'agir en justice, donnant un grand pouvoir au magistrat



Figure 1. Statue de préteur romain, retrouvé à Halaesa (Castelli, 1753, p. 114, tav. IV)

+

⁶Th. Mayer- Maly, *Commercium*, in TvR, 2003.

Le Ius Civile, romain en particulier, est insuffisant pour les besoins du commerce :

1) Une première limitation est que le droit civil romain est essentiellement basé sur les membres de la famille. En particulier, la gestion de tout patrimoine incombait au père de famille, le « *pater familias* ».

2) Les procédures à suivre étaient longues et chronophages, fondées sur la formalité plutôt que sur le sens pratique.

La première étape pour changer ce système est venue avec l'établissement de la figure du préteur pérégrin, qui permet aux étrangers de faire des actes juridiques avec les Romains ; par conséquent, une grande partie du processus de simplification du droit romain a été menée par les préteurs. Les actions permis par les préteurs sont donc :

- Modifiées, car il diffère du droit traditionnel ;
- simplifiées, car il tente de donner de la fluidité aux procédures ;
- modernisées, car il reçoit une influence directe du droit et des procédures suivies par les étrangers.

Le droit prétorien a été un succès immédiat et, dans de nombreuses activités, il remplace le droit civil, en raison de sa nature moins formaliste. Ces novations étaient encouragées par l'absence d'obligations formelles, car il n'y avait pas besoin de l'écrire, ni de déclarer sa publicité. Le droit romain s'est donc développé lentement. Son évolution a esquissé une vision très spécifique. La simplification concernait de nombreux domaines du droit romain, y compris la question des obligations. Le consensualisme représente un tournant car, à travers ce nouveau paradigme, le préteur a consulté et appliqué la volonté des parties impliquées, plutôt que d'obliger les sujets impliqués à remplir une formalité dictée par la tradition. L'émergence du consensualisme va de pair avec la simplification du formalisme concernant la procédure. Il devient donc essentiel que l'acte soit identifié avec les outils nécessaires pour atteindre l'objet de l'obligation. La question de la responsabilité est centrale dans le domaine de l'assurance, son développement est à la base de toute intervention de type assurance et crédit.

À l'origine, comme indiqué précédemment, c'était le père de famille qui prenait soin des biens de tous les membres de la famille, y compris les descendants, jusqu'à ce qu'il soit en vie. La responsabilité reposait uniquement sur sa silhouette. Les actes de toute nature ne pouvaient donc être

stipulés que par lui. Par conséquent, tous les membres de la famille et descendants ont dû attendre le décès du père de famille pour profiter des fruits des activités et des biens en leur disponibilité. Au lieu de cela, dans un premier temps, le droit romain prévoyait que seuls ceux qui avaient notifié l'acte pouvaient en être responsables. Une forme d'assurance mutuelle contre certains types de risques était certes connue et concernait différentes catégories collectives (commerçants, paysans, artisans, etc.), mais elle n'était pas stipulée entre particuliers et il n'y avait absolument pas d'assurance commerciale, car il n'y avait pas de distinction entre droit commercial et droit civil. Ce n'est donc pas l'objet de recherches.⁷¹ Les formes d'assurance commerciale et maritime, qui seront discutées, passent par l'affirmation du principe de responsabilité.

1.4 Le *ius gentium* et la première forme de responsabilité et de représentation.

Le *ius gentium* est l'ensemble des règles qui sont observées par les citoyens romains et par les étrangers qui doivent y faire face. Il diffère du *ius civile* car ce dernier ne peut s'appliquer qu'aux citoyens de Rome et est par définition une droit interne. Si le *ius civile* découle des lois, le premier trouve sa source dans le comportement qui reste inchangée dans le temps et devient une pratique légitime. Cependant, il ne s'agit pas de la tradition d'un peuple, mais des habitudes communes aux hommes de tous les lieux et de toutes les époques, qui peuvent donc être considérées comme liées à l'homme et légitimes. Le *Ius gentium* s'est développé dans la période qui a suivi le conflit avec Carthage et l'expansion vertigineuse du trafic commercial à Rome.

Lorsque les marchands et les pèlerins affluaient à Rome de toutes les villes du monde connu, le problème de la loi applicable aux différends concernant les *cives* et les *non-cives* (peregrini) d'une part, ou les pèlerins dans leurs relations d'autre part. Doté d'imperium, le préteur pouvait dépasser les limites du *ius civile* et appliquer les règles énoncées en début d'année dans son *edictum* aux différends entre pèlerins ou entre pèlerins et *cives*. Ce type de controverse est devenu si fréquent dans la pratique judiciaire qu'en 242 av. un second préteur a été créé, cd. *praetor peregrinus*, à ajouter à l'existant, qui prit le nom de *praetor urbanus*. Au fil des siècles, les règles énoncées dans l'édit du préteur *peregrinus* ont également été appliquées aux relations entre les *cives*. Pour cette

⁷¹ R. Szramkiewicz, O. Deschamps, *Histoire du droit des affaires*, LGDJ, Paris 2019

raison, le *ius gentium* est lié au *ius honorarium*. Le *ius gentium* découle essentiellement de la nécessité d'obtenir un droit commun pour tous les hommes, uniformisant les novations faites par les prêteurs. La tradition civile n'a donc influencé que marginalement son développement, n'intervenant que dans la gestion du patrimoine immobilier. Cependant, le droit hellénique n'est pas le seul à avoir exercé une influence sur le développement du *ius gentium*. En fait, de nombreuses autres régions du continent européen font partie de la sphère économique de l'Empire romain. Une expansion qui commence avec Claudius et se poursuit sous Néron puis Domitien. C'est donc un moment où les efforts de l'État se sont concentrés sur la défense et la cohésion sociale. Les mesures correctives prises par les derniers empereurs sont sans effet. La balance commerciale est devenue négative et il n'était plus possible de produire ce qui était nécessaire à la survie de la population. Enfin, les grandes invasions feront tomber le droit romain en désuétude dans une grande partie du continent européen, perdant complètement les progrès accomplis jusqu'alors. Le commerce perd ainsi toute sa liberté, les anciennes routes commerciales maritimes et terrestres sont devenues l'apanage de la piraterie et les clans qui en ont pris possession de dégrader leurs ressources.⁷

1.5 Les formes d'assurance à Rome.

Comme d'autres peuples anciens, les Romains ont développé des instruments juridiques de transfert et d'atténuation des risques. Il y avait essentiellement deux mécanismes de protection répandus dans l'Antiquité : la mutualisation et le transfert. Les Romains ont eu tendance à utiliser davantage les outils de mutualisation. Il est important de se référer à une institution particulière dans ce cas, la *societas omnium honorum*. L'existence de ce type de société a jeté les bases du contrat de consensuel romain de *societas*, dans ce type de société tous les membres ont fait couler leurs activités dans une société et ont partagé les risques collectivement⁸. L'association passagère ou durable entre commerçants, mais aussi entre un même corps religieux ou un même statut social, se faisant inclure dans les mêmes membres pour gérer les risques commerciaux et extra-commerciaux. Ce type de mutualité n'a pas son origine dans le contrat, mais dans des usages et des principes d'équité. En fait, les Romains reprennent une série d'usages inspirés de la pratique commerciale grecque dans la *lex Rhodia de iactu*⁹.

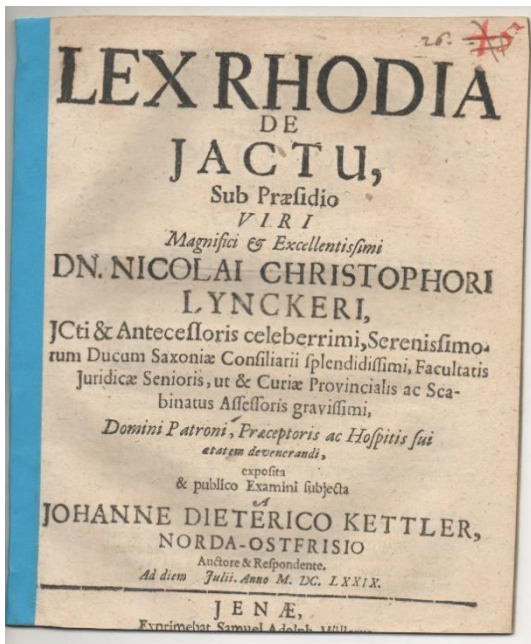


Figure 2. Titre de page Lex rhodia de jactu, Jena Muller, 1679 (www.abebooks.com)

Les instruments de transfert de risque, en revanche, ont agi d'une manière différente, c'est-à-dire qu'ils ont essayé de prévenir les risques de capital. C'est le cas du prêt maritime. Les Romains ont repris le mécanisme de l'emprunt maritime des Grecs¹⁰. A l'époque républicaine ce mécanisme était défini *nauticum foenus* et couvrait les risques des cargaisons commerciales maritimes, en particulier d'objets précieux tels que l'argent et les métaux. A l'époque romaine, même l'autorité politique pouvait assumer les risques liés au commerce, comme c'est le cas avec la *cautio damni infectii*. Il s'agit de la stipulation d'une convention qui permet au propriétaire d'un bien en ruine de rembourser avec de l'argent public les dommages causés aux propriétés des fonds des voisins. La somme accordée au propriétaire de l'immeuble dépendait de l'état de détérioration des biens et de sa négligence dans la gestion de ceux-ci. Cependant, ces formes de transfert et de mutualisation sont loin des formes contemporaines d'assurance, même si elles ont de nombreux noms communs.

Chapitre 2 : Les fondements de la *lex mercatoria* et du *ius mercatorum*.

2.1 Introduction.

Pour parler de *ius mercatorum* et de *lex mercatoria*, il est essentiel de se référer à l'arbitrage commercial international⁸. De nombreuses définitions de l'arbitrage ont été données⁹. La définition généralement acceptée est celle qui considère l'arbitrage comme un mécanisme de justice privée auquel divers acteurs décident de se soumettre, en déléguant le règlement des litiges à un tiers. Un mécanisme de règlement des différends est mis en place sur la base de pratiques qui deviennent des règles contraignantes et ont tous les effets. Ce tissu de règles¹⁰ transnational, n'est pas le résultat d'une liste de réglementations écrites, mais le produit d'une méthode. Cette méthode trouve ses racines dans la pratique, c'est-à-dire dans la résolution des conflits, même d'un nouveau type, en recourant à des solutions nouvelles et flexibles qui sont ensuite appliquées à toutes les situations similaires, devenant pratique. En ce sens, on peut utiliser l'expression *lex mercatoria* pour désigner les règles et principes qui forment les coutumes du commerce international. Ces règles ont un « tronc commun » qui peut être mis en évidence par une analyse du droit comparé, pour constater la convergence des grandes familles de systèmes juridiques, qui est en effet la base des règles transnationales¹¹. Le droit comparé et la jurisprudence d'arbitrages internationaux sont donc les deux éléments méthodologiques qui permettent de vérifier que les règles qui composent la *lex mercatoria* sont la meilleure solution pour assurer la prévisibilité, la cohérence et la certitude des relations commerciales internationales.

2.2 La coutume : source de l'usage.

Coutumes et usages sont souvent considérées comme des concepts similaires. Toutefois si d'une part ils ont des caractéristiques communes, telles qu'une genèse spontanée qui se forme en dehors du droit de l'État, d'autre part l'assimilation des usages et coutumes en une seule catégorie est une simplification qui tend à inclure toutes les règles juridiques qui surgissent spontanément, sans faire

⁸ Y. Chartier ; C.D. Gray, Y. Lambert-Faivre, *Le droit du dommage corporel*, Dalloz 1996.

⁹ M. de Boissésou, *Le droit français de l'arbitrage interne et international*, GLN éditions, 1990.

¹⁰ Le terme « normes » est préféré à celui de « règles », car il permet d'inclure non seulement les réglementations internationales, mais aussi les principes transnationaux qui inspirent l'action et fondent effectivement la *lex mercatoria*.

¹¹ M. Rubino-Sammartano, *Le tronc commun des lois nationales en présence. (Réflexions sur le droit applicable par l'arbitre international)*, rev. Arb. 1987.

de distinction entre celles qui sont en fait des sources de droit (les coutumes¹²) et ce qu'ils ne le sont pas (les usages). À ce stade, il est urgent de clarifier ce qu'est une source de droit. Kelsen identifie trois significations différentes¹³ :

1. Une source peut être une norme supérieure régissant la création d'une norme inférieure¹⁴.
2. Le terme « source » désigne toutes les idées et croyances qui sous-tendent le processus de création du droit.
3. Enfin, le terme « source » indique la manière dont le droit est créé.

Ces définitions ont été le point de départ de diverses études et réflexions sur lesquelles je ne m'attarderai pas.

Dans ce contexte, il est important de préciser que les coutumes précèdent les usages et surtout dans le domaine commercial elles sont les sources sur lesquelles se fonde la pratique. Il est donc important d'étudier non seulement les sources des usages commerciaux, ou coutumes, mais aussi le processus de création d'une norme. Même le terme « coutumes » laisse entrevoir des ambiguïtés, comme le déclare Génys¹⁵: Il est impossible de définir une notion précise de coutume. Dans ce contexte, la définition de Lebrun sera considérée comme valide¹⁶: "La coutume est une règle de droit qui naît lentement et spontanément des faits et de la pratique habituellement suivis dans un contexte social donné, et qui devient obligatoire quelles que soient les interventions expresses ou tacites du législateur. "Cette notion est la plus appropriée car elle permet s'éloigner d'une approche plus rudimentaire qui considère la coutume simplement comme un fait ou un ensemble de faits¹⁷.

2.3 Les usages dans le domaine commercial.

Après avoir compris quelle est la source d'où proviennent les usages, il est désormais possible d'enquêter sur la nature des usages, voire de faire référence aux usages strictement commerciaux.

L'idée des usages commerciaux est vague, imprécise et ambiguë, tant en droit interne que dans les contrats internationaux. Cela se produit parce qu'il y a déjà une confusion de base générée par la

¹² Les coutumes, comme la loi, sont des « normes formelles », c'est-à-dire des formes d'expression du droit positif.

¹³ Kelsen, *Théorie Pure*, 1966.

¹⁴ Dans ce cas, la norme supérieure est une source pour une norme inférieure.

¹⁵ F. Génys, *Méthode d'interprétation et sources du droit privé positif*, L.G.D.J., 1954.

¹⁶ Lebrun, *La coutume*, L.G.D.J. 1932

¹⁷ F. Génys, *Méthode d'interprétation et sources du droit privé positif*, L.G.D.J., 1954.

multitude de significations que possède le terme « usage », qui peut être compris à la fois comme la répétition d'une action dans le temps, et comme l'utilisation de quelque chose, mais aussi l'allocation de quelque chose dans un but¹⁸. Une confusion supplémentaire a été faite par les auteurs qui ont traité les usages : certains ont considéré ce terme comme un synonyme de coutumes, d'autres ont fait une distinction précise¹⁹. Le terme a également été utilisé comme synonyme de coutume dans les conventions internationales, sans faire référence à la distinction typiquement française entre usage et coutume, même lorsque ces conventions ont également été appliquées par la France²⁰. En revanche, on peut dire que ce sont les juges des différents États qui sont plus attentifs à la différence entre coutumes et usages²¹. En outre, la distinction entre usages et coutumes dépend également du sens donné au terme "usage" et à la terminologie de l'usage du commerce. La confusion concernant la terminologie ne s'arrête pas à cela, mais aussi à l'usage doctrinal différent qui est fait du terme, il est possible de distinguer :

- Usages de fait.
- Usages du droit.
- Usages conventionnels.
- Usages commerciaux.
- Usages des affaires.

Seules les Usages conventionnels et commerciaux seront explorés, qui sont également ceux qui sont les plus proches de la *lex mercatoria*. Dans ce contexte, on peut dire qu'avec le terme "usage" s'entend une pratique contractuelle généralisée, utilisée comme preuve de volonté des relations contractuelles²².

Une définition célèbre de l'usage commercial est celle donnée par l'article 1-205 du United States Uniform Commercial Code.

¹⁸ Larousse.fr

¹⁹ Y. Derains, *Le statut des usages du commerce international devant les juridictions arbitrales*, Rev. De l'arbitrage, 1973. P. 120.

²⁰ Y. Derains, *Le statut des usages du commerce international devant les juridictions arbitrales*, Rev. De l'arbitrage, 1973. P. 122.

²¹ P. Fouchard, *L'État face aux usages du commerce international*, Travaux du Comité Français de droit international privé, 1973-1975.

²² A. Kassis, *Théorie générale des usages du commerce*, L.G.D.J, 1984.

La définition d'usage commercial dans le code est la suivante :

« On entend par "usage du commerce" une pratique ou une habitude utilisée si régulièrement dans un lieu, une profession, ou une branche du commerce que l'on peut s'attendre à ce qu'elle soit notée dans la transaction en question. »

A partir de cette définition, nous pouvons voir que l'interprétation utilisée pour le terme « usage » dans le contexte commercial est celle contractuelle, celle de l'interprétation de la volonté des parties. Les usages commerciaux impliquent donc deux éléments :

- 1) Un élément matériel, ou l'existence d'une pratique matérielle généralisée.
- 2) Un élément de droit, ou la fonction juridique de l'élément matériel en question, déterminé par la volonté des parties.

2.4 La pratique contractuelle généralisée.

Une pratique commerciale ne peut jamais avoir une portée et une signification juridiques si elle est comprise uniquement comme étant liée à la volonté de commerçants individuels ou d'acteurs individuels qui ont à voir avec le commerce. Elle doit être généralisée. En fait, le recours au commerce naît spontanément, il est initialement né de la pratique de certains commerçants, qui étant en contact avec d'autres commerçants et d'autres acteurs, ont contribué à influencer l'ensemble du secteur dans une chaîne, jusqu'à atteindre un niveau standardisé, général et uniforme dans le domaine d'application. C'est pourquoi ces usages que nous allons traiter proviennent de la coutume et non de la jurisprudence. En fait, entre la coutume et la jurisprudence, il y a une différence fondamentale : bien que les deux concernent l'usage du droit, la coutume est une utilisation inconsciente, spontanée, liée par des intérêts, la jurisprudence est plutôt une utilisation consciente de la loi²³. Cependant, il y a une clarification à apporter dans le cas d'un usage commercial : le fait qu'il n'ait pas été émis par une autorité organisée ne signifie pas que son développement n'a pas été soumis à des pressions. L'expérience concrète du commerce international a contraint tous les acteurs concernés à appliquer les mêmes usages²⁴.

²³ J. Carbonnier, *Flexible droit*, 1979, L.G.D.J.

²⁴ B. Goldman, *Frontières du droit et lex mercatoria*, archives de philosophie du droit, 1964.

2.5 La volonté.

La généralisation de la pratique contractuelle ne suffit pas à donner un sens juridique aux usages commerciaux. Goldman, observe comment les principes et dispositions dictés par le "contrat type" accepté dans le commerce international, prennent une signification juridique lorsqu'une forme de solidarité professionnelle entre ceux qui participent activement au commerce, permet le développement d'un "bon sens", qui fait que le choix du modèle contractuel à suivre retombe sur le modèle préféré et non sur les autres²⁵.

2.6 Naissance historique de la *lex mercatoria*.

À diverses époques de l'histoire humaine, l'idée d'un droit régissant les relations économiques internationales est devenue à la mode. Ce droit dans sa forme idéale devrait être créé par les partenaires des relations économiques eux-mêmes et appliqué par des arbitres internationaux ou des juges nommés par contrat pour résoudre les différends entre les parties.

Un droit commercial international fondé sur la coutume est donc déjà devenu une réalité à différentes périodes de l'histoire. Dans l'Antiquité, le cas le plus célèbre et le plus documenté est celui du *ius gentium* des Romains, qui était en fait un ensemble de règles internationales et d'institutions juridiques accordées au peuple pour pouvoir agir également dans le commerce international, ayant en même temps, la certitude que ces règles seraient également reconnues dans le droit interne romain comme une coutume internationale du droit commercial²⁶. Après la chute de l'Empire romain (476 après J.-C.), ce sera au Moyen Âge qu'il y aura une renaissance du droit commercial et les fondements de la *lex mercatoria* se développeront. Cependant, il y a une distinction temporelle à faire : le Moyen Âge a duré environ mille ans, au tournant de l'an 1000. La période antérieure à l'an mille, est définie comme "Haut Moyen Âge", la période suivante " Bas Moyen Âge ". Le Moyen Âge s'achève enfin avec la découverte des Amériques en 1492 environ. C'est précisément dans la période qui suit l'an mil, donc à la fin du Moyen Âge, qu'il y a un réel renouveau du commerce. La plus grande impulsion pour le développement économique et le commerce a été donnée par les croisades. Avec les croisades, l'ancien système commercial qui voyait un trafic de marchandises principalement entre l'est et l'ouest, entre les empires de l'est et les nouveaux royaumes barbares romains de l'ouest, a été changé grâce à la centralité géopolitique retrouvée des pays d'Europe occidentale. Comme la France et l'Angleterre, mais surtout grâce à l'ingéniosité des républiques maritimes de Gênes, Pise, Amalfi et Venise. Les

²⁵ B. Goldman, *Frontières du droit et lex mercatoria*, archives de philosophie du droit, 1964.

²⁶ P. Francescakis, *Droit naturel et droit international privé, Mélanges Maury*, Paris, 1960, Tome I.

anciennes routes commerciales est / ouest ont été supplantées par de nouvelles routes nord / sud, qui servaient de pont entre la Méditerranée et l'Europe continentale²⁷. Ces nouvelles routes étaient gérées par des caravanes de marchands d'origine septentrionale ou méridionale, qui devaient se retrouver à mi-chemin (souvent dans les villes du nord de l'Italie ou aux ports de Marseille et de Venise) pour exercer leur métier. Par la suite, la section nord / sud est bien définie, son départ vers le sud peut être indiqué dans les républiques maritimes du centre-nord de l'Italie, pour arriver dans les Flandres via la région française de Champagne (impliquant des villes telles que Troyes, Lagny et Bar-sur-Aube). Ce sont ces commerçants qui ressentent le besoin de nouvelles pratiques en droit commercial international.

2.7 Du commerce géré par les seigneurs au commerce municipal.

Au Moyen Âge, les commerçants doivent appliquer des règles de nature très variée. Les États décident de manière autonome quels trafics passer à l'intérieur de leurs frontières et lesquels exclure. Même si en général les suzerains et seigneurs étaient favorables aux échanges commerciaux, en raison de l'avantage économique que leurs domaines acquéraient, cela n'était pas entièrement tenu pour acquis²⁸. Dans ces cas, la meilleure solution restait de négocier avec les organisations et les états réticents au commerce, promettant en retour des avantages politiques et économiques. La situation commence à changer avec la naissance de la commune, en France comme en Italie, où les marchands et la bourgeoisie émergente sont devenus le moteur du renouveau politique et social, capable d'exercer une pression contre les seigneurs et permettant ainsi une gestion régulière du commerce, essentiel pour une économie plus dynamique. En particulier dans les communes italiennes, les nouvelles structures politiques communales se sont développées en donnant la priorité au commerce, fondant un nouveau modèle social basé presque exclusivement sur les échanges commerciaux. Le cas le plus frappant est celui de Venise, que l'on peut définir comme une véritable oligarchie commerciale. La structure politique formée par le Grand Conseil, le Sénat, le Conseil des Dix et le Doge sont à différentes périodes de l'histoire de la République de Venise, gérées comme la prérogative de ceux qui exerçaient des professions marchandes et leur accès aux fonctions publiques était garanti par le livre d'or du patriarcat vénitien²⁹. Un autre exemple d'organisation municipale gérée par des marchands est celle typique des villes appartenant à la Ligue hanséatique.

²⁷ C. Desplat, *Foires et marchés dans les campagnes de l'Europe médiévale et moderne*, Toulouse, PUM, 1996.

²⁸ P. Huvelin, *Étude historique sur le droit des marchés et des foires*, Thèse Paris, 1897.

²⁹ E. Crouzet-Pavan, *Venise triomphante, les horizons d'un mythe*, Paris, Albin Michel 2004.

2.8 L'Église et ses limites.

Une autre relation complexe à laquelle les marchands ont dû faire face est celle avec l'Église. Ce que l'Église ne pouvait pas tolérer, c'était le prêt à intérêt, qu'elle cherche à condamner comme étant contraire à sa propre doctrine. L'interdiction du prêt à intérêt est une règle stricte tout au long du haut Moyen Âge, par conséquent la majorité des transactions commerciales et des investissements ont été interdits, le seul type de prêt autorisé était le prêt à la consommation, car même s'il n'était souvent pas licite selon les diktats de l'Église, il permettait à une grande partie de la population la plus pauvre de se nourrir et dans ce contexte c'était justifié. Cette grande limitation est la principale raison pour laquelle le trafic commercial et les activités bancaires étaient gérés presque exclusivement par des Juifs, parce qu'ils étaient étrangers aux diktats de l'Église catholique³⁰. L'Église, cependant, avec l'avènement de l'an mille, réalise les avantages économiques que les Juifs, les Arabes et autres groupes nomades obtenaient grâce au commerce, elle essaya donc de trouver des exceptions qui permettraient également aux Chrétiens de pratiquer le commerce ou le prêt sans contrevenir à sa propre doctrine.

Les exceptions les plus courantes étaient : l'extrême nécessité et le service de l'Église. D'autres exceptions ont été appliquées au fil du temps :

- L'exception du prêt foncier : les juristes de l'Église approuvent le paiement d'un intérêt, si l'intérêt n'est pas payé en argent, mais par l'utilisation de la terre et de ses fruits.
- L'exception de l'échange manuel, avec transfert intégral d'un sujet à un autre : l'Église admet le prêt à intérêt qui implique un transfert de fonds, uniquement si la totalité des fonds (souvent monétaires) passe d'un sujet à un autre. Il est essentiellement interdit de diviser le montant à plus d'une personne, ou de payer la somme en plusieurs versements.
- L'exception du risque pris sur le capital prêté : l'église estime droit d'obtenir un intérêt sur le capital prêté si l'activité financée est risquée et pourrait entraîner des pertes importantes. Par exemple, un prêt maritime.
- L'exception de la société commerciale : lorsque le capitaliste foncier commence à financer les marchands, les premières sociétés commerciales sont fondées. Dans ce contexte, l'église considère que le prêt à intérêt est admis, car l'activité est considérée comme risquée.

³⁰ J. Attali, *Les juifs, le monde et l'argent: une histoire économique du peuple juif*, Paris, Fayard, 2002.

Ces limites ne seront partiellement surmontées qu'avec l'avènement du protestantisme et en particulier du calvinisme³¹.

2.9 La naissance d'un *ius mercatorum*, ancêtre de la *lex mercatoria*.

La naissance d'un droit des commerçants ne correspond ni à la naissance de la *lex mercatoria*, ni à un système bancaire ou d'assurance efficace, mais elle sera à la base des développements ultérieurs³². Le droit des commerçants a une double origine : d'une part il a été créé par les commerçants eux-mêmes, d'autre part, il a été développé par les interventions d'institutions, telles que les États ou les municipalités pour faciliter le développement des échanges et en tirer parti³³.

Le lieu d'application de ce droit est le marché, entendu comme tout lieu où se déroule la rencontre entre l'offre et la demande, même si au début de l'ère moderne ce « lieu » n'était que physique. Le droit qui se développe se caractérise par une procédure particulièrement sommaire et rapide et avait pour seul but d'être pratique pour les opérateurs commerciaux, les commerçants.

Le développement d'un droit marchand va de pair avec la redécouverte du droit romain.

³¹ Max Weber, *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme*, Paris, Flammarion, 2009.

³² M. Fortunati, *From lex mercatoria to commercial law*, V. Piergiovanni, Berlin, Duncker and Humblot, 2005.

³³ À partir de ce processus, le droit commercial moderne se développe.

Chapitre 3 : Naissance et définition de l'assurance maritime.

3.1 Introduction.

L'assurance maritime ne trouve pas son origine uniquement dans des usages commerciaux ou en raison des besoins pratiques de chaque acteur concerné. Toute l'activité économique, n'étant pas sans risque, a besoin de certitudes plus concrètes. Ces certitudes doivent être avant tout de nature économique, car c'est par l'argent que toute l'activité économique peut rétablir l'état d'avant tout choc. L'économie de l'assurance ne doit pas être comprise comme une discipline distincte³⁴. Il est donc important de saisir les aspects fondamentaux qui lient l'économie générale et l'assurance.

L'activité d'assurance est née de la volonté des agents économiques de protéger l'existence de leurs activités contre les dommages accidentels ou volontaires. Cela a pour origine un sentiment humain bien défini, le pour de prendre un risque. L'assurance permet de garantir une protection contre les nombreuses activités, chacun a droit à une indemnité selon la nature et l'importance des dommages subis en cas de sinistre ou d'accident. Cette protection est basée sur la mutualisation des risques, donc tous les assurés versent une somme à échéance périodique, et chaque fois qu'ils subissent un dommage, ils sont remboursés avec une indemnité variable³⁵. Cependant, il n'est pas possible de garantir tous les risques, il est seulement possible de garantir des risques en capital qui peuvent être quantifiés.

3.2 L'assurance maritime est née sous la forme d'un prêt.

Cependant, l'assurance maritime à l'origine n'avait aucun trait mutuel. Il était en fait géré comme un prêt qui couvrait les dommages et l'usure subis par les véhicules. Ce type de contrat n'était pas fiable, car il permettait aux deux parties de spéculer sur le montant du prêt. Avec le mot « assurances », notamment au Moyen Âge, on se réfère à différents types de relations contractuelles. Cependant, tous les rapports avaient en commun de traiter de la gestion des risques. Ce n'est qu'à l'époque moderne, avec l'avènement de l'assurance maritime, que le contrat d'assurance tel que nous le connaissons aujourd'hui s'est imposé. La pratique commerciale, qui à l'époque s'intensifiait, était fondamentale pour le développement de l'assurance, elle ressentait le besoin de protection avant les autres secteurs. Le prêt, c'est-à-dire le prêt destiné à l'assurance maritime et à la prévention de l'usure des biens destinés à des fins commerciales, est encore un type de contrat en vogue. Ces types de prêts, bien

³⁴ G. del Vecchio, Teoria economica dell'assicurazione, Egea Spa.

³⁵ Universalis Enciclopedia, économie de l'assurance.

qu'ayant déjà été pratiqués à l'époque hellénistique³⁶, trouvent aussi leur origine grâce aux relations avec l'Inde et les lois hindoues, précisément dans *Manusmṛiti*, un recueil de lois aussi appelé *Lois de Manu*³⁷.

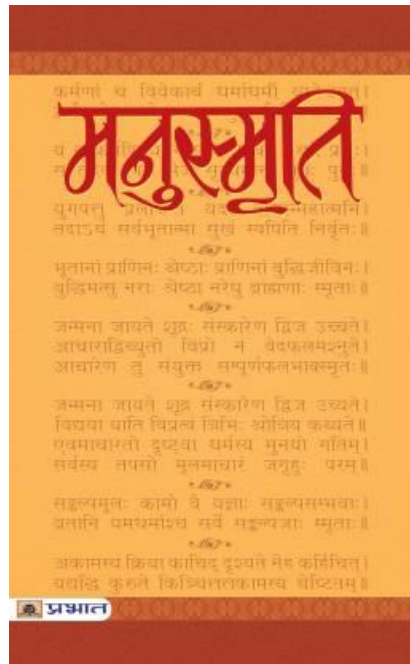


Figure 3 Titre de page du Manusmṛiti, hindi edition, TIKAKAR, RAMCHANDRA VERMA SHASTRI, 2017 (commons.wikimedia.org)

Au début du Moyen âge, les bateaux qui étaient assurés avec ces prêts transportaient des biens précieux, surtout des métaux et des épices, afin de pouvoir rembourser intégralement le prêt avec une partie du chargement. Par la suite, les prêts sont devenus plus flexibles et les navires de moindre valeur ont commencé à être assurés. De nombreux risques pouvaient subsister, qui pourraient difficilement être résolus avec un bon équipement, comme la présence des pirates. Une tentative pour résoudre les risques dans la mer est faite avec un traité de non-agression entre les différentes parties impliquées sous le contrôle d'un juge³⁸. L'existence de ces pratiques et de ces actes tendent tous à mettre en œuvre la sécurité des routes commerciales, mais dans le commerce maritime était plus difficile de contrôler les eaux, par rapport au contrôle qu'exercent les autorités sur le continent, il est donc devenu obligatoire d'utiliser ces outils et ils ont commencé à les définir « assurance » pour les différencier d'autres pratiques et d'autres actes. Grâce aux marchands, ces pratiques se sont répandues d'abord dans toute la Méditerranée puis en Europe continentale, à la suite du développement des

³⁶ R. Dareste, *Du prêt à la grosse chez les Athéniens*, RDE, 1855.

³⁷ G. Strehly, *Les lois de Manou*, E. Leroux, Paris, 1893.

³⁸ P. Biarnoy De Merveille, *La coutume de Normandie, réduite en maximes*, Charpentiers, 1707.

marines française, hollandaise et anglaise. Le contrat d'assurance proprement dit trouve son origine dans les siècles allant du XIII^e au XIV^e³⁹, A une époque marquée par une renaissance maritime, religieuse, commerciale et économique de l'Europe. Dans cette discussion, toutes les interdictions seront exclues comme aussi l'usure de l'église, je me suis concentré sur les traits qui se rapportent proprement à la branche assurance et plus précisément comment l'église a tenté de dépasser sa propre doctrine pour justifier la pratique de l'assurance et de la banque.

3.3 L'origine commune des banques et des prêts d'assurance.

La naissance des banques est essentielle, ce qui se produit avant le besoin d'assurance. La banque, en effet, ainsi que l'assurance, découlent d'une nécessité commerciale. A l'époque classique et jusqu'à la fin du haut Moyen Âge, le moyen de paiement le plus répandu était l'échange de métaux précieux, la valeur des pièces qui circulaient pour effectuer les échanges était déterminée par la valeur du métal dont elles étaient composées, il n'y a aucune autorité capable de leur donner des valeurs conventionnelles⁴⁰. Cependant, toutes les pièces n'étaient pas équivalentes. Chaque État frappait sa propre monnaie, qui avait un poids différent de celui des autres États. Elle avait donc une valeur différente. Avec le début du commerce à grande échelle, ces variétés de pièces, surtout en Italie et en Allemagne, rendaient l'échange compliqué, il fallait donc un personnage qui avait l'autorité et la compétence pour changer les différentes pièces. Cette figure était le changeur, qui s'est rapidement intéressé aux villes et aux échanges des marchés. Par la suite, les marchands ont préféré de ne pas changer les pièces après chaque transaction, mais laisser leurs dépôts de capital en sécurité chez le changeur. Le changeur est ainsi devenu un banquier qui gère les dépôts, mais aussi au fil du temps les prêts et les investissements, fondant respectivement les banques de dépôt, les banques de crédit et les banques d'affaires⁴¹. Parmi les prêts accordés par les banquiers figuraient des assurances destinées à protéger les dommages, des commerçants. De cette façon, il est possible d'affirmer qu'avec la naissance des premières banques, les assurances sont des prêts sous forme de primes d'assurance⁴². De cette façon, la création de grandes sociétés est facilitée. Ces types d'entreprises sont appelés « commenda ».

³⁹ E. Bensa, *Il Contratto di assicurazione nel medioevo - Studi e ricerche*, Gênes, tipografia marittima, 1884.

⁴⁰ J. Heers, *La naissance du capitalisme au moyen-âge : changeurs, usuriers et grands financiers*, Paris, Perrin, 2012.

⁴¹ J. Hilaire, *Le notariat et la pratique des affaires, gnomon*, 2000.

⁴² P. Pierucci, *La contabilità nel bacino del mediterraneo*, Milano, F. Angeli 2009.

Par la suite, ces entreprises vont se développer pour se spécialiser, puis pour s'occuper d'un objet précis, qui peut être le transport maritime, l'agriculture, l'industrie textile ou autre. Ces sociétés plus spécialisées ont pris le nom de « compagnie »⁴³. Les sociétés étaient fondamentales pour le développement du système commercial et d'assurance vénitien et méditerranéen (chap. 4.).

L'exemple le plus connu de ces entreprises sera la banque familiale Médicis. Les Médicis, avec leurs succursales, accordaient des prêts aux principales villes italiennes, mais aussi la France, la Flandre, Londres et l'Espagne⁴⁴.

3.4 Le dépassement de la morale chrétienne.

La fin du Moyen-âge est marquée par une ouverture économique et juridique progressive vers des territoires plus vastes, qui n'étaient pas gérés de manière féodale. Dans ces territoires, il y aura un chevauchement entre les fragments du droit d'origine romain, qui ont toujours été suivis, et le droit canonique. L'Église adopte des canons dans le but d'une morale dans la société, donc avec le droit canonique elle cherche à régler les relations économiques entre les laïcs et les ecclésiastiques. Pour tenter plus précisément de maintenir l'idéal d'équilibre contractuel. Dans le même temps, des activités économiques séculaires ont commencé à se développer également grâce au commerce, et des entrepreneurs, ainsi que des commerçants, ont commencé à s'associer pour assurer la continuité de leur activité⁴⁵. L'Église était dans une position ambiguë dans ce contexte, car d'une part, se référant à certains passages de l'Évangile de Luc, elle condamnait l'usure et les prêts à intérêt, d'autre part elle tentait de s'ouvrir aux activités économiques laïques, et se rapprocher de la tradition du droit romain pour tenter de libéraliser sa doctrine. Ainsi, comme il est dit aussi dans le deuxième chapitre, l'Église essaie d'opérer sur le marché du prêt en légitimant les prêts à titre dérogatoire et compensatoire, mais en même temps en définissant dans quels cas il était possible de recourir au prêt d'assurance et dans quel cas non.

3.5 La naissance du contrat d'assurance.

Le contrat d'assurance est né grâce aux commerçants du sud de l'Europe pour garantir une sécurité maritime minimale. Cette garantie minimale visait à protéger les commerçants des dommages causés

⁴³ B. Doumerc, *De Jaques Coeur à Renault, gestionnaire et organisation*, Toulouse, PUSST 1995.

⁴⁴ J. Heers, *Le clan des Médici. Comment Florence perdit ses libertés (1200-1500)*, Paris, Perrin 2008.

⁴⁵ W. Mitchell, *An Essay on the Early History of the law Merchant*, Cambridge University Press, 2011.

par les risques qu'ils encouraient dans l'exercice de leurs activités habituelles. L'identification historique du contrat d'assurance maritime est le résultat de plusieurs influences : la pratique commerciale des républiques maritimes italiennes, à cet égard les sources d'assurance dans la République de Venise seront analysées, et la codification française.

Le contrat d'assurance maritime est né comme un contrat de prêt, mais par la suite il se stabilisera autour du contrat de vente. Ce qui distingue le contrat d'assurance de l'ère moderne des autres types de contrats antérieurs, c'est précisément la concentration de la pratique de l'assurance sur le contrat de vente. Autrefois, il y avait des soutiens aux commerçants et aux risques qu'ils encouraient, mais il s'agissait de contrats beaucoup plus proches des prêts. Les contrats de vente qui étaient le plus souvent assurés sont le contrat d'affrètement, qui portait généralement sur la location de choses et de moyens utiles au commerce maritime et le contrat de société qui s'est développé après la naissance des premières sociétés commerciales. Le contrat de affrètement concerne principalement la garantie de transport. Le contrat de société était plutôt caractérisé par la présence de deux parties définies, le capitaliste et l'entrepreneur. Le capitaliste assurait l'entrepreneur contre des risques de toutes sortes, du vol aux incendies et de la piraterie au naufrage. Ce qui est donc assuré, ce n'est pas le voyage lui-même dans ce type de contrat d'assurance, mais le risque.

Au fil du temps, le contrat d'assurance maritime devient une sorte de contrat de vente. L'évolution du contrat d'assurance en tant que contrat de vente se fait par étapes. Au début du XIV^e siècle, le contrat d'assurance ressemblait encore à un prêt. Le type de contrat d'assurance a changé avec l'avènement du contrat d'échange qui permettait les transactions à distance. L'avantage du contrat à distance était que les transactions qu'ils avaient prises en charge la stabilité des taux de change. Par la suite, dans la pratique commerciale se sont affirmés les contrats de vente plutôt que des contrats d'échange. Avec le contrat de vente s'il affirmait le principe que dans la sphère commerciale il n'y avait pas seulement des échanges, mais plus proprement des ventes. La différence entre l'échange et la vente s'est fermée au début de l'ère moderne, lorsque le début des échanges avec les Amériques a eu lieu. L'échange était compris comme une forme de troc, par exemple lorsque les Européens pratiquaient le commerce triangulaire et la traite négrière échangeaient des esclaves contre d'autres grâces. Par la suite, lorsque le contrat de vente a été affirmé, le principe a été affirmé que tous les biens ont un prix, donc les produits n'étaient plus échangés avec des produits ou des esclaves, mais à tout était donné un prix et seul le prix mon était échangé. Ainsi, avec l'affirmation du contrat de vente, l'objet de l'assurance maritime n'est plus le risque lui-même, mais la chose assurée et sa valeur⁴⁶.

⁴⁶ C. Broussy, *Histoire du contrat d'assurance*, thèse dactylographiée.

Chapitre 4 : L'expérience vénitienne : l'assurance maritime et le secteur commercial dans la République de Venise.

4.1 Introduction.

L'augmentation de la population vénitienne, ainsi que l'influence de la ville, non seulement en Europe et dans la Méditerranée, mais aussi en Asie et en mer du Nord, ont fait de la ville de Venise un pôle commercial très important du début du Moyen Âge. L'activité la plus rentable est celle du commerce maritime, il devient donc indispensable de réguler la navigation, de mettre en place la marine et de financer les chantiers navals⁴⁷.

4.2. Les premières lois en la matière à Venise.

Le commerce à Venise se caractérise par un chevauchement des sources, dû à une législation chaotique. Il y avait une prédominance de la coutume. Les racines de cette structure confuse du droit se trouvent à Byzance, où l'État contrôlait scrupuleusement tous les aspects de la vie publique et souvent privée⁴⁸. Même après l'entrée en vigueur des lois, la coutume reste l'épine dorsale de la législation maritime. La priorité accordée à la sphère économique et commerciale ne se concilie pas avec un système dans lequel le commerce était réglé par la coutume. Dans le même temps, il faut dire que le système vénitien tend à réglementer les aspects des bateaux et à assurer la sécurité du navire et de la cargaison plutôt que des personnes physiques.

⁴⁷ Gino Luzzato, *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, Centro internazionale delle arti e del costume, Venezia, 1961, pp 35-145.

⁴⁸ Società economia istituzioni, *Le istituzioni*, a cura di G. Borelli, G. Ortali, G. Zordan, Verona, Cierre 2002, pp 621-623



Figure 4. *Il doge sul Bucintoro presso la riva di S. Elena*, Francesco Guardi, 1766, cm. 100x76, Louvre, Paris. (Homolaicus.com)

La preuve de cela est que dès le début du Moyen Âge, il existait déjà des formes de sauvegarde de la flotte marchande, telles que l'interdiction de la navigation en période hivernale ou l'interdiction de routes moins sûres pour les présences de pirates. Cependant, le rôle du commerçant était respecté dans la société, en fait, depuis la fin du Moyen Âge, seuls les citoyens vénitiens pouvaient acquérir le statut de commerçant. Par la suite, le contrôle des titres vénitiens devint plus strict, surtout à partir du XIV^e siècle avec la fondation de *l'officium de navigantibus*. S'il n'était pas possible de prouver la validité des qualifications ou de les posséder, la sanction était l'exclusion du commerce⁴⁹. Les Vénitiens ont essayé de faire de Venise le port d'escale général de tout l'Occident. Par conséquent, des coutumes, il ressort clairement la nécessité non seulement de développer la ville d'un point de vue commercial, mais aussi d'essayer de détenir un monopole commercial. De cette manière, le commerce des denrées alimentaires a joué un rôle moteur. Les fortifications et les flottes militaires ont également servi à revendiquer le droit au commerce d'exclusivité, non seulement contre d'autres puissances maritimes, mais également contre d'autres villes du continent. Un autre principe qui a

⁴⁹ Jean-Claude Hocquet - I Meccanismi dei traffici, Storia di Venezia, Treccani, www.treccani.it

caractérisé la politique commerciale vénitienne pendant des siècles était de donner un soutien et une priorité au secteur commercial sur tous les autres aspects de la vie économique. Il était donc nécessaire de développer les meilleures conditions pour le commerce maritime.

4.3 Hiérarchie des normes et catégorie de marchands.

Le marchand vénitien se trouve dans un système dans lequel il est protégé dans les territoires de la ville, dans un pays étranger et dans les relations avec les créanciers. La hiérarchie des normes était généralement la suivante :

- 1) Il pactum ;
- 2) Lo statutum;
- 3) Usus ;
- 4) Arbitrium⁵⁰.

4.4 Les *Pacta*.

Partant du plus haut rang, la ville de Venise avait conclu une série de pactes avec d'autres villes maritimes et la région du nord de l'Italie en général. L'objectif de ces pactes était de garantir la liberté des échanges, les questions douanières et la protection juridique des personnes. Cependant, cet instrument n'assurait pas la paix entre les villes concurrentes, en effet, outre les désaccords pour non-respect des accords, il y avait aussi le non-paiement par des commerçants étrangers aux investisseurs vénitiens qui se traduisait souvent par des affrontements armés. Un autre front sur lequel les ambassadeurs se sont concentrés dans la stipulation des pactes était la lutte contre la piraterie et le vol d'épaves maritimes. Ne pas perdre les bateaux et les charges qu'ils contenaient était un besoin commun et fondamental pour tous les marchands et navigateurs. Une autre demande typique des pactes était le traitement du défunt dans un pays étranger. Ce sont les principaux points que le droit commercial vénitien a traité avec l'instrument du pacte. Si le pacte ne prévoyait pas le cas en question, alors le juriste se référait aux lois de Venise : les statuts.

4.5 *Codex marcianus latinus*.

Une grande partie du contenu est tirée du *Codex Marciano Latinus* : ce manuscrit contient dans les premières pages un recueil des lois d'âges différents de manière homogène, facilitant la consultation

⁵⁰ Storia di Venezia, Treccani, www.Treccani.it

des juristes ⁵¹. Le manuscrit marcien, dans ses différentes versions contient plus de 74 chapitres, la paternité de l'écriture a été donnée à Ranieri Dandolo ⁵². Cependant, bien qu'une collocation temporelle antérieure aux années 1200 soit évidente, il n'y a pas d'avis univoque concernant leur collocation temporelle et à qui attribuer la paternité de l'écriture. Il n'y a pas de formule statuaire typique des statuts vénitiens médiévaux et il manque évidemment la date de publication. Il y a moins de doute pour les chapitres suivants, qui sont datés de 1204 et sont appelés *Novae Constitutiones sive leges* (Nouveaux décrets ou lois). En tout cas, les chapitres 30 à 35 du manuscrit sont fondamentaux, parmi les diverses règles de nature diverse, deux institutions fondamentales dans le domaine du commerce et des assurances sont décrites, à savoir les collèges et la rogadìa. Alors que la rogadìa prévoit toujours une relation entre commerçant et investisseur, cependant le risque et la charge financière ont été divisés en un ratio d'un tiers pour le commerçant et de deux tiers pour l'investisseur, restant possible un renversement des charges entre l'investisseur et le commerçant si ce dernier n'est pas allé remettre la somme due à l'investisseur dans le lieu et l'heure établis. Il y avait aussi d'autres relations juridiques réglementées dans le texte et concernaient deux parties précises : d'une part il y avait l'opérateur (l'armateur), d'autre part le magister navis (le capitaine). Les deux personnages étaient essentiels à la navigation, en effet, après la chute de l'Empire romain d'Occident, la mer Méditerranée fut soumise à plusieurs très fortes présences de pirates d'un point de vue militaire, comme les Slaves, les Normands et les Sarrasins. De ce contexte émerge la nécessité de donner plus de pouvoirs et de codifier les rapports non seulement du magister navis, mais aussi de l'exerciseur ⁵³. Une importante activité statuaire ultérieure a été menée par Pietro Ziani, doge de la république de Venise, qui a harmonisé les décrets de Dandolo, en faisant des ajouts au manuscrit de Marciano, mais aussi en réglementant et en intégrant les règles antérieures pour les adapter à la nouvelle réalité municipale vénitienne.

4.6 L'activité statuaire de Jacopo Tiepolo.

L'activité statuaire de Jacopo Tiepolo a été interprétée comme une consolidation et une réorganisation des règles existantes.

⁵¹ Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia, tlion.sns.it

⁵² Marin Sanudo, *Vite dei Dogi*, a cura di Giovanni Monticolo, in *Rerum Italicarum Scriptores*. Nuova edizione riveduta amoliata e corretta, Città di Castello, Lapi 1900, pp 526-527

⁵³ *Storia di Venezia*, Treccani, treccani.it



Figure 5. Portrait de Jacopo Tiepolo, 1670-1690 (italyonthisday.com).

Le *Statum Novum* du 1242 est en fait le texte le plus articulé et le plus complet des précédents, représentant un jalon dans la codification afin de représenter un tournant qui opère dans une division entre les statuts pré et post Tiepolo⁵⁴. La référence au Codex Marciano Latinus, qui représentait la plus grande collection de lois dans le domaine maritime et commercial, était fondamentale dans l'œuvre du doge. Dans un premier temps, en effet, Tiepolo s'est occupé de mettre à jour le code marcien lui-même, puis de procéder à la rédaction du *Statutum Novum*. L'activité législative avec l'élection de Tiepolo assume une vivacité sans précédent. Les premières années de son gouvernement ont donné naissance à d'importantes réformes civiles, approuvant vingt-huit chapitres appelés "*Novae Legis*". Les *Novae Legis* réformaient l'aspect procédural notamment en raccourcissant les processus et en établissant des conditions pour la durée du processus. De cette manière, la justice est devenue plus efficace et le commerce a également bénéficié d'un renforcement de la certitude de la sanction et d'une fluidité bureaucratique et procédurale. Après cette première série de statuts, Jacopo Tiepolo a approuvé un nouveau chapitre intitulé « *Quilibet Venetus de Debt Librarum XXV possit suam consegui rationem coram iudicibus forinsecorum* » qui visait à résoudre la croissance exponentielle des jugements pendants. Par la suite, le *Statutum Novum* a été approuvé, qui est resté le noyau de la juridiction civile vénitienne jusqu'à la fin de l'ère moderne, mais avec plusieurs novations au cours des siècles. L'intention de l'auteur, comme indiqué dans le prologue, était de donner sécurité et certitude à la population, en << mettant la main >> aux lois civiles afin de protéger la sécurité des

⁵⁴ Roberto Cessi, Prefazione a Gli statuti veneziani di Jacopo Tiepolo del 1242 e le loro glosse, Venezia: Istituto veneto di scienze, lettere e arti, 1938.

honnêtes gens en freinant avec la << peur du châtement >> la tentation de << nuire autres". Il est essentiel de traiter brièvement le troisième livre du *Statum Novum*, il traite généralement des contrats. La discipline a également été appliquée dans le cas de *la rogadia* initialement par analogie, ensuite légitimée par la révision du premier et du deuxième chapitre. Dans le troisième chapitre, il a également été prévu le cas où le commerçant a des obligations envers plusieurs investisseurs ayant des relations concernant un seul voyage, ou les cas où un commerçant implique le même investisseur dans plusieurs associations ou dans le même collège géré par plusieurs interventions financières. Ainsi, les cas atypiques les plus fréquents ont été réglés et des garanties plus importantes ont été données aux investisseurs et aux commerçants, même si l'institution n'était pas encore comparable à l'assurance contemporaine.

Il est également devenu possible de mener des activités commerciales sous forme collective, avec l'institution de la société fraternelle, contenue dans le quatrième chapitre du troisième livre. Avec cette institution qui allie la succession à la sphère commerciale, remédier à la fragmentation excessive des entreprises privées marchandes à la suite du décès du chef de famille. Ainsi, avec cette innovation, il a été possible de gérer des activités commerciales, même à distance, sous une forme collective entre les héritiers d'un patrimoine spécifique. De cette façon, les actifs n'ont pas été fragmentés et le capital de l'entreprise est resté constant pendant des périodes beaucoup plus longues et même après le décès du fondateur. Au fil du temps, *le Statum Novum* a reçu une législation complémentaire mais aussi modificative des doges qui ont succédé à Jacopo Tiepolo. Le grand succès du statut de Tiepolo tient sans aucun doute à sa simplicité d'application. Contrairement au statut de Zénon qui, bien que plus détaillé, notamment dans les domaines maritime et commercial, a cessé d'être mis en pratique même s'il n'a jamais été révoqué⁵⁵. Au fil du temps, les statuts précédant celui de Zénon sont également tombés en désuétude et certains fragments sont restés en vigueur en tant que lois formelles. Venise devait donc reconnaître qu'elle n'était plus en mesure non seulement de remédier aux troubles de la marine marchande, mais aussi de ne pas répondre au besoin de sécurité juridique typique des années de son déclin.

4.7 Résolutions et sources résiduelles.

Mais la grande complexité du droit maritime vénitien était une série de résolutions visant à satisfaire des besoins très spécifiques. Ces résolutions n'ont été joints aux cinq livres des statuts de Jacopo

⁵⁵ Zordan, *L'ordinamento giuridico*, pp 150-164

Tiepolo qu'au XIV^e siècle, car ils sont devenus une partie intégrante du *liber sextus*⁵⁶. La particularité de ce type de législation est de traiter méticuleusement le facteur technique du transport de marchandises, en négligeant plutôt les questions de droit maritime international qui sont devenues la compétence exclusive des ambassadeurs qui ont stipulé les pactes. D'autres aspects ont plutôt été laissés au droit coutumier, comme le prêt et l'échange maritimes. Le centre de la législation vénitienne était donc le navire. Une flotte navale bien équipée et bien servie était essentielle au fonctionnement du commerce. Des dispositions précises concernaient, par exemple, le nombre de personnes à bord, la construction navale et la navigation. Ces problèmes ont également été résolus collectivement par des commissions mises en place pour chaque cas particulier. Ces commissions étaient nécessaires et représentaient une garantie supplémentaire de protection pour les marchands à bord. Si les statuts sont toujours restés en vigueur, ils sont constamment complétés par des résolutions du grand conseil qui, dans la plupart des cas, régleme la sphère commerciale. Par ailleurs, le pouvoir judiciaire est devenu de plus en plus pressant avec l'affirmation d'un domaine de compétence exclusive du pouvoir judiciaire. Cette intervention étatique de plus en plus oppressive a été exercée pour prévenir autant que possible les naufrages, la contrebande, la fraude fiscale et la propagation des maladies infectieuses. Ce type de législation a été renforcé par un large recours à des normes *sub poena* ou à des dispositions contenant, souvent parmi les derniers paragraphes, des sanctions de nature pénale. Si les pactes et les statuts n'étaient pas suffisants pour résoudre les différends, la coutume était utilisée. Même si les usages n'étaient pas insuffisants, alors l'arbitrage des juges a été utilisé, ce qui dans la plupart des cas avait tendance à protéger Marchande.

⁵⁶ Zordan: L'ordinamento giuridico, pp 201-205

Chapitre 5 : Histoire du droit de l'assurance maritime : des premières ordonnances en France à la codification napoléonienne.

5.1 Les premières codifications françaises de l'assurance commerciale maritime : des édits de Charles V à l'ordonnance de 1681.

La France et les autres pays qui dominaient le commerce maritime, comme la république de Gênes, la république de Venise, l'Espagne, le Portugal, l'Angleterre et les Pays-Bas, ont besoin de réglementer et de codifier les coutumes de la navigation. L'un des premiers édits concernant l'assurance étaient les édits de Charles V qui limitaient l'indemnité d'assurance au préjudice réel. Par la suite en France, le roi Charles IX avertit que le trafic d'assurance, notamment chez les marchands de Rouen, avait besoin d'une forme de codification honorable, décente et efficace. Cette nécessité fut solennellement reconnue en mars 1556. Les intérêts des assurances maritimes sont garantis par un édit. Cet édit prend le nom de "création et établissement d'une place commune et juridiction des marchands de la ville de Rouen". Ce texte est important et offre aux commerçants des facilités pour leurs métiers qui débutent par la réglementation du secteur des assurances.

Au début du XVIIe siècle, les marchands de la ville de Rouen rédigent un document concernant les usages et les coutumes du commerce en vigueur dans le port de la ville, sous la forme d'un recueil appelé « guide utile et nécessaire pour ceux qui pratiquent le métier et ceux qui croisent la Mer ». La première publication de ce document semble dater de 1607. Ce document réglementait de manière très détaillée la pratique de l'assurance maritime et peut être considéré comme le « premier code des assurances » bien que son utilisation reste au niveau local. Plus d'un demi-siècle plus tard, Louis XIV signe sa fameuse ordonnance d'août 1681 "concernant la Marine" qui reprend en partie les dispositions du "guide" de Rouen.

A la fin du XVIIe et au début du XVIIIe siècle, le commerce en France était géré par au moins trois ministères différents, le ministère des Affaires étrangères, le ministère de l'Économie et le ministère des Finances. Cependant, le ministère des finances est celui qui a le plus d'influence sur la politique commerciale, tant dans le commerce intérieur qu'extérieur ainsi qu'aux frontières avec l'Italie, l'Espagne, les Pays-Bas, l'Allemagne et l'Autriche. Il y avait un secrétariat de la Marine qui s'occupait proprement du commerce maritime avec toute la colonie française. Il y avait aussi un autre ministère qui s'occupait du commerce extérieur, surtout dans la Méditerranée, le secrétariat d'État aux affaires étrangères. L'application de la règle édictée par les ministres relevait de la responsabilité des élus

locaux qui ne contrôlaient pas l'application dans ces territoires Jusqu'au XVIIe siècle, il n'y avait pas de représentation marquée des intérêts économiques dans la structure politique monarchique. Les intérêts économiques étaient largement garantis par les municipalités. À la fin du XVIIIe siècle naissent les premières chambres de commerce, ancêtres des chambres de commerce actuelles. Leur constitution trouve son origine au Moyen Âge lorsque des associations de commerçants se sont constituées dans les communes. Ce sont ces associations de commerçants qui s'occupaient des intérêts économiques les plus importants pour la commune. Les premières chambres de commerce sont nées sur ce modèle. Avant le XVIIIe siècle, on trouve en France un premier cas isolé de chambre de commerce, à Marseille, où une association de commerçants tentait de gérer les besoins commerciaux du port de Marseille. Par la suite, des structures organisationnelles similaires se sont répandues dans plusieurs villes françaises comme à Lyon, Rouen, Toulouse, Montpellier, Bordeaux, La Rochelle et Lille.



Figure 2. Chambre de Commerce et d'Industrie à Paris (www.lesechos.fr)

Paris ne connaîtra de véritable Chambre de Commerce qu'à l'avènement de Napoléon Ier. Il y a deux raisons qui justifient ce retard de la ville de Paris : la première raison est qu'elle n'était située sur aucun débouché commercial de première importance, la deuxième raison est que les commerçants parisiens ne s'occupant que marginalement de la vente de produits locaux, ils avaient donc moins d'intérêts particuliers à défendre.

La structure des chambres de commerce n'est pas uniforme. Les conseils d'administration des chambres de commerce étaient absents car les membres étaient peu nombreux, généralement de 5 à 10. C'est parce que le commerce était dirigé par quelques familles puissantes. Les premières chambres de commerce, contrairement à celles établies au XIX^e siècle, n'avaient pas de personnalité juridique n'étaient pas une réalité financière autonome, elles dépendaient des décisions personnelles des familles qui en faisaient partie. Leur fonction n'était que de coordination avec les autres réalités commerciales françaises. Chaque chambre de commerce défendait ses propres intérêts sans vision large des choses. Ce sera seulement la politique de Colbert qu'a uniformisé leur structure a donné un objectif bien précis, l'accumulation de richesses⁵⁷.

5.2 Le pouvoir accordé aux armateurs.

L'ordonnance de Louis XIV n'est pas le premier acte signé par un souverain français en matière d'assurance maritime commerciale. Par des lettres datées de 1582 suivies de l'édit de mars 1584, le roi Henri III avait donné aux armateurs le pouvoir exclusif de connaître "toutes les choses de la mer", y compris les assurances maritimes. Cet édit était rendu nécessaire, car très souvent, différentes autorités du royaume avaient intérêt à négocier ou contester le pouvoir exclusif des armateurs pour traiter des choses de la mer. L'intervention du roi était donc indispensable pour rétablir l'ordre. Par une disposition de 1619, le roi confirme le pouvoir de l'armateur de Bordeaux de négocier des assurances commerciales à la suite d'un différend entre quelques marchands guyanais et les juges de la ville de Bordeaux. L'objet du litige était d'établir à qui appartenait la connaissance des polices d'assurance et autres contrats maritimes. Les décennies suivantes ne furent pas d'une grande innovation, jusqu'à la fin du siècle, car le XVII^e siècle fut, surtout en France, une période de crise économique. A ces crises s'ajoute l'arrivée de l'Etat centralisateur, absolutiste, qui cherche par tous les moyens à accroître l'influence publique sur les secteurs marchands privés, à affirmer le pouvoir des fonctionnaires et des nouvelles fonctions publiques créées à l'époque. Cela conduit à une augmentation des taxes et par conséquent à une augmentation des prix des assurances. Louis XIV avec ses ministres, notamment avec Colbert, tentera de lutter pour améliorer la situation économique française et affirmer les principes mercantilistes. Le mercantilisme n'est pas une doctrine économique propre à la France, cette doctrine est d'origine anglaise et s'est adaptée entre la fin du XVII^e et le début du XVIII^e siècle à la plupart des pays européens. C'est fondamentalement la théorie qui soutient l'enrichissement des nations par l'accumulation de métaux précieux. Cette doctrine commencera à

⁵⁷ « La Grande Encyclopédie, inventaire raisonné des sciences des lettres et des arts », l'encyclopédie en 31 volumes éditée en 1886 et 1902, par Lamirault et Cie.

pénétrer en France avec le ministre Sully sous Henri IV, mais régnera avec Richelieu sous Louis XIII et aura une réelle affirmation avec Colbert, sous Louis XIV, au point d'affirmer la forme française de mercantilisme qui s'appellera colbertisme. Pour Colbert, les intérêts français et la richesse française sont maintenus d'une part, empêchant les métaux précieux de sortir du territoire français et, d'autre part, permettant à un nombre suffisant d'entrer pour faire face à la dévaluation naturelle des métaux, ou leur sortie du territoire français. Colbert fut donc le premier à comprendre que le plus gros problème économique de la France à l'époque était la fuite de métaux précieux vers le nord, la Flandre, l'Angleterre et l'Italie. Cette perte de liquidité était due au fait qu'ils achetaient trop de produits de luxe à l'étranger, et en même temps ne produisaient que des produits bon marché sur le sol français. Avec Colbert, il y a donc un renouveau de l'Industrie étatique. Cela initie le contrôle de l'État sur l'industrie et le commerce et intensifie ainsi la réglementation du secteur commercial.

En mars 1673, Louis XIV promulgue un édit "pour le commerce de gros et en détail" qui établit que les juges et les armateurs ont le pouvoir exclusif de connaître les causes de l'assurance, le commerce en général ainsi que toutes autres questions concernant le commerce maritime. À la suite de la signature de ce texte, le comte de Vermandois, alors amiral de France, forme une demande formelle d'opposition. Par la suite, en août 1681, le rôle des armateurs est redéfini par la grande ordonnance de la marine. Dans cette ordonnance, il était fait référence à tout ce pour quoi les armateurs étaient compétents. Au titre II du premier livre intitulé « la compétence des juges et de l'armateur » il est établi : les armateurs et les juges sont chargés de connaître toutes les polices d'assurances, les obligations commerciales des voyageurs et généralement tous les contrats concernant le commerce maritime, ainsi que tous les rapports de force, soumissions et privilèges des parties concernées. En janvier 1694 des lettres du roi, rédigées sous forme de déclarations, confirment le pouvoir conféré aux armateurs. Les officiers des armateurs connaissaient en 1681, d'après les lettres précitées, toutes les dispositions en matière civile et pénale. Un siècle plus tard, une nouvelle contestation s'éleva, à la suite d'une disposition du parlement de Paris, concernant les affaires maritimes. Ce sera une disposition du conseil d'Etat du roi à rétablir les pouvoirs dus aux armateurs. Dans cette disposition du 19 avril 1750 les officiers des armateurs, doivent savoir en première instance et devant tout autre juge, toutes les questions pouvant être résolues par les pouvoirs conférés jusqu'en 1681⁵⁸.

En reconnaissant le grand pouvoir d'ordonnance aux armateurs, ils deviennent une véritable classe moyenne commerçante au fil du temps. Des maisons d'armement maritime devient alors de grands Trusts qui gèrent le commerce et l'assurance maritime et se lancent vers de nouvelles formes

⁵⁸ L.A. Boiteux, L'assurance maritime à Paris sous le règne de Louis XIV, Roche-Destrez, Paris 1945.

d'investissement, comme le commerce des produits de luxe. Les commerçants portuaires constituaient une grande bourgeoisie riche intégrée dans le cercle économique international. Les richesses accumulées par cette nouvelle bourgeoisie maritime auront un poids important pour le développement économique français jusqu'à l'époque napoléonienne où leurs privilèges seront supprimés dans le premier code de commerce.

5.3 Les premiers contrats d'assurance et les premières sociétés commerciales.

En France, l'utilisation des contrats d'assurance maritime est antérieure à la création de la première société commerciale. Ces contrats étaient riches de détails pour s'assurer contre les risques qui minent la richesse des investisseurs et des commerçants. L'avantage réside dans le fait que, malgré le recours au risque, l'assureur a rendu commode l'échange commercial, en parvenant également à avoir son propre profit. En revanche, en cas de survenance d'un risque, il devait payer les dommages avec des métaux précieux, sans recourir à des emprunts bancaires ni à des chèques et factures. D'autres contrats se réfèrent uniquement au paiement des dommages en or et en argent sans considérer d'autres formes de paiement, ce qui rend certainement le rôle de l'assureur risqué, en fait, il risque la faillite à chaque fois qu'un sinistre survient. Au fil du temps, pour limiter le risque de faillite, les assureurs ont commencé à étaler leurs offres d'assurance sur un grand nombre de navires. De cette façon, même si un bateau subissait un accident, avec le produit des autres bateaux arrivés à destination sans problème, il pourrait rembourser les dommages. Sur le plan commercial, le marché de l'assurance maritime a rapidement éprouvé le besoin de se structurer. Cette tâche a été réalisée par les chambres de commerce qui ont répondu à ce besoin en créant en leur sein des sections qui ne traitaient que de l'assurance maritime, ou les chambres d'assurance. C'est important de centraliser les offres et les domaines de l'assurance, permettant de réguler et de fluidifier le marché. Une chambre française d'assurances et de grandes aventures fut créée à Paris en 1668, avec l'autorisation du roi. Par la suite, des structures similaires se sont formées dans beaucoup d'autres villes françaises au point que ce système a été reproduit en Angleterre et existe encore aujourd'hui dans un système très similaire avec le Lloyd's de Londres. En France, ce système s'est éteint à la fin du XVIII^e siècle⁵⁹.

La première compagnie française d'assurances maritimes est née à Bordeaux en 1665. L'existence de ces sociétés nous est parvenue par une lettre de Colbert en date du 10 avril 1665. Plus tard, à la suite de cette société, la chambre des assurances et des grandes aventures de la ville de Paris se trouva autorisée par une disposition du Conseil de Etat du roi du 5 juin 1668. L'entreprise cessa de

⁵⁹ J. Bouchary, Les compagnies financières à Paris, Marcel rivière, 1942.

fonctionner vers 1685 et en 1686 comme remplacée par La belle compagnie générale des assurances et des grandes aventures de France. Cette société ne reste en vigueur que quinze ans, les armateurs et commerçants concernés, en effet, ont préféré réutiliser les contrats d'assurance déjà répandus avant la naissance des sociétés commerciales. La dernière société née à Paris en 1750 était la chambre des assurances de Paris qui fut liquidée en 1755. Toutes les sociétés ultérieures seront fondées par des investisseurs privés. Ces nouvelles sociétés disposaient également de beaucoup de capital pour co-écrire le risque incendie.

Une pensée contraire au mercantilisme commence à se développer au cours du XVIII^e siècle avec une nouvelle école économique, l'école libérale. Tandis qu'en Angleterre se développait l'école libérale, une autre école proprement française se développait avec les physiocrates. Pour eux, la richesse repose sur la nature et la possession de terres arables. Malgré la reprise économique du siècle, le secteur commercial va commencer à faire face à des périodes difficiles, avec les différentes guerres impliquant la France et l'Angleterre dans la seconde partie du XVIII^e siècle.

Cependant, au cours du siècle, petits et grands commerçants s'installent également en France. Le commerce colonial prenait déjà des formes modernes, en fait il était géré par de grandes entreprises qui détenaient souvent le monopole de certains produits, formant de véritables trusts. Au cours du XVIII^e siècle le commerce maritime colonial deviendra l'apanage des sociétés commerciales. De cette façon, la structure commerciale de l'entreprise de la patrie et des colonies devient de plus en plus similaire. Au fil du temps, un commerce triangulaire se développe qui affecte le territoire français. Ce commerce triangulaire s'effectue à partir de la côte atlantique où était chargée la matière première, qui était ensuite acheminée en France, en passant par le port de Marseille. Les mêmes bateaux, partis de Marseille, chargés d'objets de valeur modeste, partaient pour l'Afrique, où ils échangeaient la charge avec les esclaves qui étaient amenés à travailler dans les colonies américaines. Cette structure commerciale, qui prenait de plus en plus la forme d'une traite négrière, ne concernait pas seulement la France, mais aussi l'Angleterre, et d'autres nations, comme l'Espagne⁶⁰.

5.4 La guerre contre l'Angleterre et l'augmentation des risques commerciaux.

Avant la Révolution, les polices d'assurance maritime incluaient nécessairement le risque de guerre comme indiqué à l'article 26 du titre sixième du livre III de l'ordonnance de la marine d'août 1681. Selon cet article, toutes les pertes et dommages relèvent du risque d'assurance arrivant de la Mer, par exemple : les tempêtes, les naufrages, les incendies, les vols, les voyages ou même les attentats, les

⁶⁰ L. Say, dictionnaire de finances, Berger-Levrault éditeurs, édition 1894.

arrestations d'équipages, les déclarations de guerre, les représailles, et généralement ce qui mine toutes les autres richesses des équipages. Au XVIII^e siècle, les conflits fréquents entre l'Angleterre et la France donneront lieu à de nombreuses difficultés maritimes avec des répercussions sur le plan des assurances. Un premier conflit appelé guerre de succession d'Autriche avait causé la mort de l'archiduc d'Autriche, en 1740, qui était électeur du Saint Empire romain germanique. La France a évidemment dû affronter l'Angleterre également au dans le continent et dans les colonies d'Amérique du Nord et d'Inde, pour finalement aboutir à la signature de la paix du 18 octobre 1748 à Aix la Chapelle. Pendant toute la durée du conflit, les armateurs et les commerçants durent payer des assurances très coûteuses contre les risques de guerre. La paix n'était que momentanée, les Britanniques reprendront l'hostilité en juillet 1755 en attaquant de nombreuses unités françaises. En conséquence, le 1^{er} mai 1756, la France et l'Autriche signèrent à Versailles un traité d'alliance pour contrer les prétentions de la Prusse et de l'Angleterre. Nous arrivons alors à une nouvelle guerre, appelée la « Guerre de Sept Ans ». Le conflit prit fin en 1763 avec la signature du traité de Paris. Entre juillet 1755 et la déclaration officielle de guerre, il y a une question sur les types des crimes des Anglais. Cette question exerçait une influence importante sur le type de contrats d'assurance stipulés par les commerçants. L'affaire fut tranchée par un jugement du 9 août 1756 qui condamne les assureurs à payer le risque de guerre. En fait, les attentats ne peuvent être attribués qu'à la nation anglaise, avec de la persévérance, et des instructions précises données aux équipages avec la volonté précise d'accroître l'hostilité sans déclarer la guerre. Par conséquent tous les contrats d'assurance qui couvraient les dommages de la piraterie ne s'appliquaient pas, car dans ce cas c'était une nation qui exerçait hostilité contre la nation française. Tous les assureurs ont ainsi été obligés d'indemniser les sinistrés en tant que victimes des risques de guerre. Le conflit n'avait pas de dimension locale, mais il recoupait le cadre émancipateur de la colonie britannique d'Amérique du Nord. En juillet 1776, ces colonies se déclarent indépendantes sous le nom d'États-Unis d'Amérique et 2 ans plus tard la France la soutient ouvertement et déclare la guerre à l'Angleterre. La paix sera marquée en 1783, année où l'indépendance des États-Unis d'Amérique fut reconnue par la majorité des États européens. Cette guerre a eu de larges répercussions sur les risques maritimes qui se sont fortement accrus. Plusieurs chambres de commerce françaises se sont prononcées à l'époque pour fixer la hausse des prix des polices d'assurance, comme la chambre de commerce de Nantes le 15 février 1779, le 8 avril 1779 la chambre de commerce de Bordeaux s'exprimera et le 19 juillet de la même année l'armateur de Marseille.

5.5 La codification napoléonienne.

Dernier grand tournant dans le domaine des assurances, dans la période qui suivit, est la publication du code de commerce de 1807. Ce document a intégré l'ordre commercial donné en 1681. L'assurance maritime a été regroupée dans le livre II au titre dixième, avec trois sections différentes, la première sur le contrat d'assurance, sur la forme de l'objet, la seconde sur les obligations de l'assureur et de l'assuré, et la troisième sur la dissolution du contrat d'assurance. La compagnie d'assurance renaîtra dans la période de la restauration avec la compagnie royale d'assurance maritime fondée en 1816⁶¹.

⁶¹ P.J. Richard, « Histoire des institutions d'assurance en France », Éditions de l'Argus (1956).

CONCLUSION : C'est encore difficile aujourd'hui de définir la naissance de l'assurance commerciale maritime de manière univoque, dans un espace et un temps bien défini. Dans cette recherche, cependant, une tentative a été faite pour retracer l'histoire des sources de l'assurance commerciale maritime, en essayant de structurer le parcours sur un fond historique très spécifique. On a commencé par essayer de mettre en évidence les différences entre le droit commercial et le droit privé à l'âge classique, en référant à la civilisation qui a laissé le plus de traces écrites sur le droit : les Romains. A travers l'évolution du droit civil romain et la figure du préteur, il a été précisé comment le besoin d'échanges commerciaux avec d'autres peuples a poussé l'homme depuis l'Antiquité à développer des outils simplifiés pour gérer le commerce et surtout le risque lié au commerce avec le recours à des institutions comme la *societas omnium honorum* ou la *lex Rhodia de iactu*. Par la suite, on s'est efforcé de définir des évolutions plus particulières du droit en se référant à l'évolution d'un droit marchand avec le *ius mercatorum* et la *Lex mercatoria*. Un véritable processus a été décrit qui permet de comprendre comment l'ensemble des usages qui se pratiquent encore aujourd'hui à travers les outils de la *Lex mercatoria* trouvent leur origine dans la coutume. De ces usages se dessine une pratique contractuelle généralisée dans la sphère marchande qui se répète dans le temps. Plus tard, il est fait référence à l'expérience vénitienne de l'assurance commerciale. On part des premières lois en la matière et on essaie de donner forme à une hiérarchie de sources, même sommaire, pour faire comprendre combien ce tissu régulateur que les Vénitiens ont développé était structuré. Il est fait référence à des pactes, des statuts, des coutumes, mais aussi à certaines formes de coutumes de la population locale. Une étude approfondie est faite sur l'évolution des statuts en se référant à certains documents très spécifiques comme le codex latin Marciano ou l'activité statuaire de certains Doges comme Jacopo Tiepolo. Pour conclure, dans la dernière partie de l'article, une tentative est faite pour esquisser le chemin dont est issue la codification commerciale française napoléonienne, à partir des premiers règlements des villes, en passant par les édits des rois de France pour finalement arriver à la codification. Ce processus est également décrit avec une empreinte historique, faisant référence à certains événements qui ont influencé le développement des belles compagnies d'assurance commerciales françaises, comme les guerres avec l'Angleterre. Cette recherche est en mesure de satisfaire les principaux objectifs de l'étude, qui visait à décrire l'évolution à l'ère moderne des pratiques d'assurance et des sources d'assurance dans les domaines maritime et commercial. Cependant, il n'y a pas d'analyse économique, qui permette de comprendre quels cycles économiques ont poussé le secteur commercial vers des formes de protection de plus en plus sophistiquées, mais il y a aussi un manque d'analyse philosophique et conceptuelle qui permette de comprendre l'évolution de la pratique de l'assurance par rapport au changement des principes culturels et logiques.

Bibliographie

- J. Attali, Les juifs, le monde et l'argent : une histoire économique du peuple juif, Paris, Fayard, 2002.*
- E. Bensa, Il Contratto di assicurazione nel medioevo - Studi e ricerche, Gênes, tipografia marittima, 1884.*
- P. Biarnoy de Merveille, La coutume de Normandie, réduite en maximes, charpentiers, 1707.*
- L.A. Boiteux, L'assurance maritime à Paris sous le règne de Louis XIV, Roche-Destrez, Paris 1945.*
- G. Borelli, G. Ortali, G. Zordan, Società economia istituzioni, Le istituzioni, Verona, Cierre 2002.*
- C. Broussy, Histoire du contrat d'assurance, thèse dactylographiée.*
- J. Carbonnier, flexible droit, 1979, L.G.D.J.*
- R. Cessi, Prefazione a Gli statuti veneziani di Jacopo Tiepolo del 1242 e le loro glosse, Venezia: Istituto veneto di scienze, lettere e arti, 1938.*
- E. Crouzet-Pavan, Venise triomphante, les horizons d'un mythe, Paris, Albin Michel 2004.*
- M. De Boissésou, le droit français de l'arbitrage interne et international, GLN éditions, 1990.*
- Y. Chartier ; C.D. Gray, Y. Lambert-Faivre, le droit du dommage corporel, Dalloz, 1996.*
- G. Del Vecchio, Teoria economica dell'assicurazione, Egea Spa.*
- R. Dareste, Du prêt à la grosse chez les Athéniens, RDFE, 1855.*
- Y. Derains, le statut des usages du commerce international devant les juridictions arbitrales, Rev. De l'arbitrage, 1973.*
- C. Desplat, foires et marchés dans les campagnes de l'Europe médiévale et moderne, Toulouse, PUM, 1996.*
- B. Doumerc, De Jaques Coeur à Renault, gestionnaire et organisation, Toulouse, PUSST 1995.*
- M. Fortunati, From lex mercatoria ti commercial pas, V. Piergiovanni, Berlin, Duncker une Humblot, 2005.*
- P. Fouchard, l'État face aux usages du commerce international, Travaux du Comité Français de droit international privé, 1973-1975.*
- P. Francescakis, droit naturel et droit international privé, mélanges Maury, Paris, 1960, Tome I.*
- F. Géný, méthode d'interprétation et sources du droit privé positif, L.G.D.J, 1954.*
- B. Goldman, frontières du droit et lex mercatoria, archives de philosophie du droit, 1964.*
- Kassis, théorie générale des usages du commerce, L.G.D.J, 1984.*
- J. Heers, L'naissance du capitalisme au moyen-âge : changeurs, usuriers et grands financiers, Paris, Perrin, 2012.*
- J. Heers, Le clan des Médici. Comment Florence perdit ses liberté (1200-1500), Paris , Perrin 2008.*

- J. Hilaire, Le notariat et la pratique des affaires, gnomon, 2000.*
- P. Huvelin, études d'Histoire du droit commercial romain, librairie du recueil Sirey, Paris, 1929.*
- P. Huvelin, Étude historique sur le droit des marchés et des foires, Thèse Paris, 1897.*
- « La Grande Encyclopédie, inventaire raisonné des sciences des lettres et des arts », l'encyclopédie en 31 volumes éditée en 1886 et 1902, par Lamirault et Cie.*
- A. Lebrun, la coutume, L.G.D.J. 1932.*
- G. Luzzato, Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo, Centro internazionale delle arti e del costume, Venezia, 1961.*
- A. Malissard, Les Romains et la mer, Paris, Les belles lettres, 2012.*
- T. Mayer- Maly, Commercium, in TvR, 2003.*
- B. Menu, Histoire économique et sociale de l'ancien Egypte, Durham, Carolina Academic Press.*
- G. Minaud, Les gens de commerce et le droit à Rome, essai d'histoire juridique et sociale du commerce dans le monde antique romain, Aix-en-Provence, PUAM 2011.*
- W. Mitchell, An Essay on the Early History of the law Merchant, Cambridge University Press, 2011.*
- P. Pierucci, La contabilità nel bacino del mediterraneo, Milano, F. Angeli 2009.*
- P.J. Richard, « Histoire des institutions d'assurance en France », Éditions de l'Argus (1956).*
- M. Rubino-Sammartano, le tronc commun des lois nationales en présence. (Réflexions sur le droit applicable par l'arbitre international), rev. Arb. 1987.*
- M. Sanudo, Vite dei Dogi, a cura di Giovanni Monticolo, in Rerum Italicarum Scriptores. Nuova edizione riveduta ampliata e corretta, Città di Castello, Lapi 1900.*
- L. Say, dictionnaire de finances, Berger-Levrault éditeurs, édition 1894.*
- G. Strehly, Les lois de Manou, E. Leroux, Paris, 1893.*
- R. Szramkiewicz, O. Deschamps, Histoire du droit des affaires, LGDJ, Paris 2019.*
- Universalis Encyclopedie, économie de l'assurance.*
- M. Weber, L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme, Paris, Flammarion, 2009.*

Sitographie

www.abebooks.com

homolaicus.com

italyonthisday.com

Larousse.fr

www.storicang.it

Storia di Venezia, Treccani, www.Treccani.it

Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia, tlion.sns.it

commons.wikimedia.org