

REVISTA DA FACUL-
DADE DE DIREITO
DA UNIVERSIDADE
DE LISBOA



VOL. XXI

1967

REVISTA DA FACULDADE DE DIREITO DA UNIVERSIDADE DE LISBOA

COMISSÃO DE REDACÇÃO

A. DA PALMA CARLOS

Director da Faculdade de Direito

Presidente do Conselho do Instituto Jurídico

RAUL VENTURA

Director da Secção de Ciências Históricas

COSTA LEITE (LUMBRALES)

Director da Secção de Ciências Económicas

MARCELLO CAETANO

Director da Secção de Ciências Políticas

PAULO CUNHA

Director da Secção de Ciências Jurídicas

O CENTENARIO DO DOUTOR ABEL DE ANDRADE 7

TRÊS ESTUDOS DE DIREITO E PROCESSO PENAL:

<i>Crítica dos processos de diferenciação do ilícito penal,</i> pelo Prof. ABEL DE ANDRADE	23
<i>Primeiras linhas de um curso de processo penal,</i> pelo Prof. ABEL DE ANDRADE	41
<i>Novo Direito Penal,</i> pelo Prof. ABEL DE ANDRADE ...	79

DOCTRINA

<i>Tendências do Direito Administrativo europeu,</i> pelo Prof. MARCELLO CAETANO	91
<i>Cessão de quotas,</i> pelo Prof. RAUL VENTURA	127
<i>La scienza del diritto in Italia dalla prima codificazione ad oggi,</i> por MARIO ROTONDI	253

DISCURSOS

<i>A abolição da pena de morte,</i> pelo Prof. M. CAVALEIRO DE FERREIRA	277
<i>La protection de l'acquéreur de bonne foi d'objets mo- biliers corporels en droit comparé et en droit uniforme,</i> por JEAN GEORGES SAUVEPLANNE	301
<i>Problèmes et perspectives du droit des assurances et l'activité de l'A. I. D. A.,</i> por ANTIGONO DONATI	345

PROBLÈMES ET PERSPECTIVES DU DROIT DES ASSURANCES ET L'ACTIVITÉ DE L'A.I.D.A. (*)

Monsieur le Doyen:
Messieurs les Professeurs:
Mesdames et Messieurs:

I

C'est avec joie que j'ai accepté l'invitation qui m'a été faite de prendre la parole à la Faculté de Droit de l'Université de Lisbonne. Je considère en effet cette invitation comme un grand honneur qui m'est fait, tout d'abord parce que j'ai toujours considéré qu'il existe une continuité idéale entre les vieilles universités — et tout spécialement entre les facultés de droit — italiennes et portugaises, de celle de Lisbonne à celle de Coïmbre; et en deuxième lieu parce que, en tant que spécialiste du droit commercial, je ne puis oublier que, si à la fin du Moyen-Age et au début de la Renaissance l'activité com-

(*) Conferência proferida na Faculdade de Direito de Lisboa, em 20 de Fevereiro de 1967.

merciale sur terre et sur mer s'est développée en premier lieu dans les pays du bassin de la Méditerranée — l'Italie, avec ses Communes, ses Républiques maritimes et ses Seigneureries, étant une vivante pépinière à cet égard — et dans les pays de l'Europe centrale, c'est avec la découverte de l'Amérique que les grandes routes des échanges économiques — après les restrictions du commerce avec l'Orient — s'ouvrent vers l'Atlantique et trouvent leur tête de pont dans la péninsule Ibérique. Je ne puis oublier en particulier, passionné comme je le suis pour le droit des assurances, que si cet instrument indispensable dans la vie économique et sociale moderne voit naître, après les formes mutuelles primitives, la forme à prime qui fait son apparition en Toscane dans la première moitié du xivème siècle, c'est précisément à un illustre juriste portugais, Pedro Santerna Lusitanus, que l'ont doit le premier traité du droit des assurances, publié — et ceci crée un lien supplémentaire entre les deux pays — à Venise en 1584 sous le titre *De sponsionibus ed assicurationibus mercatorum*.

C'est un grand honneur, disais-je, mais aussi un grand embarras quant au choix du sujet; il serait bien hardi de ma part, en effet, de traiter un sujet relatif au droit portugais; il serait de peu d'intérêt pour vous, d'autre part, d'entendre parler de droit italien; enfin — en dépit du fait que j'appartiens à cette école qui veut que le droit, et surtout le droit commercial et celui des assurances, tout en étant fondé sur une connaissance parfaite de la vie des échanges, soit construit avec des éléments dogmatiques — je ne pense pas cependant qu'il soit réellement intéressant, dans le cas d'une simple

conférence à l'étranger, de traiter un sujet purement théorique.

Voilà pourquoi j'ai pensé que vous écouteriez volontiers aussi bien que le juriste de l'Université de Rome, le président de l'A.I.D.A., et que vous ne seriez pas contraire à ce que je vous fasse aujourd'hui un exposé sur les problèmes qui se posent actuellement sur le plan international dans le domaine du droit des assurances, tels qu'ils se trouvent pris en considération dans le cadre de l'activité de l'A.I.D.A.

Évidemment, on risque ainsi de rester sur un plan général, sans référence au statut juridique d'un pays donné et en particulier de celui-ci. Toutefois, dans un monde qui — en dépit de toutes les luttes — prend toujours davantage conscience de son unité et de son caractère complémentaire, j'estime qu'une vue d'ensemble est loin d'être inutile et, somme toute, c'est précisément cette vue d'ensemble qui nous permet de dire pourquoi l'A.I.D.A. est née et comment elle opère.

II

L'ÉVOLUTION DANS LE PASSÉ

Si nous jetons un regard en arrière, nous nous apercevons que, du début du xiv^{ème} siècle jusqu'au xvii^{ème} siècle, l'assurance à prime était uniquement une assurance maritime. La pratique a fixé la structure du contrat dans la forme qui est arrivée jusqu'à nous, créant la police type de place. Et le législateur, après une première tentative pour exclure de l'assurance les ennemis, les étrangers ou les paris, s'est limité à créer un ensemble de dispositions juridiques, recueillant l'expérience des conditions de police. Ainsi ont fait toutes les Ordonnances, depuis le fameux Consulat de la Mer (les cinq Ordonnances de Barcelone) aux nombreuses ordonnances des cités — surtout maritimes — italiennes, espagnoles, portugaises ou flamandes. Vers la fin du xvi^{ème} siècle apparut en France le Guidon de la Mer, recueil privé de normes qui fut suivi, au xvii^{ème} siècle, par l'Ordonnance de la Marine de Colbert, qui se trouve à l'origine de la codification napoléonienne dans le secteur du commerce maritime.

Le xvii^{ème} et le xviii^{ème} siècles voient apparaître l'assurance terrestre du type incendie (je rappelle pour mémoire l'incendie de Londres en 1666) qui cherche à

se constituer sur le modèle de l'assurance maritime, tout en s'en différenciant considérablement, mais qui n'accède pas à l'honneur de la législation avant la fin du siècle dernier; ils voient apparaître l'entreprise dans le sens moderne du terme, avec une concurrence entre les compagnies à prime et les mutuelles. Ces dernières devenant prépondérantes dans le monde anglo-saxon alors que les compagnies à prime prédominent dans l'Europe continentale; ils voient apparaître enfin l'assurance-vie, aidée par les premières tables de mortalité et libérée de l'hypothèque pesante que constituait l'existence du pari par le Gambling Act de 1774 (des normes similaires ont été créées par des Ordonnances de la péninsule ibérique) qui déclare valable l'assurance sur la vie d'autrui pour autant que le contractant y ait intérêt.

Après l'arrêt marqué par la Révolution française, le XIX^{ème} siècle voit se développer tous les secteurs d'assurance par suite de la révolution industrielle qui caractérise la deuxième moitié du siècle. D'autres assurances du type incendie font leur apparition (telle l'assurance contre le vol), ainsi que les assurances du crédit et, surtout, les assurances accident et responsabilité, qui connaissent un succès tout particulier en Grande Bretagne et en Allemagne. Le problème social, explosant à cette époque, engendre l'ensemble des assurances sociales, d'abord dans le secteur des accidents, puis, au fur et à mesure, des maladies, de la vieillesse, du chômage, etc. Ces assurances se développent timidement au début, sur le tronc du contrat d'assurance, avec l'obligation légale de contracter, puis, au fur et à mesure, avec des assureurs publics, avec un automatisme s'établissant dans le for-

mation du rapport et dans les prestations avec rupture du synallagma.

Enfin, le législateur suivant une doctrine plus descriptive que systématique (ce n'est qu'à la fin du siècle que la science du droit commercial bénéficie de l'apport d'hommes tels que Cesare Vivante et Victor Ehrenberg) et plus spécifiquement maritime que générale (c'est-à-dire le «particularisme du droit maritime» de la doctrine française) cherche à établir une discipline de l'assurance terrestre à côté de celle de l'assurance maritime (comme, par exemple, la loi belge de 1874, le Code de Commerce italien de 1882, le Code commercial mexicain de 1889).

Cette discipline est d'ailleurs caractérisée par le caractère empirique — et non systématique — des normes que reprennent les principales conditions de police, ainsi que par leur caractère de «dispositions», qui ne tient pas compte des diverses formes dans la discussion contractuelle, et par la méconnaissance de la réalité nouvelle de l'entreprise.

Au cours du xxème siècle, le rythme de l'assurance privée devient toujours plus rapide et, dès son début, nous assistons à la naissance de nouveaux secteurs importants comme l'assurance aérienne et, surtout, l'assurance automobile, ainsi qu'à l'explosion de l'assurance sociale; mais nous assistons également presque partout à une prise de position nouvelle du législateur. A cet égard, ce qu'il est possible d'appeler la législation de la Mittel-Europa (en Allemagne et en Suisse, et par la suite Autriche): une loi de contrôle sur les sociétés d'assurance (Allemagne 1901, modifiée ensuite) et une loi spéciale et minutieuse sur le contrat d'assurance ter-

restre qui — s'appuyant sur une élaboration systématique doctrinale plus mûrie et tenant compte du poids différent des parties contractantes dans le débat contractuel — établit à côté des normes dispositives, en plus de normes impératives absolues, des normes impératives relatives, auxquelles il n'est possible de déroger qu'en faveur de l'assuré (Loi allemande 1908, suisse 1908, autrichienne 1917). De nombreux pays s'engagent dans cette voie au cours de premier après-guerre, à commencer par les Etats scandinaves (1926-28) et la France (loi de 1930 sur le contrat d'assurance), pour finir par l'Italie (RDL 1923 sur l'entreprise, à présent T.U. 1959; et plus tard règles relatives au contrat d'assurance dans le code civil 1942).

Il ressort de ce bref exposé que tous les pays ont contribué à la formation et à l'évolution du droit des assurances: de la Italie à l'Espagne et au Portugal, des Flandres à la France et aux cités hanséatiques dans le domaine maritime d'abord, à la Angleterre ensuite pour l'assurance terrestre et le secteur de l'entreprise, aux pays de l'Europe centrale enfin (Allemagne, Suisse, Scandinavie) à une époque plus récente. Le chemin tracé a été suivi, avec des apports nouveaux et intéressants par des pays qui se sont abreuvés aux traditions juridiques existantes, espagnole et portugaise pour les pays de l'Amérique Latine, anglaise pour les Etats-Unis.

Opération techniquement unitaire, marché international, construction juridique avec apport de tous les pays. Et pourtant ici aussi, comme dans les secteurs juridiques les plus enracinés dans les diverses traditions nationales, un si grand nombre de droits nationaux dif-

férants, même si — en dépit de l'écart existant entre tant de normes particulières — nous pouvons les grouper en trois grands systèmes: le monde juridique d'origine roman-pandectiste, auquel appartiennent l'Europe continentale occidentale, l'Amérique Latine et d'autres pays ayant suivi leur tradition; le monde anglo-saxon de la Case Law; avec la Grande Bretagne et les Etats Unis; enfin, le monde communiste.

III

L'A. I. D. A.

Tout ce qui précède relève de l'histoire. Mais, déjà pendant l'intervalle entre les deux guerres des germes nouveaux ont été semés et aussitôt après la deuxième guerre mondiale des «problèmes nouveaux» sont apparus aussi dans le secteur des assurances. Aujourd'hui, arrivés à l'orée de ce troisième tiers du siècle et regardant au devant de nous, il nous est possible d'affirmer, en ce qui concerne l'assurance aussi, que «l'avenir a déjà commencé et le futur est parmi nous».

Et c'est à ce point que je voudrais vous parler de la A.I.D.A.. L'idée de créer des rapports plus étroits et plus continus entre les juristes de l'assurance était une vieille idée de maîtres qui nous ont précédé: Vivante, Ripert, Bruck, Picard (je me souviens du questionnaire envoyé par ceux-ci vers 1930). Mais ce qui ne put être réalisé avant ou après la première guerre mondiale, réussit pour notre génération de juristes — hélas, plus tellement jeunes aujourd'hui! — au sortir du deuxième après-guerre grâce à une vision plus ample qui, aux côtés des juristes, embrasse aussi les opérateurs et les techniciens de l'assurance.

Constituée en 1960 à Luxembourg par Besson, Ehrenzweig, Hellner, Moeller, Suguro, Wets et moi-

même, avec la collaboration d'autres collègues, l'A.I.D.A. s'étendit rapidement à tous les pays où l'assurance est développée (il existe actuellement plus de 60 sections nationales) et organisa tous les quatre ans un congrès mondial de droit des assurances. (Deux de ceux-ci ont déjà eu lieu, le premier à Rome en 1962 et le deuxième à Hambourg en 1966, le troisième devant se tenir à Paris en 1970) de même qu'un congrès continental (le premier congrès panaméricain s'étant tenu à Mexico en 1964 et le deuxième devant se tenir à Buenos Ayres en 1968). En outre, chaque année se réunissent des conseils internationaux (Rome, Luxembourg, Mexico, Séville, Hambourg, le prochain à Rome), tandis que les sections nationales poursuivent une activité intense et fort utile au moyen de projets de loi, de congrès, de conférences ou d'études de droit comparé (je rappelle pour mémoire celle de la section italienne sur le contrat d'assurance dans les législations des pays du MEC).

L'objectif poursuivi est la coopération internationale dans l'étude comparée des grands problèmes, tant anciens que nouveaux.

Voilà pourquoi ceux qui s'occupent aujourd'hui des problèmes du secteur de l'assurance et du droit des assurances trouveront toujours, une fois ou l'autre, la trace de l'activité de l'A.I.D.A.

IV

LE CONCEPT DU CONTRAT D'ASSURANCE

Tel est le premier problème fondamental examiné par l'A.I.D.A. lors de son premier congrès à Rome. Cette question avait tourmenté la doctrine de la fin du siècle dernier, après que l'assurance-vie ait fait crouler la vieille conception de l'indemnité qui avait dominé durant des siècles le secteur de l'assurance maritime. A dire vrai, le problème n'était pas de nature purement théorique, car il s'agissait de délimiter le champ d'application d'une loi spéciale ou d'un chapitre de code général, excluant tous les contrats qui n'étaient pas d'assurance d'une part et incluant d'autre part toutes les formes plus variées d'assurance; il s'agissait, en effet, de créer des règles communes à toutes les assurances et de donner une classification appropriée aux diverses espèces de contrats, ainsi que de renforcer la discipline du contrat au moyen de celle de l'entreprise.

Nous avons vu ainsi succéder à l'ancienne formule de la théorie de l'indemnité, la théorie du besoin éventuel avancée par Gobbi (et accueillie par une grande partie de la doctrine italienne et allemande), la théorie de la sécurité, la théorie de la réalisation d'un objectif patrimonial, la théorie de Vivante de l'entreprise (il y

a assurance là où c'est la entreprise qui assume une grande quantité de risque).

Enfin, après la théorie simpliste de la prise en charge du risque (mais qu'est ce que le risque? Evénement causant un dommage, événement provoquant un besoin, événement défavorable au point de vue économique: on revient au départ!) et le courant sceptique (l'assurance-vie et l'assurance contre les dommages ne peuvent cohabiter sous un même toit et être disciplinées par des règles communes), une formulation nouvelle de la théorie de l'indemnisation, proposé en Italie par moi-même, ainsi que par le regretté professeur Ascarelli, et suivie par de nombreux spécialistes en Italie et à l'étranger.

Le problème a fait l'objet, comme je l'ai dit, d'amples discussions lors du 1er congrès international du droit des assurances à Rome, sur un rapport du professeur allemand Moeller. Naturellement, il n'a pas été possible d'arriver à une solution univoque: mais au cours de la séance de clôture du débat, j'ai relevé que le problème mérite d'être désormais ramené à de plus justes proportions. Il n'y a pas de doute que le risque n'existe pas et qu'il ne peut donc y avoir d'assurance si l'événement en soi est indifférent ou favorable au point de vue économique; en revanche, si l'événement est — ne fût-ce que potentiellement — défavorable au point de vue économique (que l'on parle ensuite d'événement défavorable, provoquant un besoin ou pouvant provoquer un dommage) il y a sûrement risque et il peut y avoir assurance, même si en fin de compte il faudra distinguer les assurances pour lesquelles on demande et d'autres pour lesquelles on ne demande pas une dommage effectif.

En ce qui concerne l'entreprise, il est certain que la

assurance à prime est née comme contrat même isolé, comme simple transfert du risque; et il est tout aussi certain qu'au point de vue technique il n'y a pas d'assurance s'il n'y a pas réunion d'une masse de risques, «communion» dans les risques, société.

Dans la réalité, la soudure entre contrat et entreprise — et, par là, l'application des normes respectives — est presque parfaite et le contrat en dehors de la société est repoussé dans les limbes du monde juridique, de même que la différence entre assurance et non-assurance — la distinction entre assurance et jeu ou pari étant éclairée désormais par la notion d'événement dommageable ou défavorable — reste limitée à l'assurance pour le cas de survivance et de constitution onéreuse de rente viagère, ainsi qu'à l'assurance du crédit (en particulier la police de fidéjussion et cautionnement) et fidéjussion bancaire où la différence provient d'éléments extérieurs, tels par exemple que le type de société.

V

ASSURANCES PRIVÉES ET ASSURANCES SOCIALES

Voici un autre sujet fondamental dont s'est occupé le 1er congrès de l'A.I.D.A. à Rome, sur rapport du professeur italien Santoro Passarelli.

Le problème peut être envisagé tout sous un aspect systématique théorique.

Il n'est pas douteux que l'assurance sociale soit un surcroît de l'assurance privée et qu'une lente évolution l'ait transportée du domaine de droit contractuel privé à celui du droit public: organisme public assureur, automatisme du rapport, automatisme des prestations, rupture de toute relation synallagmatique et ainsi de suite.

On peut dire qu'il n'est plus de mode de parler d'assurances sociales et, presque partout, on utilise le terme de prévoyance sociale. Dans de nombreux pays même, comme en Grande Bretagne et comme — au moins «de jure condendo» — en Italie, on parle de sécurité sociale, étant passé du stade de la prime à celui de la contribution des catégories (salaire différé) conjointement à celle de l'Etat, pour arriver au stade ulté-

rieur de la «fiscalisation», c'est-à-dire du service (direct ou indirect) de l'Etat à tous les citoyens en tant que tels (et pour certaines formes même aux simples résidents), ce service étant financé par les impôts qui pèsent sur tous les citoyens.

Il est clair en effet que le mécanisme même technique de l'assurance — que ce soit sous forme de répartition au lieu de capitalisation (mais n'était-ce point le cas aussi pour les premières mutuelles?) — perd toute signification en se noyant dans la fiscalisation.

Mais le problème des assurances privées ou volontaires et des assurances sociales n'est pas uniquement un problème systématique, mais un problème économique plus que juridique. Là où se répandent les assurances sociales, quel est le champ d'activité qui demeure (vie, accidents, maladie) pour l'assurance volontaire?

Les partisans de la limitation de l'assurance sociale, en dehors du fait qu'ils agitent le slogan du coût supérieur du service public (voir la crise des Instituts de prévoyance sociale en Italie), invoquent la valeur éducative de la prévoyance volontaire.

Les partisans de la thèse opposée, outre qu'ils insistent sur la nécessité pour les classes les moins favorisées d'être assurées de toute façon ou, si l'on veut, assistées, observent que la modestie même de la couverture sociale peut exciter les intéressés à compléter l'assurance volontairement.

A dire vrai, toujours sur la base d'un service public efficient et d'une éducation morale évoluée de la population, il est possible de prévoir une première tranche de prévoyance ou sécurité sociale (minimum égal pour

tous); c'est au dessus de celle-ci — pour autant qu'elle n'absorbe pas toutes les capacités d'épargne de l'individu et de la collectivité — qu'il est possible de construire et de développer dans tous les secteurs une prévoyance volontaire, dans ses diverses manifestations: mutuelles de catégorie, mutuelles libres et assurances à prime.

VI

CONTRÔLE DE L'ETAT

La discipline de caractère public de la société d'assurance que nous avons vu se former et s'imposer presque partout au début du siècle après les premières manifestations sporadiques (système de la concession, système de la publicité, etc.) présente tout un ensemble de problèmes que nous n'aurons assurément pas le temps d'examiner.

Le congrès de Rome — sur le rapport du professeur français Besson — a précisément examiné le problème de «Finalité et moyens du contrôle de l'Etat».

Partout où n'existe pas un régime de monopole public (pays communistes et certains autres), que ce soit dans tous les domaines ou dans quelques-uns seulement, la discipline de la entreprise est habituellement axée sur :

a) une réglementation des sociétés: elles doivent revêtir des formes déterminées (sociétés par actions, mutuelles, etc.); elles doivent être régulièrement constituées, posséder un minimum de capital social (versé), etc.;

b) l'autorisation d'exercer, délivrée par l'autorité de contrôle qui prend en considération, au moins pour le secteur de l'assurance-vie, non seulement les conditions

de forme précitées, mais aussi les bases techniques (hypothèses statistiques et financières) pour le calcul des primes et des réserves, ainsi que les conditions générales de police;

c) des normes spéciales pour les sociétés étrangères qui s'inspirent de principes de réciprocité internationale ou qui ont adopté, spécialement dans de nombreux pays nouveaux, le régime de la nationalisation ou bien celui de la participation majoritaire de capitaux nationaux;

d) certaines normes de gestion (livres comptables, séparation des portefeuilles des différentes branches, ainsi que des portefeuilles national et étranger); certaines normes pour le calcul des réserves, limitations apportées à l'utilisations des réserves, etc.;

e) un contrôle de l'Etat par l'intermédiaire d'un organe special (Direction Générale ou Inspection Générale) auprès du Ministère des Finances, de l'Economie ou de l'Industrie, disposant de divers instruments de contrôle préventif (autorisations, approbations, ordres, défenses), concomitant, postérieur, ainsi que d'inspection;

f) enfin, des sanctions, d'ordre privé, pénal, ou administratif dans le cas d'infraction grave par rapport aux normes et tout spécialement: suspension de l'autorisation (interdiction d'entreprendre de nouvelles affaires), mise en liquidation de l'entreprise dans le cas d'insolvabilité réelle ou probable (manque de réserves), ainsi que de violation plus grave des normes.

Tels sont donc les instruments, les moyens de contrôle de l'Etat, mais quelle est la finalité?

Il est à peine nécessaire de faire remarquer que le

but d'un contrôle de ce genre peut être au moins double : d'un côté, il s'agit de garantir l'épargne publique investie dans une action de prévoyance d'une façon suffisante pour mettre l'assuré à l'abri de toute possibilité d'insolvabilité de l'entrepreneur; de l'autre, il s'agit de créer un régime protégeant l'entreprise d'assurance nationale contre la concurrence des entreprises étrangères opérant directement ou indirectement sur le marché.

Les processus d'unification de marché et de coordination internationale tendent à exclure cette deuxième finalité et, donc, à éliminer les instruments qui pourraient l'appuyer. (Voir à ce sujet, la discussion du rapport présenté par la délégation mexicaine à la Xème assemblée de la Conférence *hémisphérique* des assurances, qui s'est tenue en août 1965 à Bagota).

VII

EN PARTICULIER: LA SOLVABILITÉ DE L'ENTREPRISE

Pour atteindre l'objectif d'une solvabilité entière et continuelle de l'entreprise d'assurance, surtout contre les dommages, le problème délicat qui se pose est de savoir jusqu'à quel point le contrôle peut limiter la liberté d'action de la société. Des exigences minima sont établies par la loi pour l'entreprise et un contrôle formel est très aisé. Mais jusqu'à quel point convient-il que le contrôle de l'Etat s'étende au calcul de tarif (prime pure et chargement), à celui des réserves, au contrôle effectif du bilan? Un contrôle superficiel est parfaitement inutile, un contrôle trop poussé — sans tenir compte de la difficulté, dans beaucoup de secteurs, d'établir quel sera le tarif, ainsi que calculer correctement la réserve nécessaire — pourrait impliquer un partage de la responsabilité — et ceci pas uniquement sur le plan moral — de la part de la Administration Publique en cas de crise de l'entreprise, surtout au cas où l'on en arriverait aux tarifs imposés.

A vrai dire, dans la majeure partie des cas, la crise de l'entreprise est causée, plus que par suite de l'adoption

de tarifs et de calculs de réserve erronés, par l'adoption effective de tarifs très inférieurs à ceux que l'entreprise a déclaré adopter et a soumis à l'approbation implicite ou explicite de l'Administration Publique (c'est ce qu'on appelle la détarification) et c'est dans ces cas surtout que devrait s'exercer le plus sévère des contrôles.

Il est sans doute plus efficace — même si la chose apparaît comme une abdication sur le plan technique — de chercher à établir sur base internationale un fond de solvabilité.

Mais ensuite, quelles seront les sanctions? Quelles seront les mesures prises et à quel moment l'autorité de contrôle devrait-elle les prendre, considérant qu'une crise se dessine? Toutes les législations ou presque prévoient la mise en liquidation forcée administrative; quelques-unes, comme l'italienne, prévoient une mesure provisoire d'empêchement d'entreprendre de nouvelles affaires: mais, comme une expérience récente l'a démontré, il s'agit là d'une mesure malheureuse qui, bien que permettant d'éviter de nouvelles victimes, condamne inexorablement les assurés déjà compris dans le portefeuille.

La solution souhaitable est qu'à des instruments de répression se substituent partout des instruments de prévention. Une vigilance de tous les instants doit mettre l'autorité de contrôle en condition de déceler rapidement et à temps les déficiences de l'entreprise et de sa marge de solvabilité et, dès ce moment, une série de mesures doivent être prises pour redresser la société, depuis le remplacement des administrateurs aux cessions de portefeuille, puisque la liquidation n'est que la phase finale d'un insuccès.

C'est de ce problème que s'est occupé — en dehors de la IV^{ème} conférence des bureaux de contrôle, ainsi que le CEA et son groupe CEE — 2^{ème} congrès international de l'A.I.D.A. à Hambourg, sur relation du professeur espagnol Garriques, avec un intérêt spécial pour l'entreprise d'assurance contre les dommages en difficulté.

VIII

COOPÉRATION INTERNATIONALE ET MARCHÉS COMMUNS

Le contrat d'assurance est né immédiatement sur une base internationale. Il trouve son origine et son existence sur toutes les voies du monde et tous les pays, ainsi que je l'ai dit, ont contribué à sa formation structurale.

International comme opération en soi — seuls dans un marché immense et autosuffisant comme les Etats-Unis, des auteurs comme Kimball peuvent lui dénier ce caractère — il l'est encore davantage par nécessité technique, sa trame de fond étant constitué par la réassurance. Il n'en rest pas moins ce contrat — à peine déborde t'il du monde, par nature international, du droit maritime pour passer à la codification terrestre — en raison de la particularité de chaque législation, due à des traditions et à des conditions historiques, politiques et sociales propres, se trouve sujet de systèmes juridiques différents.

Même la discipline, plus récente, de l'entreprise subit l'influence des conditions politiques et économiques et se dissoud en fait en une multitude de disciplines diverses.

Mais aujourd'hui, les particularismes du droit vont à l'encontre de l'évolution historique. Plus s'intensifient les échanges internationaux — et même intercontinentaux — avec la marche vers l'économie du bien-être et le

progrès extraordinaire des moyens de communication et de transport, plus s'élargit le processus de libération (diminution ou disparition des barrières douanières: voyez l'action du GATT et en particulier la tentative du Kennedy Round) et plus on tente la construction de marchés communs (MEC, EFTA, COMECON, ALALC, Marché Centre-Américain) qui ne se limitent pas une union douanière, ni même à une tarification extérieure unitaire, mais tendent à la formation d'un marché unique... moins est concevable, avec la chute des barrières douanières, la permanence de différences dans les normes juridiques. Et pourtant, une fois surmontés les conflits économiques mettant en jeu des intérêts d'une bien plus vaste portée, il demeure extrêmement difficile de faire tomber les barrières juridiques.

Mais ici aussi — même à échéance lointaine — l'évolution est inévitable: on commencera par chercher à connaître, à comprendre et à comparer pour se rapprocher ensuite et, parfois, s'unifier. D'une part, il y a les hommes qui opèrent dans la réalité contractuelle avec des polices toujours plus standardisées et toujours plus répandues; d'autre part, il y a la doctrine et la jurisprudence, faisant un usage toujours plus étendu, dans leur construction et dans leur formulation, de l'expérience comparée; enfin, au niveau gouvernemental — dans les divers milieux communautaires — se préparent les directives unitaires au moyen d'une documentation appropriée.

Dans le domaine des recherches comparées, il faut accorder une attention particulière — dans le secteur de la discipline de l'entreprise — au rapport Paratte, comportant un exposé général, des tables de comparaison et des études consacrées aux différents pays de l'OCDE.

C'est là le terrain sur lequel le travail de l'A.I.D.A. se révèle tous les jours plus méritoire: je rappelle le sujet du débat du 1er congrès panaméricain de Mexico «Comparaison entre les systèmes et les législations de contrôle européennes et ibéroaméricaines» sur rapport du professeur espagnol Caballero Sanchez, et je me permets de rappeler également l'étude déjà citée, faite par la section italienne de l'A.I.D.A. sur «le contrat d'assurance dans les législations des pays du MEC».

Mais, au delà de la comparaison, de la coordination et de l'unification de normes appartenant à des réglementations juridiques différentes — même si elles sont relatives à des pays qui se trouvent réunis au sein d'un marché commun — il y a la définition de normes communautaires pour la création même d'un marché d'assurance unifié dans le cadre du marché commun. Interdiction de discrimination (voir le vieux principe de la réciprocité internationale, déjà rappelé au sujet de l'entreprise et déjà en vigueur dans de nombreux pays, comme en Italie par exemple); liberté d'établissement, liberté de prestation: telles sont les étapes obligatoires, par ordre de priorité également par rapport aux branches d'assurance (réassurance, assurances contre les dommages, assurance-vie). Les règles élaborées au sein du MEC (voir le rapport du Président du CEA, Basyn, au dernier Rendez-vous de Monte Carlo) constituent un paradigme presque obligatoire pour les autres marchés communs, en phase de formation moins avancée, ainsi que l'a reconnu le débat sur le sujet «L'assurance dans l'ALALC» sur rapport du professeur argentin Halperin lors du 1er congrès panaméricain de Mexico (pour le marché commun centre-américain, voir les considérations intéressantes du

président de la conférence *hémisphérique* des assurances, Barahona, au congrès des assureurs de l'Amérique centrale et des Caraïbes, qui a eu lieu récemment au Salvador).

Venons-en à présent à une série de problèmes, plus spécifiquement sectoriaux si l'on veut, mais où l'évolution — ou même la révolution — juridique a été plus poussée et où l'apport des études de l'A.I.D.A. s'est révélé plus significatif.

Evidemment, dans ses congrès, l'A.I.D.A. s'est occupée également d'autres problèmes. Je ne puis passer sous silence les vives discussions au Congrès de Mexique du très intéressant rapport des mexicains Ruiz Rueda et Mantilla Molina sur le «Transfert de l'intérêt assuré»; et au Congrès de Hambourg des excellents rapports du polonais Warkallo sur «Les assurances du profit espéré ou de la perte de bénéfice et principe indemnitaire»; de l'allemand Schmidt sur «L'influence du comportement de l'assuré sur la garantie prévue dans le contrat»; de l'anglais Shaw sur «L'assurance par groupes, spécialement dans le secteur de l'assurance-vie»; ainsi que de l'américain Rosen sur «Les clauses de dépôt à dépôt dans l'assurance maritime de marchandises».

Mais je préfère souligner d'autres thèmes.

IX

ASSURANCE OBLIGATOIRE RESPONSABILITÉ CIVILE AUTOMOBILE

C'est un sujet qui, à lui seul, demanderait des pages et des pages. Je me limite à rappeler que, déjà entre les deux guerres, de nombreux pays avaient adopté l'assurance obligatoire; que le Conseil de l'Europe, à l'Assemblée de Strasbourg de 1959, avait approuvé la Convention sur l'assurance obligatoire et que désormais presque toute l'Europe occidentale et de nombreux pays extra-européens ont adopté l'assurance obligatoire. Le dernier pays à l'adopter, en dehors de la Grèce, a été l'Espagne. Une collaboration de premier ordre a été offerte pour la rédaction de la loi et de la réglementation par la section espagnole de l'A.I.D.A., aussi bien que par l'A.I.D.A. internationale, grâce aux conférences d'octobre 1963 et le Symposium de Séville en 1965.

Les seuls pays qui n'ont pas encore l'assurance obligatoire sont le Portugal et l'Italie, mais tous deux sont en mouvement.

Au Portugal, pour ce que j'en sais, la commission spéciale d'étude a terminé ses travaux en proposant soit l'assurance obligatoire (remplaçable toutefois par une preuve de solvabilité), soit le fonds de garantie pour les victimes de véhicules non assurés ou demeurés inconnus.

En Italie, après de nombreux projets de loi sur initiative parlementaire, le projet de loi gouvernemental qui, sur le modèle indiqué par la Convention de Strasbourg, prévoit assurance obligatoire et fonds de garantie a obtenu l'avis favorable du Conseil National pour l'Economie et le Travail et sera soumis à l'approbation du Parlement.

A ce projet de loi italien aussi, l'A.I.D.A. — section italienne — a contribué à l'aide d'un vaste débat qui s'est conclu par la présentation au Gouvernement de propositions et d'amendements (voir le volume spécial).

Sans vouloir entrer dans le détail des diverses normes de la Convention de Strasbourg ou des lois des divers pays, je désire relever le fait que, rendue nécessaire par le développement imposant de la motorisation et par l'augmentation constante des accidents, l'assurance responsabilité civile a constitué un tournant dans le domaine juridique de l'assurance.

La majeure partie des automobilistes sont assurés et le problème le plus urgent est constitué par les rares non-assurés — généralement économiquement faibles — de même que par les motocyclistes et les auteurs d'accident restes inconnus.

On a parfois pensé de résoudre le problème en instituant tout simplement un fonds de garantie (voir la première loi française et quelques projets parlementaires italiens), mais l'expérience a démontré que la gestion du fonds devient excessivement onéreuse et qu'elle est insuffisante si elle n'est pas accompagnée par une extension totale de l'assurance resp. civ. c'est-à-dire, en définitive, par l'assurance obligatoire. Cela n'a pas manqué de préoccuper des assureurs de tous les pays: en effet, avec

l'expérience de l'évolution de l'assurance, ils ont craint que l'obligation légale de contracter puisse constituer le début d'une publicisation de l'assurance responsabilité civile automobile.

Ces craintes se sont démontrées sans fondement, ainsi que la preuve en a été donnée depuis plus de trente ans avec les assurances obligatoires dans le domaine aéronautique.

La gestion demeure donc aux mains de l'entreprise privée, mais le contrôle de l'Etat — une fois que l'entrepreneur privé assume l'exploitation d'un véritable service public et que le client n'est plus libre mais obligé de l'utiliser — ne peut que devenir plus sévère et constituer, comme dans le projet italien, l'occasion d'une révision générale du problème du contrôle et de son renforcement, posant d'une façon plus aiguë le problème que nous avons déjà indiqué lorsque nous avons parlé du contrôle de l'entreprise.

En outre, du fait que c'est surtout dans les entreprises qui exercent dans le secteur de l'assurance responsabilité civile automobile que — par suite du calcul imprudent des tarifs et des réserves, ainsi que par suite des détarifications — qui se sont vérifiés la plupart des cas d'insolvabilité, et que, d'autre part, en dehors de l'assuré, c'est la victime qui subit le plus souvent le dommage provenant de cette insolvabilité, on a pensé dans certains pays (voir le projet italien) à étendre — au delà de ce qui est prévu par la Convention de Strasbourg — le fonds de garantie (qui devrait être alimenté à cet effet par une surprime) au cas de non solvabilité de la part de l'assureur.

Sur le terrain contractuel, l'assurance en elle-même a permis l'élargissement du concept de responsabilité:

alors que précédemment l'assurance était limitée à la couverture du risque purement fortuit, elle s'est peu à peu étendue à la couverture de la faute, même grave, et enfin — bien qu'avec l'atténuation dérivant du droit de l'assureur à se retourner contre le contractant coupable de dol — à la prestation en tous cas aux tiers; la responsabilité tend donc toujours plus à s'objectiver, sans qu'il soit tenu compte de la faute.

Ainsi, bien que demeurant toujours assurance de responsabilité et sans pour autant se transformer en assurance en faveur de tiers ou même de dommage à des tiers, pour que l'assurance responsabilité civile automobile remplisse réellement sa fonction sociale, elle ne peut que se fonder sur une action directe du tiers lésé et sur la prestation de l'assureur en tous cas, quelles que soient les exceptions ex contractu (non paiement de la prime, dol), pouvant au maximum donner lieu à un retournement dans le rapport interne entre assureur et assuré.

Cet élargissement des deux concepts d'assurance et de responsabilité est l'apport de l'assurance responsabilité civile obligatoire à l'évolution du droit.

Le reste variera de pays à pays: couverture ou non de toutes les responsabilités excepté celle de la circulation («invito domino»), et de la responsabilité envers les tiers transportés; obligation étendue aux usagers des deux roues — le projet de loi italien comprend même les usagers de bateaux à moteur —; exemption ou non des voitures de l'Etat ou des grands organismes publics; gestion du fonds de garantie par le truchement d'organismes autonomes ou non, et extension ou non de l'intervention du fonds en cas d'insolvabilité de l'assureur. Il sera possible de faire de point de ces expériences au Symposium de

PROBLÈMES DU DROIT DES ASSURANCES

l'A.I.D.A. en mai prochain à Rome, lors du VIème Conseil international.

Un problème apparemment minuer — mais qui présente toutefois une grande importance et qui est ressenti dans tous les pays — est celui du coût de l'assurance, une fois que celle-ci a été rendue obligatoire: l'A.I.D.A. n'a pas manqué de s'intéresser à ce problème également lors du 2ème Congrès Mondial de Hambourg, sur rapport de l'israélien Lowenberg; le pour et le contre de tous les moyens (franchise, intervalle entre sinistre et début de l'action en justice, liquidation du dommage en se référant au revenu déclaré au fisc, établissement d'un forfait pour les frais de justice; diminution des frais d'agence, etc.) ont été examinés, quelques uns ayant été jugés inefficaces ou inapplicables en droit ou en fait.

X

L'ASSURANCE CONTRE LES RISQUES ATOMIQUES

Un autre secteur dans lequel — suivant les traces de l'expérience de certaines assurances aéronautiques et de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile — les vieux principes juridiques se défond pour faire place à des conceptions nouvelles, révolutionnant le fondement technique lui-même de l'assurance, est celui de l'assurance contre les risques dérivant de l'usage pacifique de l'énergie nucléaire, c'est-à-dire les dommages survenant aux appareils, aux moyens de transport actionnés par elle ou transportant des instruments nucléaires, ainsi que la responsabilité civile envers les tiers.

Le principe technique fondamental de l'assurance est le rassemblement de la plus grande masse de risques et l'homogénéité dans leur nature, grâce à des classifications appropriées, de même que dans leur montant, grâce à la réassurance (surtout pour l'excédent) : c'est la communion des risques qui permet la communion des contributions et leur redistribution entre ceux qui sont victimes du sinistre.

Autre principe technique renforcé par toutes les législations : l'assurance ne couvre pas, sauf convention

contraire, le risque de catastrophe, en raison du caractère général de sa manifestation et de ses conséquences.

Or, même si nous n'avons heureusement pas eu une expérience effective importante à cet égard, il est bien évident que le risque atomique relève, de par sa nature, de la catastrophe (pensons aux conséquences d'un dégât, ou même de l'explosion d'un réacteur nucléaire) et qu'il est aussi de longue durée (pensons aux manifestations pathologiques, souvent mortelles, à des dizaines d'années de distance de l'irradiation nucléaire); et, surtout, les cas exposés au risque étaient au début presque uniques et sont encore actuellement très rares, ce qui fait que l'instrument de la couverture ne peut être fourni par la réunion d'une grande masse de risques — et donc de contributions — mais par une provision financière considérable.

Ici aussi, sans entrer dans les détails, les instruments nouveaux sont: responsabilité objective, canalisation et limitation de la responsabilité même dans le temps, action directe de tiers, diverses tranches de couverture ou, en définitive, c'est la responsabilité publique qui se trouve placée derrière l'assureur, c'est-à-dire une solidarité au niveau non seulement national mais international.

Au fur et à mesure que l'usage pacifique de l'énergie nucléaire s'étend, que dans les pays technologiquement les plus avancés les installations se multiplient et que des pays nouveaux commencent à l'utiliser — pour autant que l'on pose toujours le problème sur une base internationale — la communion des risques prend naissance et il est possible de se rapprocher à nouveau du principe classique de la technique des assurances.

XI

ASSURANCE DU CRÉDIT A L'EXPORTATION

C'est sur le terrain public également que s'est posée — en corrélation avec le financement — l'assurance du crédit à l'exportation, qui doit être envisagée non seulement sous l'angle de l'encouragement à l'exportateur, mais sous l'angle plus vaste de l'aide aux pays en voie de développement. (Voir la brochure tout récent du Secrétariat Général de l'ONU *Export credits and Development Financing*).

Ici aussi l'évolution a été très intéressante et hâtée par le fait de la concurrence. L'instrument utilisé est l'assurance du crédit, que l'assureur privé couvrait — et couvre toujours — pour des crédits commerciaux à court terme et pour des risques normaux d'insolabilité, pour des marchandises livrées. On l'a utilisé pour la couverture du risque de catastrophe et du risque politique (quand il y a le *factum principis* ou le débiteur ou le garant est un'entité publique). Ici l'Etat est intervenu, suivant les pays, comme assureur direct (même par l'intermédiaire d'un organisme public: l'INA en Italie) ou comme réassureur. On est parti de la couverture d'un pourcentage relativement modeste du dommage et on en est arrivé désormais à 90%, diminuant toujours davantage la part du découvert obligatoire; on est parti

de la couverture du crédit pour marchandise exportée et on est arrivé à la couverture du risque pour marchandise en dépôt et pour travaux à l'étranger (projets, chantiers, machines, etc.); on est parti de la couverture de crédits à moyen et à long terme et on en est arrivé au très long terme; on est parti d'un délai prolongé pour la déclaration de non-exécution — c'est-à-dire de sinistre pour non paiement — et les délais ont continuellement été abrégés, le cas échéant avec l'aide d'acomptes provisionnels. Enfin, l'assurance publique s'étend jusqu'à couvrir le crédit pour insolvabilité commerciale pure et simples, même si'elle est actuellement imité en général à long et moyen terme. Tout ceci s'accompagne d'habitude de primes spécialement favorables, parfois avec l'aide de contributions de l'Etat.

En Italie, le Parlement approuvera sous peu une nouvelle loi qui, sur des lignes plus modernes, substituera celle de 1961. (Ce problème a également fait l'objet d'une discussion sur rapport de la délégation colombienne à la Xème Assemblée à Bagota de la conférence *hémisphérique* des assurances).

Dans ce secteur, les questions d'ordre juridique arrivent rarement jusqu'au magistrat mais elles sont résolues au sein des comités de gestion (par exemple, la question qui se pose fréquemment au sujet de la nature publique — on non — de l'organisme débiteur on garant du débiteur); elles sont souvent résolues aussi sur le plan international au moyen d'accords bilatéraux (refinancements).

XII

ASSURANCES CONTRE LES CALAMITÉS NATURELLES

En plus de l'assurance responsabilité civile automobile, l'assurance contre les risques atomiques et l'assurance du crédit à l'exportation — l'une consentant, avec la liberté économique du risque, de pénétrer dans la recherche scientifique et de réaliser le transfert de l'énergie atomique à l'application industrielle; l'autre permettant une coopération complète entre le monde industrialisé et les pays en voie de développement — sont la démonstration que, dans le monde moderne, l'assurance, loin de perdre sa vitalité, est en mesure de remplir une vaste gamme de fonctions, qu'elle est un instrument indispensable du développement économique et une institution juridique extrêmement souple.

Alors que les voies traditionnelles demeurent toujours ouvertes et vivantes (assurance des transports, assurance incendie, assurance accidents, assurance vie) et que des horizons toujours plus vastes s'ouvrent à d'autres formes plus récentes, sainement révolutionnaires (assurance responsabilité civile, assurances sociales), l'instrument est probablement tout prêt à servir encore pour de nouvelles expériences hardies.

En vérité, il y a depuis longtemps, en dehors des

grands secteurs traditionnels, dans de nombreux pays une floraison de secteurs mineurs, anciens et nouveaux (assurance bris de glaces, assurance machine, assurance contre les dégâts des eaux, etc.) et même d'initiatives originales — la tradition veut qu'elles soient habituellement accueillies par Lloyd de Londres qui a pour principe de tout assurer — mais qui ne présentent en général qu'une utilité purement individuelle.

On peut se demander si, pour participer d'une façon nouvelle à la sécurité et au progrès de l'humanité, ce n'est pas le cas de tenter de s'engager sur d'autres voies présentant un intérêt social considérable.

Parmi celles qui peuvent, si nombreuses, venir à l'esprit, je me limiterai à en citer deux, qui me semblent présenter une grande actualité: la première est l'assurance contre les calamités naturelles et l'autre, l'assurance de revenu agricole. L'A.I.D.A. a d'ailleurs mis ces sujets à l'étude (voir le thème du symposium de Rome à l'occasion du VIème Conseil International).

Deux grandes catastrophes toutes récentes: les inondations en Italie — qui de Florence à Venise ont provoqué, outre les deuils et les pertes irréparables sur le plan artistique, des dommages évalués à plusieurs centaines de milliards — et au Brésil — où des centaines de vies humaines ont été perdues — ont conféré une actualité toute particulière au problème des calamités naturelles.

Aujourd'hui, on se borne à y remédier à posteriori au moyen d'interventions de l'État, dans un effort de solidarité nationale et internationale: mais le manque de préparation, la gabegie bureaucratique, les obstacles de tout genre, l'insuffisance des moyens et l'incertitude quant à leur entité, font que les secours arrivent géné-

ralement trop tard et sont absolument insuffisants pour réparer les dommages causés.

Ainsi que pour tous les risques, il faut remonter en arrière sur le terrain de la prévention et il faut que l'Etat accorde l'attention nécessaire à la remise en état et au renforcement des défenses naturelles (reboisement, régularisation du cours des rivières, etc.). Mais pourquoi n'avoir point recours — sur le terrain de la réparation — à l'assurance sur une vaste échelle?

L'expérience de la couverture du risque atomique ayant montré par quel instrument il est possible de remédier au risque de catastrophe — d'autant plus que dans de tels cas il serait possible de recueillir une large masse de risques — je considère que, pour des pays qui, comme l'Italie, sont sujets à certains types de catastrophes naturelles, une étude du problème s'impose en vue de tenter de la résoudre au moyen de tous les instruments de l'assurance, aussi bien traditionnels que nouveaux.

Autre exemple d'une autre nature: le travail et les investissements abandonnent l'agriculture et, un jour ou l'autre, l'humanité entière souffrira de la crise de la campagne. L'abandon de l'agriculture de la part des forces de travail peut être justifié par l'attraction de la ville, mais il peut aussi être surmonté par l'industrialisation de ce secteur.

L'abandon de la part des investissements, par contre, déterminé non seulement par l'exigüité du revenu, mais aussi par son caractère aléatoire dû à des causes naturelles (incertitude en ce qui concerne la quantité et la qualité des récoltes par suite du jeu des forces de la nature: pluies, sécheresse, gel, inondations, etc.) ne peut,

lui, être surmonté même par un énorme investissement public, celui-ci étant offert à titre de crédit et non comme couverture d'un risque, et ceci est un facteur qui joue contre l'industrialisation souhaitée du secteur.

Pourquoi ne pas étudier une solution fondée sur la assurance, toujours dans sa forme la plus systématique et la plus totale, avec tous les instruments mis à disposition par l'évolution nouvelle?

Voilà donc deux possibilités, à titre d'exemple. Il me paraît que les assureurs qui ne se limitent pas à une activité de routine, mais qui sont désireux de poursuivre des objectifs nouveaux d'intérêt général, ne craignent pas les interventions publiques mais visant au contraire à une collaboration qui permette d'élargir leur domaine d'action, devraient consacrer le meilleur de leur attention à ces problèmes; ainsi qu'à bien d'autres, dans le cadre de l'A.I.D.A. si l'on veut, mais pas dans celui-là uniquement.

Je crois également que, sur ce terrain, l'assurance a encore quelque chose de nouveau à dire et qu'elle est en mesure d'apporter des contributions nouvelles et considérables au développement économique et au progrès de l'humanité. C'est sur ce terrain que — sous la pression des besoins généraux et à côté de l'initiative des entrepreneurs, ainsi que des soins vigilants de l'Etat — doit se fonder l'oeuvre du juriste, toujours sagement attachée à la tradition, mais avec un oeil attentif pour les perspectives de l'avenir et la création d'instruments nouveaux.

ANTIGONO DONATI

(Professore nella Università di Roma).