

l'ère médiévale, réalisa, en se développant à partir des Croisades, un progrès semblable à celui que les foires accomplirent pour le commerce terrestre. Les relations par voie de mer étaient devenues plus faciles, grâce à la constitution de l'Occident en une sorte de république chrétienne, et à l'expansion des peuples occidentaux vers les pays du Nord et du Levant. La navigation devient plus active et plus sûre. L'odieux droit de bris, qui s'exerçait aux dépens des naufragés, est aboli en Italie, en Catalogne, en France et en Angleterre. On restreint et on réglemente le droit de marque ou de représailles, qui permettait de s'attaquer aux armateurs, rendus responsables des fautes individuelles ou collectives de leurs compatriotes. La législation maritime est fixée dans les recueils, tels que les statuts de Trani et de Marseille, les Usages de Tortose et de Barcelone, les rôles d'Oléron, les ordonnances de Wisby, qui réglementent l'armement, le pilotage, les risques de mer, les avaries. Des juridictions s'établissent, consulats de mer à bord des navires, consulats ordinaires, cours de mer, *mercanzie*, amirautés dans les cités maritimes, pour protéger le commerce ou régler les affaires litigieuses, auxquelles il donne lieu. Les contrats d'assurances maritimes viennent garantir la valeur des navires et des cargaisons, tandis que les gouvernements engagent contre la piraterie une lutte énergique, mais discontinue et d'une efficacité variable.

En même temps, on commence à construire des phares, à aménager les ports. On crée des chantiers de constructions navales, surtout à Venise, à Gênes, à Marseille, à Barcelone. A côté des petits bâtiments d'un tonnage restreint, on lance des vaisseaux de transport de 500 à 600 tonneaux (*ussiers*) qui peuvent transporter de 1.000 à 1.500 passagers. Les États d'Occident organisent les premières marines de guerre pour protéger le commerce. Venise, Pise, Gênes possèdent les plus puissantes; la dernière compte en 1293 jusqu'à 200 navires avec