

AUX MARGES DU FORMALISME JURIDIQUE ROMAIN : LE CONTRAT DE NAULISME¹

par

Pascal ARNAUD

Institut Universitaire de France
Université Lyon 2 / CNRS

à François Lastelle,
à l'ami, au marin, au praticien du droit, à l'érudit.

Qui entend aborder le « droit maritime » de l'époque romaine se trouve presque immédiatement confronté à sa négation par les *prudentes*, d'abord, par l'histoire moderne du droit romain ensuite. Depuis Labeo au plus tard, les *prudentes* ont tenté à toutes forces de faire entrer le droit maritime dans les cadres étroits du formalisme juridique du *ius civile* et des formes de l'action dans lesquelles il contraind le droit. On se trouve alors au cœur d'une forme de constructivisme juridique – entendons par là, pour résumer brutalement le concept,² la quête d'une rationalité *a posteriori* – dont les *prudentes* eux-mêmes ont eu l'initiative.

Or le *ius civile* n'est qu'une forme du droit, et un droit fondé avant tout sur les formes de l'action. Le droit prétorien a en effet développé aux marges de ce droit des formes de l'action et des procédures plus adaptées à la réalité du terrain. Ce droit voué depuis la création des préteurs pérégrins à régler aussi des affaires internationales, a dû intégrer les modalités de prise en compte de la coutume et des outils spécifiques, irréductibles à un état, pour régler des litiges qui jusqu'en 212 de l'ère chrétienne impliquaient le plus souvent des parties de nationalités différentes, qu'elle avait développés de manière satisfaisante.

1. La recherche qui a conduit à ces résultats a été financée par l'European Research Council dans le cadre du Septième Programme-cadre (FP7/2007-2013) / ERC Grant Agreement n° 339123.

2. Pour une approche détaillée, cf. Sintez 2014.

En me fondant sur le cas du contrat de naulisme et de son traitement juridique, je voudrais aborder un cas assez exemplaire de la distance qui sépare la réflexion des *prudentes*, désireux de ramener en toute chose le traitement des affaires maritimes au cas général, niant ainsi l'existence d'un droit maritime, de la réalité des pratiques juridiques, qui indiquent au contraire l'existence d'un corpus coutumier de règles maritimes. Que ce corpus soit ou non ce que l'on a connu sous le nom de « loi Rhodienne » ne sera pas notre objet.

Les contrats d'affrètement tels que nous les connaissons dans l'histoire sont en effet des documents de la pratique dont le contenu, toujours, la forme juridique, souvent, sont d'une grande singularité. Pour des périodes plus récentes, le connaissance et la charte-partie, irréductibles l'un à l'autre,³ illustrent bien la spécificité de ces contrats que les sources anciennes connaissent sous les noms de *naulosis* ou de *naulotikè*, et auquel étaient annexés divers autres contrats (en particulier des prêts, dont certains peuvent avoir été fictifs, et des garanties).

Les outils de traitement judiciaire des affaires maritimes ne pouvaient être à rebours d'outils, de pratiques et de coutumes internationaux non seulement pluriséculaires, mais aussi au centre du nerf maritime de l'activité économique au sein d'un empire inter-connecté et inter-dépendant qui mettait en relation contractuelle des citoyens et des pérégrins. La « Loi Rhodienne » donne un exemple connu de l'intégration de règles coutumières étrangères, dans le traitement juridique de tout ou partie (le jet, seul champ de compétence consensuel de cette « Loi » dans l'érudition) des litiges maritimes (Chevreau 2005). Les tablettes des Sulpicii illustrent largement la complexité théorique des contrats et l'apparente simplicité du règlement des litiges. On voit par exemple la machine judiciaire municipale régler à Pouzzoles le 23 décembre 57, la hiérarchie des hypothèques, dans un cas où une ou des clauses d'un contrat de prêt maritime gagé n'avaient apparemment pas été respectées (il s'agissait sans doute de la destination ou d'une escale commerciale) : le navire concerné était de Sidon et avait accosté à Pouzzoles.⁴ Ce

3. Souvent confondus, ces documents sont soigneusement distingués au début du XVIII^e s. par N. Aubin, *Dictionnaire de Marine contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale*, Amsterdam, 1836, sv « charte-partie », p. 233-234, et sv « connoissement » p. 294-295.

4. *TPSulp* 106 = *TPN* 110 = *AE* 1984, 224 : *C(aius) S[---]s [---]S[---] | Theodori f(i)lii S[---]er[---]eni navem Notum | modium XVIII(milium) pl[u]s minus [---]IS[-]SE[---] f(i)lii | [a]b Sidon(e) pararem[---] sponte sua | sub praecone [---]ret | nive mora[---]S[---]I ob honus | quod R[---]cor[---]us in ea | nave [i]NSV[---] avertisset | obligata esse [---]S[---] protopraxia | [e]t iure ipso et consue[tu]dine sibi | esset | actum Puteolis XI Kal(endas) Ian(uarias) | Nerone Claudio Caesare Augusto II | L(ucio) Caesio [Martiale] co(n)s(ulibus)*
« Caius S[---] de [---] fils de Théodore, le navire du nom de Notus, d'une capacité de charge de 18 mille boisseaux environ, propriété de [---] fils de [---] faisant route depuis Sidon, dont le signe distinctif est [---], qu'il [---] de son propre chef, devant le héraut, sans délai [---] au titre de la cargaison qu'il [---] dans ce navire à l'insu de [---] qu'il il avait dérotées étaient hypothéquées [---], il [a été démontré] qu'il avait la priorité dans l'ordre des gages en vertu du

document se réclame simultanément du *ius* et de la *consuetudo* – assimilable au *mos*⁵ – qui constituaient les deux piliers de la procédure : les règles et le formalisme juridique d'une part, les usages propres à une région ou à une activité de l'autre.

Les contrats de naulisme ont stimulé la réflexion des *prudentes* dans leur entreprise de rationalisation du formalisme juridique y compris dans des situations de fait complexes. Il nous est donc apparu intéressant de nous attarder quelque peu sur ce cas, qui illustre assez le fossé qui sépare le constructivisme juridique des *prudentes* et des historiens du droit qui leur ont emboîté le pas, de la réalité de la pratique du droit. Cette réflexion les a amenés à décrire de façon assez précise un certain nombre des clauses propres aux contrats de naulisme.

I – LE CONSTRUCTIVISME JURIDIQUE DES PRUDENTES

1. Labeo. *Actio de locato, actio de conducto*

Les *prudentes* ont très tôt tenté d'intégrer le contrat de naulisme aux formes génériques de l'*actio civilis* en essayant de le réduire à des êtres juridiques plus familiers, susceptibles de trouver une place dans les formes coutumières de l'*actio de locato* et de l'*actio de conducto*. L'entreprise est ancienne et remonte au plus tard aux origines de l'empire et à Auguste. Labeo est en effet régulièrement cité par les *prudentes* du III^e s. comme l'autorité de référence dans ce débat, dont il a d'emblée fixé les termes.

Idéalement, le contrat de naulisme devait selon Labeo entrer selon les cas dans l'un ou l'autre de deux cas de figures : la *locatio rei* – la location du navire comme objet – ou la *conductio operae* – le contrat d'entreprise –. En d'autres termes, l'objet du contrat était-il le navire ou son utilisation ? Il convenait de définir si l'on était en présence de la *conductio* d'un navire ou de la *locatio* d'une prestation de transport de marchandises : *utrum navem conduxerit an merces vehendas locaverit* (*Dig.* 19.5.1.1 = *Papin.* 8 *quaestionum.*)

Ce débat est bien connu de l'érudition. Celle-ci souligne néanmoins rarement les difficultés de l'entreprise. Elles n'avaient pourtant pas échappé à Labeo, qui soulignait lui-même le caractère très idéal de la solution qu'il proposait et la difficulté qu'il y avait à faire entrer dans ces deux catégories tous les contrats mettant en jeu la location et ayant pour objet un navire. Un emprunt d'Ulpian à Pomponius illustre bien à quel point ce débat était une construction intellectuelle des *prudentes* sans réel rapport à la pratique.

droit et de la coutume. Fait à Pouzzoles le onzième des Calendes de Janvier sous le consulat de Néron Claude César Auguste (pour la 2e fois) et de Lucius Caesius Martialis ».

5. Sur le *mos* dans le droit du contrat cf. *Dig.* 50.17.34 = Ulpian 45 *ad Sabinum*.

Il montre que la pratique, en accord avec l'édit du préteur, réglait normalement ces questions à travers la procédure de l'*actio in factum*, sur laquelle on s'arrêtera bientôt, mais c'est pour mieux écarter cette procédure au profit de deux formes du droit plus conformes à la tradition juridique; l'*actio de locato* et l'*actio de conducto*, en dépit des problèmes soulevés et des solutions non satisfaisantes produites par les *prudentes*. C'est que pour Ulpien⁶ l'*actio de locato* et l'*actio de conducto* sont deux formes de l'*actio civilis*, alors que l'*actio in factum* serait une forme de l'*actio honoraria*, et à ce titre l'expression d'un droit inférieur, ici le droit prétorien, opposé au *ius civile* fondé sur un statut. Qu'importe si la forme de l'*actio in factum* consentie au titre du droit prétorien était plus adaptée. Ulpien oppose en quelque sorte ici un traitement jurisprudentiel issu de la pratique des magistrats (*actio honoraria*) à un droit réputé lié à ses fondements (*ius civile*). C'est un choix de principe du constructivisme juridique des *prudentes* de privilégier les formes de l'action ouvertes par le *ius civile*.

2. *Locatio ex aversione* : location du navire comme *res* ou location de la totalité d'un navire en vue d'une prestation ? Un exemple d'inadéquation des concepts des *prudentes* aux réalités de la pratique

Parmi les formes de la location d'un navire évoquée par le *Digeste*, la *locatio/conductio per aversionem* ou *ex aversione* illustre à elle seule la difficulté qu'il y avait à faire entrer les réalités de la pratique dans des cadres conceptuels préexistants. La location d'un navire dans sa totalité pourrait à première vue offrir un cas relativement simple à intégrer dans l'une ou l'autre des deux catégories visées par Labeo. On pourrait en particulier penser qu'il s'agit d'un cas où l'objet du contrat est le navire comme *res*, qu'il s'agisse d'une location coque nue en vue de l'exploitation commerciale du navire (et non une prestation de transport) ou d'une location à temps ou au voyage. C'est ce que suggère fortement un passage d'Ulpien où sous cette dénomination, le jurisconsulte a clairement en tête la location de la totalité (*per aversionem*) d'un navire, coque nue, en vue de son usage commercial, puisque l'usage est considéré comme source de revenus et comme générateur d'une responsabilité sur le navire.⁷ Elle prend par ailleurs deux formes : *in perpetuum* et *ad tempus*, à temps ou à perpétuité.

6. Dig. 4.9.3 = Ulpien 14 *ad edictum* : *Miratur igitur, cur honoraria actio sit inducta, cum sint civiles*. «On s'étonne donc des raisons d'introduire une *actio honoraria*, alors qu'il en existe de civiles».

7. Ulpien 28 *ad ed.* = Dig. 14.1.1. 15 : *Exercitorem autem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum*. «Nous appelons *exercitor* celui à qui parviennent et les revenus et les entrées du navire, qu'il soit le propriétaire du navire ou l'ait loué en bloc au propriétaire soit pour une durée limitée, soit à perpétuité».

La même expression apparaît néanmoins chez Paul avec un sens radicalement différent. Elle introduit en effet deux modes de calcul du prix du transport d'une cargaison : l'un est basé sur le coût unitaire du transport d'un objet – ici une amphore –, multiplié par le nombre d'objets ; l'autre est fondé sur la valeur forfaitaire de la capacité totale du navire.⁸ Si l'objet de la location est bien un navire, on voit que le mode de calcul est lié à une prestation de transport.

L'exercice est ici, comme souvent, aux limites de l'argutie juridique. Les contrats de nautisme conservés nous montrent que les montants dus au transporteur sont toujours fondés sur le coût unitaire du transport d'un objet. Que le navire soit loué dans sa totalité n'y change rien. Le cas de figures d'une location du navire dans sa totalité fait intervenir une autre notion : la capacité légale de charge. Elle est alors une des caractéristiques du navire loué et non l'un des éléments du contrat de transport. Paul compare donc des données de nature différente. On voit ici comment Paul est conduit à comparer des contrats où les mêmes références (un nombre d'amphores) ont des valeurs différentes : ici la capacité de charge légale d'un navire, là la cargaison objet d'une transaction.

Un emprunt d'Ulpien à Pomponius paraît fonder la ligne de partage entre l'*actio de locato* et l'*actio de conducto*, qui est aussi celle de la location du navire comme *res* et le contrat d'entreprise relatif à une prestation de transport sur le fait que le navire soit loué dans sa totalité ou pas.

(Dig 4.9.31 = Ulpien 14 *ad edictum*) *Ait praetor* : «*Nisi restituent, in eos iudicium dabo*». *Ex hoc edicto in factum actio proficiscitur. Sed an sit necessaria, videndum, quia agi civili actione ex hac causa poterit : si quidem merces intervenerit, ex locato vel conducto : sed si tota navis locata sit, qui conduxit ex conducto etiam de rebus quae desunt agere potest : si vero res perferendas nauta conduxit, ex locato convenietur*.

Le préteur dit «s'ils ne restituent pas (le bien reçu), je leur donnerai droit au jugement». Aux termes de cet édit, c'est une *actio in factum* qui s'engage. Mais est-ce bien nécessaire ? C'est ce qu'il faut voir, puisqu'une action civile *ex locato* ou *ex conducto* pourrait aussi bien être engagée en ce cas, pour peu qu'un salaire ait été versé : si la totalité du navire a été louée, celui qui a donné le navire peut engager une action *ex conducto* aussi pour les choses qui manquent ; si au contraire le marin a donné en location une prestation de transport de biens, on va au procès *ex locato*.

8. Labeo 1 pithanon a Paulo epitomarum = Dig. 14.2.10.2 : *Si conduxisti navem amphorarum duo milium et ibi amphoras portasti, pro duobus milibus amphorarum pretium debes. Paulus : immo si aversione navis conducta est, pro duobus milibus debetur merces : si pro numero impositarum amphorarum merces constituta est, contra se habet : nam pro tot amphoris pretium debes, quot portasti*. «Si tu loues un navire d'une capacité de deux mille amphores et que tu y charges des amphores, tu dois acquitter le prix à hauteur de 2.000 amphores. Paul : mieux, si le navire a été loué en totalité, le loyer est dû pour 2000 ; si le loyer a été établi à la faveur des amphores placées, c'est le contraire, car tu dois le prix à la faveur d'autant d'amphores que tu as portées.».

Ulpien et Pomponius considèrent donc que la location de la totalité du navire définit la ligne de partage entre la location du navire comme *res* et le contrat d'entreprise et la prestation de transport. On voit aussi que dans le cas retenu ici, la question posée n'est toutefois plus tout à fait celle que l'on trouve d'ordinaire, puisqu'il s'agit dans un cas d'indemniser l'opérateur du navire dans le cas où quelque chose viendrait à y manquer lors de sa restitution par le preneur au terme d'une location. Dans le second seulement il s'agit de l'indemnisation pour un dommage aux biens transportés ou effets personnels du voyageur embarqué.

La location visée par Labeo dans le passage commenté par Paul était bien la location du navire (*conduxisti navem*), comme chez Ulpien, mais la discussion, dès Labeo, est d'emblée biaisée par le fait que cette location est liée au chargement de cet objet en vue d'un transport... Il devient alors très difficile de distinguer la location du navire particulier de la prestation à laquelle est associée ce navire particulier.

3. Caractère original du contrat de naulisme

On touche ici du doigt le cœur du problème : en dehors de quelques cas spécifiques, tels que la location coque nue, distinguer, comme le voudraient Labeo, ou encore Ulpien,⁹ la *locatio navis* de la *conductio* d'une prestation de transport de personnes ou de marchandises, était moins aisé qu'il n'y paraît. La location d'un navire est assurément une prestation identifiable. Le contrat d'entreprise est en théorie clairement identifiable. La nature de la prestation est définie dans le contrat et le montant dû n'est pas un loyer, mais une *vectura*, ou, en grec, un *naulon* (translittéré *naulum* en latin).¹⁰

Le contrat de naulisme est par nature irréductible à la location d'un objet ou à un contrat d'entreprise. Il est en fait les deux. Un contrat de naulisme est la location à temps ou au voyage d'un navire identifié, ou d'une partie de ce navire, en vue d'obtenir de son opérateur une prestation de transport assurée non par l'affréteur, mais par le fréteur, propriétaire ou exploitant du navire. Sa nature est donc essentiellement mixte.

La façon même dont les *prudentes* décrivent le contrat de transport maritime illustre on ne peut plus clairement l'ambiguïté de cette double nature, irréductible au dualisme défini par les formes de la location et de l'action dans lequel les *prudentes* ont tenté d'enfermer le contrat de naulisme. Celui-ci est en effet la location d'un navire en vue d'une prestation de transport, come le reconnaissait déjà Labeo (*Dig. 14.2.10.1 = Labeo 1 pithanon a Paulo epitomarum : Si ea condicione navem conduxisti, ut ea merces tuae*

9. *Dig. 14.1.1.3 = Ulpien 28 ad edictum : Magistri autem imponuntur locandis navibus vel ad merces vel vectoribus conducendis armamentisve emendis.*

10. *Dig. 14.1.1.12 = Ulpien 28 ad edictum : Quare si eum praecepit navi ad hoc solum, ut vecturas exigat, non ut locet.*

portarentur), et comme l'indique encore Scaevola, se fondant sans doute sur un contrat réel (*Dig. 19.2.61.1 = Scaevola 7 Digest. [cf. 11 c] : Navem conduxit, ut de provincia Cyrenensi Aquileiam navigaret olei metretis tribus milibus impositis et frumenti modiis octo milibus certa mercede.*).

Certains contrats de naulisme¹¹ reprennent la même formulation et ont pour objet explicite la location d'un navire en vue d'une prestation.

La tentative générale des *prudentes* d'assimiler le contrat de naulisme aux formes habituelles du contrat de transport trouve un écho dans l'adoption du verbe *vehere* et de ses dérivés : *vectores* pour caractériser l'affréteur et *vectura* pour caractériser le prix payé pour la prestation de transport. Quelques documents de la pratique montre que le choix de ramener le transport maritime au cas général n'était pas le seul fait des *vectores*, mais il est non moins intéressant que le mot *vectura* ne résiste pas à la spécificité du contrat de naulisme. Ulpien commence à utiliser le terme de *naulum*, spécifique au contrat maritime, au lieu de *vectura*. En 301, l'édit du Maximum de Dioclétien¹² ne connaît plus au ch. 35 pour le transport par voie d'eau que le *naulum*, réservant la *vectura* au transport terrestre (ch. 17 : *De vecturarum mercedibus*). Les termes génériques *vectura* et *velatura* finissent par s'estomper devant l'originalité du *naulum* et du contrat de naulisme.

De fait, l'aporie constructiviste dans laquelle les *prudentes* se sont très vite engagés ne leur a pas échappé et dès l'époque d'Auguste, ils ont dû trouver une porte de sortie dans une troisième forme de l'action propre à gérer tous les contrats qui ne rentraient pas dans le moule étroit de l'*actio de locato* et de l'*actio de conducto*. Aux antipodes de la réflexion théorique des *prudentes*, le pragmatisme de l'édit du préteur avait depuis longtemps validé l'*actio in factum* comme la forme normale de l'action dans les affaires liées aux contrats de naulisme, sans introduire de différence de traitement en fonction de la nature profonde du contrat. Au delà de la fascination théorique de la rationalité, c'est l'*actio in factum* qui a fourni les cadres du nécessaire pragmatisme économique non moins consubstantiel que les tentations constructivistes à la réalité du droit romain. Le droit prétorien avait façonné bien avant Labeo les cadres pragmatiques du traitement juridique de ces affaires. C'est la fascination des *prudentes* pour le *ius civile* qui les a conduits à introduire des arguties dans le traitement juridique de contrats de naulisme dont un traitement juridique efficace existait depuis longtemps.

11. *P.Oxy. Hels. 37, r* (Oxyrhynque, 176 ap. J.-C.) = *infra* Annexe 2; *SB 14. 11552 = SB 6. 9212* (Oxyrhynque, 221 ap. J.-C.).

12. Erim-Reynolds 1973; Giacchero 1974. Sur ces questions, cf. Arnaud 2007.

4. L'*actio in factum*, oubliée de la tradition moderne

Irréductible aux formes génériques de l'*actio civilis*, l'*actio in factum* prétorienne est la grande disparue de l'histoire moderne du droit romain. Max Kaser consacre deux fois une demi-ligne (1955 : 486 ; 2959 : 303) à l'*actio in factum civilis*, mais est muet sur l'*actio in factum honoraria* propre au droit prétorien. R. Villers en dit à peine plus (Villers 1977, 158-19 ; 320-1 ; 427-8 ; 443-4). C'est le plus souvent dans le cadre de ses relations avec l'interdit prétorien qu'elle est analysée par l'histoire du droit, comme une forme inférieure du droit. C'est qu'à la suite des *prudentes*, les *actiones honorariae* ont largement été laissées pour compte par l'érudition au profit des seules *actiones civiles*.

Pourtant, cette action est le fondement du droit du contrat à Rome. Cette procédure se situe en marge du formalisme juridique et échappe aux débats jurisprudentiels issus de ce formalisme. Dans cette forme de l'action, les faits, en particulier les termes d'un contrat, quelle qu'en fût la forme, fondaient seuls la réponse du juge. Ils échappaient donc à la réflexion jurisprudentielle qui est l'âme de l'activité des *prudentes*. C'est très exactement la définition d'une configuration totalement inintéressante pour un *prudens*, car pour l'essentiel étrangère à la sphère de l'interprétation dans laquelle s'exerçaient leurs talents. Elle n'en était pas moins fondamentale pour les justiciables et pour la simplicité qu'elle garantissait à l'approche des relations contractuelles. Sa sphère de réflexion se bornait à une question binaire : les obligations contractuellement définies ont-elles été respectées ? – Oui / non.

Parce qu'elle n'est pas par nature une *actio civilis*, cette procédure permettait en outre de traiter des cas impliquant des pérégrins, ce qui, avant la *Constitutio Antoniniana*, était essentiel au regard du nombre élevé de pérégrins impliqués dans les divers secteurs du commerce maritime.

S'il est vrai que les formes de l'action propres au formalisme juridique de l'*actio civilis* laissaient peu de place au droit du contrat, la pratique juridique propre au droit prétorien avait depuis longtemps défini les cadres du traitement juridique des obligations contractuelles. Les *prudentes* le savaient bien, qui dès l'époque d'Auguste et Labeo, avaient, à leur corps défendant, lié le traitement juridique du contrat de nautisme à l'*actio in factum*, la seule procédure capable de traiter ces contrats sans avoir à les faire entrer de façon artificielle et discutée dans des catégories le plus souvent irréductible à leur nature profonde.

II – LES CLAUSES CONTRACTUELLES DU CONTRAT DE NAULISME DANS LE DIGESTE

C'est le désir de contenir les procédures dans les limites des formes de l'*actio civilis* qui, seul, motive la posture théorique des *prudentes*, qui durent bien admettre que le nécessaire pragmatisme imposait le plus souvent le traitement des contrats de nautisme selon une procédure fondée sur leurs clauses et non sur leur nature.

Les mêmes *prudentes* ont en effet une excellente connaissance des contenus de ces contrats. Ils en mentionnent en effet régulièrement telle ou telle clause, à l'occasion de divers débats jurisprudentiels. Ce semis d'indices permet de reconstituer un certain nombre d'éléments constitutifs de ces contrats (Gaurier 2004, 64-77).

Ces contrats sont explicitement mentionnés dans une constitution de Dioclétien et de Maximien d'Octobre 293¹³ et il est possible qu'un type particulier de pacte soit visé par la notion, au demeurant très discutée, de *χειρέμβολον*.¹⁴ L'un de ces contrats est en outre mentionné, sous le nom de *naulotikè*, dans un contrat de prêt, probablement fictif, conclu à Pouzzoles le 11 avril 38 de l'ère chrétienne, qui indique que ce prêt était stipulé par la *naulotikè*.¹⁵

Les informations éparses glanées dans le *Digeste* permettent de reconstituer de larges pans de la structure et du contenu de ces documents.

L'*actio exercitoria* (Gaurier 2004, 79-95), qui fait l'objet du Titre 14.1 du *Digeste*, et son pendant, l'*actio institoria*, reposent sur l'identité des signataires du contrat pour la partie concernant le fréteur et sur leur capacité légale à agir. On peut donc en inférer que ces éléments-clés figuraient dans le contrat, au même titre que l'identité du navire prévu pour le transport, dont l'état semble supposé connu du chargeur, fait partie des éléments du contrat. Changer de navire sans l'accord du chargeur est une faute pour le fréteur.¹⁶

13. CJ 4.25.4 *Imperatores Diocletianus, Maximianus. Et si a muliere magister navis praepositus fuerit, ex contractibus eius ea exercitoria actione ad similitudinem institoriae tenetur. DIOCL. ET MAXIM. AA. ET CC. ANTIGONAE. D. XVI K. NOV. SIRMIAE. CONSS.*

14. Dig. 4.9.1.3 = Ulpian 14 *ad edictum*. Sur le *χειρέμβολον* cf. Purpura 2014.

15. Camodeca 1999, n° 78 : «(1ere main, en Grec) : Fait à Dikéarcheia le 3^e des Ides d'Avril sous le consulat de M. Aquila Iulianus et de P. Nonius Asprenas. Moi, Menelas, fils d'Irénée, de Kéramos, déclare par la présente avoir reçu de Primus, esclave de P. Attius Severus, la somme de 1.000 deniers, conformément à la *naulotikè* que nous avons conclue. Je lui rembourserai cette somme conformément aux termes de la *naulotikè* conclue avec lui. J'ai choisi comme garant pour le paiement des 1.000 deniers ci-dessus M. Barbatius Celer». La seconde partie du document, en latin concerne la prise de garantie.

16. Dig. 14.2.10.1 (= Labeo 1 *pithanon a Paulo epitomarum*) : *Si ea condicione navem conduxisti, ut ea merces tuae portarentur easque merces nulla nauta necessitate coactus in navem deteriore, cum id sciret te fieri nolle, transtulit et merces tuae cum ea nave perierunt, in qua novissime vectae sunt, habes ex conducto locato cum priore nauta actionem.*

Le montant dû, la nature exacte des prestations rendues en échange de ce prix, selon qu'il s'agit notamment, pour les personnes d'individus chargés comme marchandise (esclaves destinés à la vente) ou embarqués comme passagers, et les conditions de paiement, le cas échéant, le mode de calcul étaient précisément indiqués.¹⁷

Les modalités de paiement pouvaient prendre des formes assez alambiquées et rendre nécessaire la rédaction d'une série d'actes interconnectés, comme c'est le cas de la tablette n° 78 de l'archive des Sulpicii. Un texte tiré du commentaire à l'édit du préteur d'Ulpien mentionne ainsi une *vectura, quam pro mutua acceperat*, en d'autres termes un paiement de transport en forme de prêt¹⁸ qui imposait nécessairement la combinaison d'un contrat de nautisme et d'un contrat de prêt, et la mise en place des garanties qui accompagnaient ce dernier.

La nature de la prestation était évidemment détaillée : point de départ et d'arrivée, nature et quantité des marchandises (ou passagers) transportées.¹⁹

Le contrat pouvait fixer un calendrier du transport et, en cas de retard par rapport à ce calendrier, établir des pénalités dont le montant était stipulé par la convention et les cas de force majeure exonérant de ces pénalités le fréteur.²⁰ Enfin, des clauses d'exonération totale ou partielle de la responsabilité du fréteur sont connues à travers la mention par les *prudentes* de clauses d'exonération de responsabilité réputées abusives au regard du *ius ciuile*.²¹

Ces divers éléments montrent une bonne connaissance de la réalité des contrats de nautisme, des quelques points de friction qu'ils pouvaient entretenir avec une stricte application des règles du *ius ciuile*. Les éléments de

17. Dig. 14.2.10.1 = Labeo 1 *pithanon a Paulo epitomarum quid actum est, utrum ut pro his qui impositi an pro his qui deportati essent, merces daretur*; CJ 4.25.4 : *merces constituta est*; Dig. 19.2.61.1 = Scaevola 7 *Digest.* : *Navem conduxit, ut de provincia Cyrenensi Aquileiam navigaret olei metretis tribus milibus impositis et frumenti modiis octo milibus certa mercede*. cf. Gaurier 2004, 74.

18. Dig. 19.15.6 = Ulpien 32 *ad edictum* : *Item, cum quidam nave amissa vecturam, quam pro mutua acceperat*, Sur ces formes de prêt, cf. Jakab 2000 (sur le sens de la Tablette n° 78 de l'archive des Sulpicii, cf. *contra*, Gofas 1994, qui a sans doute raison de voir dans ce prêt un prêt fictif venant en garantie. Pour un parallèle d'époque romaine, cf. le papyrus *P.Koel.*, 3. 147, d'époque augustéenne ancienne où Octave est qualifié de César, mais pas encore d'Auguste).

19. Dig. 19.2.61.1 = Scaevola 7 *Digest.* : *Navem conduxit, ut de provincia Cyrenensi Aquileiam navigaret olei metretis tribus milibus impositis et frumenti modiis octo milibus certa mercede*.)

20. Dig. 14.2.10.1 (= Labeo 1 *pithanon a Paulo epitomarum*) : *Idem iuris erit, cum ea condicione a te conduxisset, ut certam poenam tibi praestaret, nisi ante constitutum diem merces tuas eo loci exposuisset, in quem devehendas eas merces locasset, nec per eum staret, quo minus remissa sibi ea poena spectaret. Idem iuris in eodem genere cogitationis observabimus, si probatum fuerit nautam morbo impeditum navigare non potuisse. Idem dicemus, si navis eius vitium fecerit sine dolo malo et culpa eius*.

21. Dig. 4.9.7. pr = Ulpien 18 *ad edictum*.

portrait-robot que l'on peut en tirer trouvent un écho tout à fait frappant dans les documents de la pratique parvenus jusqu'à nous.

III – CLAUSES ET NATURE DES CONTRATS DANS LES DOCUMENTS DE LA PRATIQUE

À l'exception de deux amphores inscrites et d'une tablette de l'archive des Sulpicii citée plus haut, les documents de la pratique se réduisent pour l'essentiel à la documentation égyptienne, qui, quoique limitée au transport sur le Nil, ne paraît comporter que peu de clauses spécifiques issues du transport fluvial, parmi lesquelles figure sans doute l'obligation de ne pas naviguer la nuit. Elle comporte une quinzaine de contrats de nautisme, plus ou moins fragmentaires, mais d'une grande stabilité de forme et de contenu, répartis sur les six premiers siècles de l'ère chrétienne, du règne d'Auguste à la veille de la conquête arabe, et une demi-douzaine de reçus de chargement. Les trois documents que nous joignons en annexe, dont deux sont antérieurs à la *constitutio Antoniana*, permettent de se faire une idée des clauses dont la récurrence nous a permis d'accroître significativement le corpus des références par rapport à la collection étudiée dans les années 1970 sur la base de la documentation alors disponible²².

Les clauses des contrats de nautisme comprennent d'abord les informations relatives à l'identité des parties et au titre auquel elles actent. Ces informations étaient essentielles pour définir sur qui pesaient les obligations et si les contractants étaient habilités à contracter. Ces informations apparaissent de façon très claire dans tous les actes. Le navire, son type, sa capacité légale de charge, son nom lorsqu'il en a un, son propriétaire et son commandant sont ainsi identifiés.

L'objet de la prestation est ensuite décrit par le menu : point de départ et d'arrivée, nature du chargement, date et durée de mise à disposition du navire (notamment à l'arrivée à destination). Chacune des parties s'engage sur ce calendrier et des pénalités sont prévues et chiffrées en cas de manquement²³.

À la qualité et à la quantité de la marchandise transportée, sont généralement associés le mode de calcul du prix, la quantité exonérée de frais et le montant total du par le chargeur pour le transport. Les modalités de paiement (en général une avance consécutive à la signature du contrat et le solde à la livraison). Pour les marchandises en vrac, on précise les modalités de la mesure au chargement et au déchargement et à qui incombe la fourniture

22. Vélissaropoulos 1980, 280-281 et 329-331. Depuis, cf. aussi Rathbone 2007, quoique plus essentiellement consacré à la location coque nue.

23. πα [ρ]αμένουσι οἱ α[ὐ]τοῦ ναυαίλων [ὅ]τι ἐς ἐν Τεβεννο [ὑ]θ ἰ τῶ ναυαίλων [μέ]ν νῶ μέχρι δεκάτης τοῦ αὐτοῦ ἡ μὴν [ὅ]ς Φαῶφι μεθ' ἧν ἀποπλεύσουσι ὡ[ς] ἐπάνω δεδῆλ [ωται], cf. annexe n° 3.

des trémies. Ces opérations de mesure permettaient de vérifier qu'il ne manquait rien. Le cas où, à l'arrivée, la quantité mesurée dépasserait la quantité mesurée au chargement est réglée.

Le contrat précise souvent, mais de façon non systématique à qui incombent les frais de voyage, pour l'essentiel des frais liés aux prélèvements fiscaux associés au transit et au chargement/déchargement du navire et de son chargement. L'Édit du maximum de Dioclétien stipule la prise en charge par le chargeur de la nourriture de l'équipage pour les navires fluviaux. Cette pratique devait donc être suffisamment répandue pour être intégrée à l'édit. La libation (*spondè*) est le plus souvent mentionnée (Vélissaropoulos 1980, 230).

Un élément permanent de ces contrats comme des reçus (*apochai*) est constitué par un ensemble de prescriptions ou clauses de sécurité susceptibles de caractériser la faute inexcusable du fréteur : fournir un équipage suffisant et capable, mais surtout « naviguer en respectant toute règle de sécurité, ne naviguer ni de nuit ni par mauvais temps, et faire relâche chaque jour dans les ports les plus sûrs ». Certains documents rajoutent que ces ports sont l'objet d'une liste. Sont exclus de ces fautes inexcusables le mauvais temps inopiné, un feu venu de la terre, une attaque de pillards, ou tout effet de la mauvaise volonté des dieux... Le fréteur devra alors apporter la preuve de la réalité d'un de ces accidents pour être exonéré de sa responsabilité. Enfin, les marchandises devront être « déchargées intactes, en bon état sans avoir subi de dommage volontaire de la part de l'équipage »

Quelques documents à partir de la seconde moitié du II^e s. indiquent que, dans le maquis des documents attachés au transport, c'est le contrat (*naulosis* ou *naulotikè*) qui fait foi.

Tous ces documents reposent sur un socle rédactionnel commun de clauses communes, mais certains se signalent par le degré de détail variable des clauses, dont certaines ne sont pas systématiques, par exemple sur la prise en charge des coûts de voyage ou sur la durée de mise à disposition, ou encore dans le détail des circonstances exonérant le chargeur de sa responsabilité. La chronologie des documents n'est pas en cause. Il semble qu'il y ait eu deux modèles rédactionnels, l'un plus étroit et l'autre plus étendu. On peut imaginer que pour un certain nombre de clauses, la coutume, représentée par la version plus étendue du contrat, renvoyait certains détails à la sphère de l'implicite. La confiance mutuelle entre les parties peut également expliquer que l'existence d'une formule allégée du contrat, comme c'est le cas dans les reçus délivrés dans le cas du transport annonaire qui se bornent à la reprise de clauses génériques.

IV – UNE NÉBULEUSE DE DOCUMENTS INTERCONNECTÉS, À LA FORME JURIDIQUE SPÉCIFIQUE

Une certaine confusion s'attache en effet dans l'érudition aux documents qui s'attachent au transport des marchandises dans la documentation papyrologique. Le terme de *receptum* est ainsi régulièrement utilisé pour caractériser des documents de nature différente, caractérisés par les documents eux-mêmes comme *naulosis* / *naulotikè* ou comme *apochè*.

Les textes qui font état de contrats d'affrètement, et reprennent souvent tout ou partie de leurs clauses, nous renvoient à une nébuleuse de documents interconnectés de nature juridique très variable. Ce sont bien sûr les contrats de naulisme eux-mêmes. Ils sont indifféremment désignés comme *naulôsis* ναύλωσις (P. Laur 1 6, origine inconnue, 98-103 ap. J.-C.; SB 14 11552, Oxyrhynque, 221 ap. J.-C.) ou *naulotikè* ναυλωτική (P. Oxy 3643, Oxyrhynque, II^e s. ap. J.-C., dans un registre de dépenses; P. Lond 3 948r, Theadelphia (Arsinoïtes), 236 ap. J.-C., P. Oxy 43 3111, Antinoopolis 257 ap. J.-C.), et comme on le verra, quelquefois, comme *misthosis*, sans que ces différences paraissent affecter le contenu ou la forme du document. Ce sont ensuite les registres notariés qui assuraient la conservation des documents, dont ils nous livrent la substance détaillée à défaut d'en donner la copie *stricto sensu*. Ce sont aussi les *apochai*, ou *recepta* au sens strict. Ces documents sont spécifiques au transport de blé annonaire. Ce sont encore tous les documents qui mettent en jeu les banques dans le cas d'ordres de paiement à des transporteurs²⁴ comme institutions de conservation, notamment des hypothèques, chaque fois qu'une garantie est prise dans le cadre d'un contrat. Ce sont enfin des prêts de diverse nature qui renvoient à un contrat d'affrètement dans lequel ces prêts étaient mentionnés, ou encore des documents qui en même temps qu'ils renvoient à un chargement font état des modalités de son transport, par exemple une amphore ayant contenu un échantillon qui indique les conditions pratiques du transport de tout le lot et les charges à assumer par les acteurs.

C'est sans doute cette diversité qui a conduit à préciser que le document était *kyrios* et constituait la seule base recevable par un tribunal pour régler un éventuel litige²⁵.

24. Cf. par exemple P. Oxy. 66.4526, daté de 69/70 ap. J.-C. Ordre de paiement adressé par le stratège de l'Oxyrhynchite à une banque publique en faveur d'une série de fréteurs, avec reprise des clauses contraignantes du contrat de naulisme en référence à une *apochè* qui doit être présentée au banquier.

25. *Naulosis* : ἡ ναύλωσις κυρία, cf. P. Laur. 1.6 (98-103 ap. J.-C.); SB 14.11552 = SB 6. 9212 (Oxyrhynque, 221 ap. J.-C.); *naulotikè* : ἡ ναυλωτική κυρία, P. Lond. 3948 (36 ap. J.-C.); P. Oxy. 43 3111 (257 ap. J.-C.); P. Lond. 5 1851 (551 ap. J.-C.); *apochè* : κυρία ἡ ἀποχή : P. Oxy. 10.1259 et P. Mil. Congr. XIV. 31 = SB 14. 11272 (Oxyrhynchite) datés tous deux de 211; P. Oxy. 17 2125 = Sel. Pap. 2373, daté de 225; Stud. Pal. 2, p. 34 daté de 329.

1. Le contrat de naulisme

Un certain nombre des clauses caractéristiques des contrats de naulisme d'époque impériale apparaissent déjà dans divers documents d'époque ptolémaïque,²⁶ mais on ne connaît aucun document de forme ou d'objet comparable pour la période ptolémaïque. En dehors des reçus chargement de blé (*symbolon* et *antisymbolon*) délivrés par l'administration, nous ne connaissons rien qui ressemble à un pacte entre personnes privées pour une prestation de transport par bateau moyennant un salaire (location au voyage). Le seul document d'époque ptolémaïque parvenu jusqu'à nous est un contrat de location de navire coque nue. Il est de ce fait difficile d'en tirer argument pour y voir une création impériale.

En 1980, on faisait remonter les premiers contrats de naulisme à l'époque de Néron et on imaginait qu'ils pouvaient avoir leur origine dans le nome Oxyrhynchite (Véllissaropoulos 1980). L'état actuel de notre documentation permet de faire remonter jusqu'aux années 30-27 av. J.-C. les antécédents de contenu de ces documents. Ce document ancien (*P. Koel.*, 3. 147), dont tout le début manque, comprend déjà toutes les clauses de responsabilité et de paiement connues des documents plus tardifs. Il se caractérise comme *misthōsis* (et l'usage du verbe *παρασυγγραφή* suggère, sans le démontrer formellement, qu'il est une *syngraphē*), mais ce terme apparaît encore en alternance avec *naulōsis* dans un document de 221, et il semble qu'un flottement sur la nature de la prestation de louage ait durablement subsisté. Pour les parties conservées, la forme du document reproduit en revanche assez exactement celle d'un document de 176 (*P. Oxy. Hels.* 37, Oxyrrhinque = *infra* Annexe n° 2) qui se décrit explicitement comme contrat de naulisme. L'origine géographique et l'objet exact du document est malheureusement inconnue. La précocité de l'émergence de formes durables de ces contrats de droit privé entre acteurs privés suggère fortement qu'elles reproduisent des modèles antérieurs à l'empire. On peut certes imaginer que ces conventions, notamment lorsqu'elles étaient relatives à de petits lots de marchandise, se dispensaient jusque là de l'écrit. On peut néanmoins aussi penser que ces documents privés, qui restent rares sous l'empire – on n'en connaît pas plus de sept pour les trois premiers siècles de l'empire –, ont simplement disparu de la documentation hellénistique parvenue jusqu'à nous...

Les contenus, que l'on a vus plus haut, et la forme sont en tout cas très tôt standardisés. En dépit de quelques traits originaux, le plus ancien document de la série (*P. Koel.*, 3. 147), daté des toutes premières années de la domination romaine de l'Égypte, présente déjà une partie importante des traits qui caractérisent les autres *naulotikaï*, mais présente néanmoins une singularité forte, sans que l'on puisse indiquer s'il s'agit d'une particularité liée à la

date, à l'aire géographique, ou à la nature du contrat, qui pourrait fort être un contrat maritime, alors que tous les autres ont trait au fleuve. La mention des « bassins portuaires d'Alexandrie » plaide en ce sens. Les parallèles déjà soulignés avec un document daté de 176 de l'ère chrétienne (cf. Annexe n° 2) incitent à la prudence et nous renvoient sans doute à l'existence parallèle de deux modèles principaux dont l'un est représenté par ces deux documents.

À ces deux exceptions près (qui concernent principalement la forme), les standards de forme, de structure et de contenu propres à l'ensemble de la tradition des contrats de naulisme sur le Nil jusqu'au VII^e s., sont déjà tous présents dans un document daté des années 27-33 de l'ère chrétienne (*P. Oxy.* 49 3484). La forme consiste généralement en une simple lettre qui développe une série d'engagements au futur formulés par une des parties et qui engage tantôt l'une tantôt l'autre des parties. La spécificité relative du document se manifeste par l'absence habituelle du vocabulaire du contrat, en dehors des deux cas évoqués plus haut où le verbe *misthōō* μισθώω est utilisé. Le verbe *naulōō* ναυλώω, utilisé au début et à la fin du document suffit généralement à caractériser à la fois la prestation et le document qui fonde les obligations et responsabilités de chacune des parties dans la gestion de cette prestation. Ces documents, depuis 63 au plus tard (les débuts manquent avant cette date) commencent invariablement par la formule « untel a loué à fins de transport par bateau » (ἐναύλωσε) ou « je reconnais avoir loué aux fins de transport par bateau » (ὁμολογῶ νενεναυλώσθαι) et le document se conclut par l'utilisation du même verbe au parfait, afin de marquer la conclusion du contrat. Quoique l'on sous-entende généralement le mot *syngraphē* pour développer le mot *naulotikē* (*syngraphē*), la forme *naulotikē syngraphē* est inusitée dans les documents de la pratique. À la différence du contrat de prêt maritime, qui exprime normalement le mot *syngraphē*,²⁷ le contrat de naulisme est toujours appelé *naulotikē* tout court, que ce soit dans les documents égyptiens ou dans la Tablette n° 78 de l'archive des Sulpicii, ou encore *naulōsis*, comme si l'objet du contrat l'emportait sur sa nature. De fait, ces noms caractérisent un document à part, ni tout à fait simple chirographe, ni formellement *syngraphē*, car il n'est pas normalement signé de toutes les parties.

Il est remarquable que l'on ne connaisse en Égypte qu'une seule *naulōsis* formellement assimilable à une *syngraphē*, une particularité qui s'explique sans doute par sa connexion à un ordre de paiement.²⁸ Il n'est pas moins remarquable que l'on n'y trouve ni aucun contrat de naulisme en forme de *stipulatio* ou de *sponsio*, et ce même après la *constitutio Antoniniana*, qui, faisant de tous les hommes libres de l'empire des citoyens romains de plein exercice, les liait en principe au formalisme juridique romain. Alors que l'on serait en droit de s'attendre à ce que tout contrat liant deux citoyens ait res-

26. Véllissaropoulos 1980, 230-231. En particulier l'interdiction de naviger de nuit et par mauvais temps et l'obligation de faire relâche dans des ports identifiés.

27. *PWien* 19792 = *SB* 14 11850 = *SB* VI 9571 : δάνειον ναυτικὸν(ν) κατὰ ναυτικὴν συγγραφὴν.

28. *P.Oxy.* 43. 3111 de 257.

pecté les formes de la *stipulatio*, force est de constater qu'il n'en est rien. Le document, au contenu et à la forme invariants, semble imperméable à toute forme de changement institutionnel.

De même que la *naulotikè syngraphè* s'effaçait devant un document du nom de *naulotikè*, ou de *naulôsis*, sans identité juridique autre que celle que lui conféraient son contenu et la coutume qui en validait l'usage, de même la *naulôsis* reste imperméable aux formes de la *stipulatio*, comme si le contenu de la *naulotikè*, et sa reconnaissance par accord entre les parties comme le seul document doué d'une valeur juridique en cas de litige (*kyria*) montre que même après 212, ce type de contrat est resté étranger au *ius civile*, dont les formes traditionnelles de l'action étaient, en dépit des efforts des *prudentes*, incapables de prendre en charge de façon satisfaisante sa spécificité avec un niveau de performance égal à celui qu'offrait la coutume.

2. Les registres de conservation des contrats

Un long registre réputé notarié (mais certains ont pensé à un registre de banque) rédigé dans le nome Arsinoïte de l'ère chrétienne était dévolu à la conservation d'un certain nombre de contrats de tous types qui couvrent la période du 28 décembre 139 au 26 janvier 140 (*P. Ross. Georg.* 2.18 = *C. Pap. Gr.* 1 30 = *P. Cairo Preis.* 31). Il nous a conservé les traces diversement mutilées de pas moins de six contrats de naulisme, ce qui est peu au regard des quelque quatre-vingts contrats qu'il contient encore. Sur le plan formel, ces documents ne sont pas une copie conforme de l'original (on n'y trouve pas la signature ni la première et la deuxième personne, mais seulement la troisième personne), mais une simple transcription de son contenu, ce que l'on désigne d'ordinaire du nom de *diagraphè*, notamment dans le cadre de la conservation des hypothèques.

Le texte de chacune de ces transcriptions est extrêmement stéréotypé, mais certains détails originaux, comme la formule $\sigma\omega\alpha \acute{\alpha}\kappa\alpha\kappa\acute{\omicron}\upsilon\gamma\eta\tau\alpha \acute{\alpha}\pi\alpha\rho\acute{\alpha}\beta\ \rho\omicron\chi\alpha$, quasiment inconnu en dehors de ce document,²⁹ en lieu et place de l'habituel $\sigma\omega\alpha \acute{\alpha}\kappa\alpha\kappa\acute{\omicron}\upsilon\gamma\eta\tau\alpha$, suggèrent que l'entité qui a assuré la conservation et l'enregistrement du pacte en avait assuré également la rédaction. La standardisation des contrats de naulisme en Égypte pourrait alors s'expliquer par le recours à des entités spécialisées assurant la rédaction de l'original et la conservation de sa transcription. L'intervention de tiers dans la rédaction de ces actes est dans tous les cas assez vraisemblable, même dans un contexte où seule une petite minorité des acteurs est analphabète et où la plupart des acteurs devaient être familiers de ces actes, qu'ils devaient signer de façon extrêmement répétitive.

29. On n'en connaît qu'une autre occurrence, dans un document (*SB.18.13948*) daté de l'an 407.

3. Les *apochai*

L'*apochè*, est le *receptum* ou reçu au sens strict, c'est-à-dire le document attestant de la prise en charge d'une marchandise en vue de son transport. Ce type de document a d'évidents précédents hellénistiques. Il n'est connu à ce jour que dans le cas de transport de chargements d'État, principalement à destination de Néapolis. La plus ancienne mention explicite d'une *apochè* se trouve dans un ordre de paiement adressé par le stratège de l'Oxyrhynchite à une banque publique en faveur d'une série de frèteurs (*P. Oxy.* 66.4326, daté de 69/70 ap. J.-C.) en rémunération du transport de blé d'État à Néapolis. L'ordre de paiement reprend les quelques clauses présentes dans l'*apochè* : identité des prestataires et de leur navire, quotité et qualité du produit transporté, lieu de chargement, destination et destinataires, garanties de bonne pratique (engagement de livraison du chargement « inaltéré et intact de tout dommage volontaire »), prise en charge du risque.

L'*apochè* est en ce sens une forme abrégée de la *naulôsis* où seuls sont évoquées les contraintes qui pèsent sur le prestataire, mais pas les clauses de rémunération, qui devaient être développées dans le cadre d'une *naulôsis* séparée. Plusieurs documents du premier siècle de l'ère chrétienne évoquent du reste explicitement des « bateaux loués » (*plôia nauosima*) par l'État pour le transport du blé public.³⁰ L'*apochè* était établie en trois exemplaires et, au plus tard en février 211, on précise qu'elle faisait foi, sur le modèle de la formule attestée depuis le milieu du II^e s. pour les contrats de naulisme.³¹

Tout semble indiquer que l'*apochè* ou la *naulôsis* sont des documents d'un genre spécifique, autosuffisants, irréductibles aux autres formes contractuelles, ni *syngraphè*, ni *sponsio*, mais plus et autre chose qu'un simple chiropgraphe.

4. Une amphorette à la croisée des documents et des pratiques, et des combinaisons de documents

En 2017, J. Andreau, L. Rossi et A. Tchernia republiaient une longue inscription peinte sur une amphorette de Tunisie découverte à Pompéi (*CH. IV*, 9591). Celle-ci donne une version plus étendue et complexe d'une forme de texte connu sur une autre amphore de même type³². Dans sa forme la plus complète, non seulement elle caractérise l'amphore comme un échantillon

30. *P. Oxy.* 2.276; *SB.* 6.9087; *P. Oxy. Hels.* 14.

31. $\chi\upsilon\rho\acute{\iota}\alpha \eta \acute{\alpha}\pi\omicron\chi\eta \tau \rho\iota\sigma\eta \gamma\rho\alpha\phi\epsilon\iota\sigma\alpha$: *P. Oxy.* 10.1259 et *P. Mil. Congr.* XIV, 31 = *SB* 14. 11272 (Oxyrhynchite) datés tous deux de 211; *P. Oxy.* 17 2125 = *Sel. Pap.* 2373, daté de 225; *Stud. Pal.* 2, p. 34 daté de 329.

32. *CIL IV* 5894 Add. p. 725. Le texte, relu par R. Marcchal est : *Ante [e]xemplar tritici / in nave Cn. Senti Homeri / Ti Claudi Orphei vect(um)*. « Échantillon de vente envoyé en avance du blé acheminé dans le navire de Cn. Senti Homerus ».

(*ante exemplar*) mais quantifie un chargement de 15 000 boisseaux de blé. Suit l'identification légale d'un navire dont le propriétaire et l'exploitant sont identifiés, dont le type, la capacité légale de charge, le nom et le parasème sont indiqués. Suivent enfin la description des modalités de paiement (lieu, date, modalités de calcul) et de la quotité transportée gratis. Les noms propres au datif peints en rouge sur le col, considérés depuis la première publication comme une addition, ont de bonnes chances d'être originaux, et sont ceux des destinataires.

Les auteurs de l'article ont justement fait le rapprochement avec les autres documents de la pratique d'époque impériale. Ce document reprend en effet quelques-unes des clauses traditionnelles des contrats de nautisme en les associant à un cas de vente sur échantillon, donné en garantie. Il donne une illustration supplémentaire, s'il en était besoin, de l'immense panoplie des documents de la pratique irréductibles à des contrats, mais néanmoins doués d'une valeur en cas de litige. Les *deigmata* nom grec de l'*exemplar*, faisaient partie des pratiques de la vente et du transport du blé.³³ Ici, l'échantillon et l'extrait du contrat de transport se mêlent comme se mêlent ailleurs, en 38 de l'ère chrétienne, dans une tablette de l'archive des Sulpicii, un contrat de prêt, sans doute fictif (Gofas 1994; *contra* Jakab 2000), de forme mixte irréductible à une *stipulatio*, et rédigé en Grec à Pouzzoles, et la *naulotikè* à laquelle il était structurellement associé et dont il faisait partie.³⁴ Un prêt de même nature, qui intervient dans les clauses de garantie en cas de dommage, apparaît dans un papyrus daté peu après 30 av. J.-C. (*P. Koel.*, 3. 147) et paraît conforter l'interprétation de D. Gofas. Dans ce cas il serait intéressant que, plus que dans la notule d'Ulpien et dans la doctrine des *prudentes* sur lesquels se fonde E. Jakab (Jakab 2000) pour interpréter la tablette des Sulpicii, la tablette des Sulpicii trouvât son explication dans un autre document de la pratique...

V – CONCLUSION

Évoquant l'apport d'A Biscardi à l'histoire du droit, G. Thür écrivait que celui-ci avait «reconnu dans la *syngraphè nautikè* une institution juridique supra-nationale développée par les commerçants qui parcouraient la Méditerranée. C'est une institution demeurée pratiquement inchangé depuis les premières sources grecque du IV^e s av. J.-C. jusqu'à l'époque byzantine» (Thür 2000, 181). E. Chevreau (Chevreau 2008) notait également à propos du même prêt maritime qu'il constituait en quelque sorte une exception tolérée au droit romain. On peut faire le même constat pour les *naulotikai* ou *naulôseis*. Irréductible aux formes contractuelles propres au *ius ciuile*, le contrat de nautisme fut néanmoins l'objet d'une tentative d'intégration à ses formes de la part des

33. Cf par ex. *P. Oxy.* 4.708, de l'an 188; *CTh.* 14.4.9.

34. Camodeca 1999 p. 89 et n° 78.

prudentes. Confrontés au principe de réalité et à l'originalité de ce type de contrat, ils durent dès l'époque d'Auguste se résoudre, avec Labeo, à le laisser traiter à travers les formes de l'*actio in factum* seule capable de prendre en charge sa spécificité et dont le droit prétorien lui avait depuis longtemps ouvert les portes. La documentation égyptienne montre que, devenus romains, les acteurs de la vie économique ont préservé les outils coutumiers du droit dont la performance, blanchie sous le harnais, n'était plus à démontrer et n'ont pas pris le risque de les faire évoluer pour les intégrer aux formes de l'*actio civilis*. Loin des carcans formels de l'*actio civilis* et des rêves constructivistes des *prudentes*, les contrats de nautisme et l'*actio honoraria in factum* entrouvrent les portes d'un vaste univers de droit contractuel irréductible aux formes de l'*actio civilis*, où les normes imposées par la pratique des acteurs économiques s'imposent à la pratique juridictionnelle.

C'est l'univers de la coutume, irréductible aux États. Ainsi que le rappelait une tablette des Sulpicii, la coutume, *consuetudo*, était aussi importante que le *ius*. Des siècles de pratique de l'échange avaient façonné des outils dont l'efficacité n'avait pas de nationalité et dont l'imbrication atteignait des niveaux de complexité difficilement réductibles à la mécanique rigide du formalisme du *ius ciuile*. La performance de l'outil l'a emporté même sur l'esprit de système des *prudentes*. Ulpien lui-même n'aurait sans doute pas renié ce pragmatisme, lui qui, traitant du contrat sans considération de sa nature juridique, renvoyait d'abord aux termes et au contenu du contrat, et accessoirement à la coutume (*mos*), lorsque le contenu était confus.³⁵ Lorsqu'Antonin écrivait, dans un rescrit formulé en Grec «Je suis le Seigneur de l'Univers. Mais la mer à sa loi propre. Qu'il soit jugé dans les affaires maritimes selon la loi Rhodienne, dans tous les cas où elle n'est contredite par aucune de nos lois»³⁶, conformément à une décision antérieure d'Auguste, il avait sans doute en tête plus et autre chose que les dispositions sur le jet qui nous sont parvenus sous couvert de la «Loi rhodienne», mais bien un ensemble de coutumes d'origine immémoriale et d'application universelle en Méditerranée, dont la Loi Rhodienne byzantine est encore l'écho.

ANNEXE I : P. OXY.45.3250 (OXYRHYNCHUS, CA 63 CE)

ἐναύλωσεν Ἀν[ο]υβᾶς Ἑρμίου τῶν ἀπὸ Ὑφαντῶνος τοῦ Ἑρμοπολείτου
| Πέρσης τῆς ἐπι[ι]γονῆς κυβερνήτης τῆς Μάρκου Κορνηλίου Τοιρούλλου
ἐκατοντάρχου σκάφης ποταμίας ἀγωγῆς ἀρταβῶν | πεντακοσίων Πολυτημῶ
Γαῖου Νορβανοῦ Πτολεμαίου | τὴν δηλουμένην σκάφην σὺν τῇ ναυτεία, εἰς

35. *Dig.* 50.17.34 = Ulpien 45 *ad Sabinum*: *Semper in stipulationibus et in ceteris contractibus id sequimur, quod actum est: aut, si non pareat quid actum est, erit consequens, ut id sequamur, quod in regione in qua actum est frequentatur. Quid ergo, si neque regionis mos appareat, quia varius fuit? Ad id, quod minimum est, redigenda summa est.*

36. *Dig.* 14.2.9 = Maecianus *ex lege Rhodia*.

ἦν καὶ ἐμβαλεῖται ἀφ' ὧν ἐὰν αἰρῆται τοῦ Ἑρμοπολείτου νομοῦ ὄρμον ἄρακος ἢ μέτρῳ Ἀθηναίου ἀρτάβας πεντακοσίας καὶ τῶν ἑκατὸν ἄρταβῶν ἀναυλὶ ἀρτάβας δέκα δύο ἡμισυ, ὥστε ἀποκαταστῆσε εἰς Ἀκανθῶνα καὶ Λιλῆ τοῦ Ὀξυρυγχείτου, ναύλου τοῦ ἰ¹⁰δισταμένου πρὸς ἀλλήλους τῶν ἑκατὸν ἄρταβῶν ἢ ἀργυρίου δραχμῶν εἴκοσι ὀκτό, ὥστ' εἶναι δραχμᾶς ἑκατὸν ἢ τεσσεράκοντα, ἀφ' ὧν ὁμολογεῖ ὁ Ἄνουβᾶς ἐσχηκέναι παρὰ ἢ τοῦ Πολυτείου ἐπὶ τῶν τόπων δραχμᾶς ἐβδομήκοντα ἰδύο. Τὰς δὲ λοιπὰς τοῦ ναύλου δραχμᾶς ἐξήκοντα ὀκτῶ ἰ¹⁵ἀποδότω αὐτῷ ἐπὶ τῆς ἐγβολῆς τοῦ ἄρακος, παραστησάτω ἢ οὖν τὴν σκάφην ἐτοίμην πρὸς τὸν ἀνάπλων τῆ μιᾶ καὶ εἰκάδι τοῦ ἐνεστώτος μηνὸς Σεβαστοῦ, καὶ γενόμενος ἐπὶ τῶν τοῦ Ἑρμοπολείτου ὄρμων καὶ ἀναλαβῶν καὶ παρλαβῶν τὸν ἄρακα ἀποπλευσάτω ἀνυπερθέτως ἰ²⁰μετὰ πάσης ἀσφαλείας, ἐαυτῷ παρεχόμενος ἐν τῷ ἀνάπλω καὶ κατάπλω τὴν τῆς σκάφης χορηγίαν πᾶσαν ἐντελῆ ἢ καὶ ναύτας ἱκανοὺς, καὶ μὴ ἐξέστω αὐτῷ νυγτοπλοεῖν μηδὲ ἢ χιμῶνος ὄντος, ἀνορμίτω καθ' ἐκάστην ἡμέραν ἢ ἐπὶ τῶν ἀσφαλεστάτων ὄρμων, τῶν διεραμάτων τοῦ ἰ²⁵Ἑρμοπολείτου ὄντων πρὸς τὸν Ἄνουβᾶν, τῶν δὲ τοῦ Ὀξυρυγχείτου ὄντων πρὸς τὸν Πολύτιμον. τὸν δὲ ἄρακα παραδότω τῷ Πολυτίμῳ ἢ τοῖς παρ' αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ τῆς Λιλῆ καὶ ἢ Ἀγανθῶνος ὄρμου(ν) μέτρῳ ὧν ἐὰν παραλάβῃ, τοῦ ἐγβησομένου ἐκ τῆς κοίτης ὄντος τοῦ Πολυτίμου ἢ ἀποτισάτω ἢ ³⁰αὐτῷ τιμῆ[ν] ἐκάστη[ς] - ca.25 -] [- ca.13 -] ... [- ca.25 -] |-----

Anoubas, fils d'Hermias (...) commandant de la barque fluviale du centurion Marcus Cornelius Torullus d'une capacité de 500 artabes a passé avec Plytimos, fils de Caius Norbanus Ptolémée un contrat de nautisme concernant la barque ci-dessus désignée avec son équipage, dans lequel seront chargés à partir des ports qu'il trouvera dans l'Hermopolite, 500 artabes d'arax, mesurées avec la mesure d'Athénaïos, étant exempts de paiement 12 artabes et demie pour 100 artabes, afin de le restituer à Akanthôna et Lilè, de l'Oxyrinchite, au tarif convenu de 28 drachmes d'argent pour cent artabes, soit un total de 140 drachmes, dont Anoubas reconnaît avoir reçu de Polytimos sur les lieux de la signature 72, les 68 autres restant à lui remettre au déchargement de l'arax (pois chiche).

Il tiendra la barque à disposition pour la remontée le 21^e du prochain mois d'août, se rendra dans les ports de l'Hermopolite, y prendra en charge l'arax et en assumera la responsabilité, et lèvera l'ancre sans délai, en respectant toutes les règles de sécurité. Il fait son affaire de toutes les dépenses courantes et fournira un équipage qualifié. Il lui est interdit de naviguer de nuit et par mauvais temps. Il mouillera chaque jour dans des ports tout à fait sûrs. Les trémies à blé seront fournies dans l'Hermopolite par Anoubas, dans l'Oxyrinchite par Polytimos. Le blé sera remis à Polytimos ou a ses gens au port d'Akanthôna et Lilè et sera mesuré avec la mesure que l'on y trouvera, ce qui débordera du récipient sera la propriété de Polytime ou lui sera payé au prix de [...] chaque[...].

ANNEXE 2 : P. OXY. HELS.37 (OXYRRHYNCHUS, 176 CE), II

Ἀπολλώνιος Ἑρακλείδου μητρὸς Ἑρακλείας ἀπὸ Σωφθίς τοῦ ὀπὲρ Μέμφιν [Ἡ]ρ[ακλεοπολίτου ν]ομοῦ καὶ οἱ σὺν ἐμοὶ Σαραπίων Σαραπίωνος τοῦ Χαιρήμονος Σωσικοσμίου τῷ καὶ Ἰζηνείῳ ναυκλήρῳ καὶ κυβερνήτῃ πλοίου θαλαμηγοῦ ἀγωγῆς (ἀρταβῶν) ω οὐ πάσημιον - ca.10 - χαίρειν. ὁμολογῶ νεναυλωσθαι παρὰ [σ]οῦ τὸ δηλούμενον πλοῖον πρὸς ἐμβολὴν κούφον Καισαρειανῶν λεπτίων διακοσίων, ἄπερ ἐμβαλ[ό]μενος ἀπὸ ὄρμου - ca.12 -]ν ἀποκαταστήσις εἰς ὄρμον τοῦ προκειμένου ὀπὲρ Μέμφιν Ἑρακλεοπολίτου ἰνομοῦ, ναύλου τοῦ συμπεφωνημένου ἀργυρίου δραχμῶν διακοσίων ἐξήκοντα ἄς καὶ αὐτόθεν ἀποδεδωκά σοι, τῶν τελῶν καὶ ἀναλωμάτων καὶ κατὰ ποταμὸν δαπανῶ[ν] ἢ καὶ ἐνορμίων καὶ ξυλικῶν ὄντων πρὸς ἐμὲ τὸν νεναυλωμένον. παραστήσις δὲ τὸ πλοῖον ἐξηρ[ι]τισμένον πρὸς τὸν πλοῦν σὺν τῇ αὐτάρκῃ ναυτιᾷ, τὸν δὲ ἀπόπλων ἀπὸ τῆς ἰπόλεως ποιήσῃ τῇ ἐνεστώσῃ ἡμέρᾳ καὶ πλεύσῃ τὸν πλοῦν εἰθισμένῳ οὐ νυκ[τοπλοῶν οὐδὲ χιμῶνος ὄντος, προσορμίσων δὲ καθ' ἐκάστην ἡμέραν ἐπὶ τῶν ἀποδεδιγμένων καὶ ἀσφαλεστάτων ὄρμων ταῖς καθηκούσαις ὥραις, πλὴν ἐάν, ὃ μὴ γείνοιτο, ἀπὸ Διὸς βίβας αὐτίαν τι σύμβῃ ἢ πυρὸς ἀπὸ γῆς ἢ χιμῶνος ἢ κακούργων ἐπιβα[λ]λόγων, ἢ ἢ συνφανὲς ποιήσας ἀνεύθυνος ἔσῃ σὺν καὶ τῇ ναυτιᾷ. παραμείνεις δὲ ἐπὶ τῆ[ς] ἐκβολῆς ἡμέρα[ν] μίαν, χωρὶς ἧς ἐὰν προσορμίσῃς, μεθ' ἧν ἐὰν σὲ ἐπικατασχῶ, δώσω σοι κα[θ'] ἐκά[σ]τη[ν] ἡμέρα[ν]...[.] Traces [- ca.30 -] ης. [οὐδ]ἐν τῶν π[ρο]κειμένων παραβήσομαι. [... ηδ. μ[- ca.15]]¹⁰⁰ αὐτ. ... ἐγλογησις διὰ τὸ ἐπὶ τούτοις νεναυλωσθαι. ἔτου(ς) ἰς Αὐτο[κ]ρά[το]ρος Καίσαρος Μάρκου] Αὐ[ρ]ηλί[ου] Ἀντωνείνου(*) Σεβαστοῦ Ἀρμε[ν]ια[κοῦ] Μηδικοῦ Παρθικ[οῦ] Γερμανικοῦ Ἰσαρματικοῦ μεγίστου Μεσορῆ εἰκάδι. (hand 2) Ἀπο[λλ]ῶ[ν]ιο[ς]...[.]... [-ca. ?-]

Apollonios fils d'Héraclide, dont la mère est Héraclée, de Sôphthis, en amont de Memphis, dans le nôme Hérakéopolite et ceux qui sont avec moi à Sérapion Sosikosmios fils de Sarapion fils de Chaérémon, naulère et commandant de l'embarcation thalamège d'une capacité de charge de [---] dont le parasème est [---], salut.

Je reconnais avoir passé auprès de toi un contrat de nautisme concernant l'embarcation ci-dessus désignée pour le chargement de 200 jarres Césariennes vides, que tu chargeras au port de [---], après quoi tu retourneras jusqu'au port du lieu ci-dessus désigné en amont de Memphis dans le nome Hérakléopolite, pour un montant convenu de 260 drachmes d'argent que je t'ai données ici, les droits de douane, les frais généraux, les frais le long du fleuve, les frais de port et le xylikon étant à ma charge au titre de ce contrat de nautisme dont je suis le preneur. Tu fourniras le navire équipé pour la navigation avec un équipage suffisant, et il appareillera au jour convenu, et naviguera sans détour, sans naviguer de nuit ni par gros temps et en mouillant chaque jour dans les ports les plus choisis et les plus sûrs aux heures

convenues, sauf si – plaise au ciel que cela n'arrive pas – quelque chose survient par la force de Zeus, ou d'un feu venu de la terre, ou du mauvais temps, ou d'une attaque de brigands, toutes causes qui, prouvées, l'exonèreront avec son équipage de sa responsabilité. Tu resteras pour le déchargement une journée après l'arrivée au mouillage, après quoi, si je prends du retard, je te verserai pour chaque jour (de retard) une indemnité de [---].

ANNEXE 3 : SB 14.11552 = SB 6. 9212 (OXYRHYNQUE, 221 AP. J.-C.)

Ἐμίσιθωσαν Αὐρήλιου Σερήνου ἱεροῦ μόνου μητρὸς Ξένας καὶ Ἰτρύφου ἀμφοτέρου ἀπ' Ὀξυρύγχων ἡ πόλεως Αὐρηλίου Δημητρίου Θεώσι[νος τοῦ] Ἡλιοδώρου ἀπ[ὸ] τῆς αὐτῆς πόλ[εως δ] ἔχουσι σκα[π]οπάκτωνα ἡμῆκ[ος] πηχῶν δεκ[α]πένντε/ αὐτόστοι[λον ἐξ]ηρητισμένον [π]ᾶσι καὶ ναύ[ταις ἰ]κανοῖς πρὸς ἀνάπλουν ἰ¹⁰[εἰς Τεβ]ενοῦτιν ἀπὸ ὄρ[μου τῆς Ὀξυ]ρύγχων πόλεως καὶ [κ]ατάπλουν ἀπ[ὸ τῆς] Τεβεννούθ[ε]ως ἐνθάδε ἡεἰς τὸν Ὀξυρυ[γ]χείτην γαύλο[υ] τοῦ ἰ[ἀναπλ]όου καὶ κατάπ[λο]υ ἀργυρίου ἰ¹⁵[δραχμ]ῶν πεντακο[σί]ων καὶ οἴνου/ ἡμετρη[τ]οῦ ἐν[ὸς] καὶ κ[ρέ]ως μ[ο]σχει[λου] σ[π]αδίων δέκα ἑλ[α]ίου με[τ]ρητῶν δέκα ἐλαίου ῥαφανίνου ἡμετρη[τ]ῶν τριῶν. ἀπὸ δὲ τοῦ ναύ²⁰[λου αὐ]τόθι ὁμολογοῦ[σ]ι οἱ νεναυ[λωκ]ότες ἐσχηκένα δραχμὰς ἑκατόν, ἡτὸ δὲ λοιπὸν ἀπολήμψεσθαι ἅμα ἡτῆ ἐν Ὀξυρυ[γ]χείτη ἀπὸ τῆς Τεβεννούθ[ε]ως ἐκβ[ο]λῆ. παρεχέτωσαν οὖν/ οἱ νε²⁵[ναυλωκ]ότες τὸν σκαποπάκτωνα ἡΔημητρίω πρὸς ἐμβολὴν τῆ δευ[τέρ]α τοῦ ἐξῆς μηνὸς Φαῶφι. [...] ἡ. [...] οντες τὸν νεναυλωμένον ἡ. [...] ς αὐτοῦ καὶ Μοσχίονι ἀποπλέ³⁰[ουσι] μετὰ πάσης ἀσφαλείας οὐ νυ[κ]τὸς οὐδὲ χειμῶ[νος] ὄντος πλεον[τ]ες ἡ ἀλλὰ ἐπ[ὶ] τ[ῶν] ἀσφα[λ] αλεστάτων ἡ ὄρμων καθ' ἑκάστην ἡμέραν ἀνορ[μ]ίζοντες – ca.13 -. βλη ἰ³⁵[- ca.23 -] ἡω[ου] ὑποδε. [- ca.11 -] ἡ παρα[δό]τωσαν οἱ νεναυλωκ[ότε] τε³⁸τὰ ἐμ[β]ληθησόμενα ἡσιν ἡ ὑγιῆ ἡ ἀκακούρητα ἀπὸ ναυ[τ]ικῆς κακουργ[ί]α⁴⁰ς. πα[ρ]αμένουσι οἱ αὐ[τ]οῦ νεναυλωκ[ότε]τες ἐν Τεβεννοῦ[τι] θι τῶ νεναυλω[μ]ένω μέχρι δεκάτης τοῦ αὐτοῦ ἡ μην[ὸς] Φαῶφι μεθ' ἡν ἀποπλεύσουσι ὡ[ς] ἐπάνω δεδήλ[ω]ται. ἡ ναύω⁴⁵σις κυρία. περὶ δὲ τοῦ [ταῦτα] ὀρθῶς ἡ καλῶς γείνεσθαι ἡπερ[ω]τήσαντες ἡ ἀλλήλους ὡμολόγη[σ]αι. ἀγ. (ἔτους) ε ἡ ἄτοκράτορος Καίσαρ[ος] Μάρκου ἡ Αὐρηλίου ἡ Ἀντωνίνου ἡ Εὐσεβοῦς ἡ Εὐτυχ[οῦς] ἡ⁵⁰ καὶ Μάρκου ἡ Αὐρηλίου ἡ Ἀλεξάνδρου ἡ Καίσαρος Σεβαστῶν ἡ ὠθ δ. ἡξουσι δὲ οἱ νεναυλωκότες ναῦλον ἐπιβατῶν τεσσάρων. ἡ⁵⁴ χρόνος ὁ αὐτός (hand 2) ἡ Αὐρηλίου Τρύφωνενύλωκα καὶ ἔχον τὰς δραχμὰς ἑκατόν ὡς π[ρ]όκειται.

Ont conclu un contrat de louage Aurelius Sérénus [---]monus, dont la mère est Xéna et Aurelius [Tryphon], tous deux de la cité d'Oxyrinque avec Aurélius Démétrius Théo[---] fils d'Héliodore, de la même cité, pour le shaphopaktôn qu'ils possèdent, d'une longueur de 15 coudées, dont ils sont propriétaires,

avec son équipement complet et son équipage qualifié pour une remontée du fleuve en direction de Tebtunis au départ du port de la cité d'Oxyrinque, au prix (naulon) pour la remontée et la descente de 500 drachmes d'argent et une métrète de vin, de dix spades de viande d'agneau, de dix métrètes d'huile et de trois métrètes d'huile de navets. Les frèteurs reconnaissent avoir reçu ici même la somme de 100 drachmes, le reste étant à verser en même temps que le déchargement à Oxyrinque après le déchargement à Tebtunis. Les frèteurs tiendront le skaphopaktôn à disposition de Démétrios pour le chargement le 2 du prochain mois de Paophi [---] et appareilleront [---] en naviguant en toute condition de sécurité, ni de nuit ni par gros temps, et mouilleront chaque jour dans les ports les plus sûrs [---] les frèteurs produiront les marchandises chargées intactes, en bon état sans avoir subi de dommage volontaire de la part de l'équipage. les frèteurs demeureront à Tebtunis jusqu'au dix du même mois de Phaophi, ils appareilleront aux conditions exposées ci-dessus. Ce contrat fait foi. S'agissant du fait que tout a été fait correctement et de bon droit les parties reconnaissent l'avoir vérifié. L'an 5 de l'empereur César Marc-Aurèle Antonin Pieux Bienheureux et de Marc-Aurèle Alexandre César Augustes, le 4 Toth. Les frèteurs prendront aussi le naulisme pour 4 passagers, aux mêmes conditions de temps. Aurelius Tryphon a passé le contrat de naulisme et a reçu 100 drachmes comme convenu.

BIBLIOGRAPHIE

Les abréviations utilisées pour les recueils de papyri sont d'usage. Elles sont développées sur le site <https://papyri.info/docs/checklist>

Andreau, J., Rossi, L., et Tchernia, A., 2017. « CIL IV, 9591 : un transport de blé entre Ostie et Pompéi », *MEFRA* 129.1, 2017, 329-337.

Arnaud, P. 2007. « Diocletian's Prices Edict : the prices of seaborne transport and the average duration of maritime travel », *Journal of Roman Archaeology*, 20, 2007, 321-335

Camodeca, G., 1999. *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum. Edizione critica dell'archivio puteolano dei Sulpicii*, Rome, 1999.

Chevreau, E., 2005. « La *lex Rhodia de iactu* : un exemple de la réception d'une institution étrangère dans le droit romain », *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis* 73, 2005, 67-80.

Chevreau, E., 2008. « La *traiecticia pecunia* : un mode de financement du commerce international », *Mémoires de la Société pour l'histoire du droit et des institutions des anciens pays bourguignons* 65, 2008, 37-47.

Erim K. T. et J. Reynolds 1973. « The Aphrodisias copy of Diocletian's Price Edict », *Journal of Roman Studies* 63, 1973, 99-110.

- Gaurier, D., 2004. *Le droit maritime romain*. Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2004.
- Giacchero, M. 1974. *Edictum Diocletiani et collegarum de pretiis rerum venalium*, Gênes, 1974.
- Gofas, D., 1994. «Encore une fois sur la tabula Pompeiana 13 (essai d'une interprétation nouvelle)», in : Thür, G. (Ed) *Symposion 1993. Vorträge Zur Griechischen Und Hellenistischen Rechtsgeschichte (Graz-Andritz, 12.-16. September 1993)*, Cologne, 1994, 251-271.
- Jakab, E., 2000. «Vectura pro mutua : Überlegungen zu TP 13 und Ulp. D. 19.2.15.6», *Zeitschrift für Rechts Geschichte* 117, 2000, 244-273.
- Kaser, M. 1959. *Das römische Privatrecht*. Munich, 1959.
- Purpura, G., 2014. «Il χειρέμβολον e il caso di Saufeio : responsabilità e documentazione nel trasporto marittimo romano», *Annali del Seminario Giuridico dell'Università di Palermo (AUPA)* 57, 2014, 123-147
- Rathbone, D., 2007. «Misthoprasia : the Lease-sale of Ships.» in : Palme, B. (Ed.), *Akten Des 23. Internationalen Papyrologenkongresses. Wien, 22.-28. Juli 2001, Österreichische Akademie Der Wissenschaften. Philosophisch-Historische Klasse. Kommission Für Antike Rechtsgeschichte*, Vienne, 2007, vol. 1, 587-593.
- Sintez, C., 2014. *Le constructivisme juridique : essai sur l'épistémologie des juristes – 1. Les origines romaines*, Paris, 2014.
- Thür, G., 2000. «Arnaldo Biscardi e il diritto greco. Riflessioni sul prestito marittimo SB VI 9571 », *Dike* 3, 2000, 177-186.
- Vélissaropoulos, J., 1980. *Les Naoclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*. Droz, Genève, 1980.
- Villers, R. 1977. *Rome et le droit privé*, Paris, 1977.

EXISTE-T-IL UN DROIT MARITIME ROMAIN ?

par

Dominique GAURIER

Centre de Droit Maritime et Océanique EA 1165
Université de Nantes

Poser la question de l'existence d'une branche du droit consacrée au droit maritime à Rome sous la forme présentée par ce titre peut, certes, présenter une forme de cohérence aux yeux des juristes contemporains, habitués à ranger et classer soigneusement les différentes branches du droit tant public que privé dans des petites cases bien délimitées¹. Quand bien même ces classifications n'auraient plus d'absolue pertinence, notamment avec l'émergence de nombreuses branches qui ne sont plus spécifiquement rattachées au droit public ou au droit privé, mais s'établissent dans des zones largement intermédiaires, à un point tel que l'on finit par les définir comme étant des branches mixtes, il n'empêche, la partition des domaines du droit en droit public et droit privé reste d'autant plus fondamentale qu'elle n'est plus guidée aujourd'hui que par les seules compétences des tribunaux dont dépendront les jugements des affaires.

Lorsque l'on se reporte aux droits de l'antiquité, il faut accepter de se décentrer totalement de nos conceptions propres et modernes, et de laisser son esprit s'ouvrir en toute liberté à d'autres façons de penser le droit, en somme, à la manière selon laquelle tout comparatiste est appelé à le faire.

Il est donc certain qu'en tant que tel, le «droit maritime romain» n'existe pas comme catégorie ou branche distincte du droit. Cependant, cela n'entend pas signifier que le droit romain aurait pour autant totalement négligé d'aborder des questions relatives aux contrats maritimes ou à d'autres types d'institutions juridiques maritimes.

1. C'est cependant le pari que nous avons fait lorsque nous avons voulu présenter de façon quelque peu anachronique une forme de Code de droit maritime romain, *Le droit maritime romain*, Presses Universitaires de Rennes (P.U.R.), Rennes 2004.