

LES *INSTITORES* ET LE COMMERCE MARITIME DANS L'EMPIRE ROMAIN *

À la fin d'un banquet resté célèbre, l'affranchi C. Pompeius Trimalchio Maecenatianus, homme plein de vie, de vin et de lui-même, gratifia ses invités du récit de sa spectaculaire ascension sociale, pour démontrer que la clé du succès était avant tout de nature économique et qu'elle résidait moins dans le fait d'avoir des complaisances sexuelles vis-à-vis de son maître et de sa maîtresse que dans l'audace dont on pouvait faire preuve au moment d'investir la part d'héritage laissée par celui-là et durement acquise, puis dans l'opiniâtreté qu'il fallait avoir en dépit des revers de fortune ! Le moyen de prédilection de ce parvenu pour faire fructifier sa fortune avait été le commerce maritime, et plus particulièrement l'importation de denrées alimentaires dans un but spéculatif. La passion des affaires l'avait poussé à armer cinq navires et à les charger d'une cargaison de vin pour approvisionner la capitale en période de pénurie. Le naufrage de toute l'expédition lui avait infligé une perte chiffrée à quelque trente millions de sesterces. Comme Jean sur la montagne, l'apprenti magnat avait reconstruit plus grand et plus beau qu'avant et il avait affrété une deuxième cargaison qui comprenait non seulement du vin, mais aussi de la viande de porc, des légumineuses, des esclaves et du parfum. Celle-là avait été la bonne, et le bénéfice net de l'entreprise s'était élevé à quelque dix millions de sesterces, que l'heureux entrepreneur s'était empressé de réinvestir dans la terre et la pierre, sources d'honorabilité sociale. Les rentrées s'étant succédées, le patron enrichi avait décidé de prendre

* Ce travail a bénéficié de l'aide généreuse du Prof. M. Hassall et du Dr. P. Stuart, ainsi que des commentaires pertinents et amicaux des Profs. J. Andreau, M.-F. Boussac, R. Delmaire, G. Giliberti et E. Liapoustina, et de plusieurs participants au colloque de Lille (21/11/1998), à l'occasion duquel une première version a été présentée. P.-F. Aubert a eu la prévenance de relire mon texte pour en critiquer le style et N. Aubert m'a rendu le service de corriger les épreuves.

une retraite anticipée et de se borner à financer les activités commerciales de ses propres affranchis ¹.

Tout fictif et romanesque qu'il soit, le cas de Trimalchion n'en est pas moins représentatif d'une certaine réalité socio-économique de la Rome républicaine tardive et impériale. Sans parler du choix de l'activité économique, que le vieux Caton ² avait déjà reconnue comme particulièrement juteuse malgré les risques inhérents à la navigation maritime, il faut s'arrêter ici sur un détail frappant : bien qu'il n'ait été qu'un armateur amateur, Trimalchion n'avait visiblement pas jugé nécessaire de se joindre à sa première expédition, et bien lui en avait pris, puisque sans cette sage précaution il n'aurait pas été là pour raconter ses déboires et ses exploits successifs. Cette constatation implique donc que sa présence n'était nécessaire ni au chargement, ni sur le bateau, ni encore à l'arrivée des marchandises sur le marché romain, encore que l'on ne puisse formellement exclure sa présence à l'une des deux extrémités du voyage. Or il semble évident qu'en diverses circonstances le bon déroulement des opérations au départ ou à l'arrivée, voire en cours de route, réclamait inévitablement l'intervention d'une ou de plusieurs personnes capables de conclure des contrats de vente, de louage ou de dépôt, de recevoir ou de donner des garanties, bref de prendre diverses décisions tactiques et stratégiques dont l'objet et la teneur ne pouvaient pas être entièrement prévus et réglés préalablement par l'armateur. Il faut donc admettre que Trimalchion avait vraisemblablement recours à des intermédiaires, à des agents dont l'existence est passée sous silence — narration oblige — et dont le profil social et le rôle juridique et économique ne peuvent que faire l'objet d'une reconstruction conjecturale. C'est la tâche que je me suis fixée dans cette communication.

Notons pour commencer que le novice Trimalchion avait su faire preuve d'audace et de créativité en déléguant un aspect important de ses prérogatives à des tiers. Puisque l'entreprise avait un but spéculatif, il fallait fixer les prix, ainsi que choisir le moment et le co-contractant (vendeur, puis acheteur) en profitant des circonstances. Pour que l'occasion fasse le larron, il fallait que celui-ci dispose d'une certaine marge de manœuvre et un mandat trop strict (*iussus/-m, mandatum*) aurait pu avoir des conséquences négatives dans un marché volatil. Donner carte blanche à un agent n'était envisageable et utile que dans la mesure où les interlocuteurs commerciaux acceptaient les engagements pris par celui-ci et les reconnaissaient comme émanant d'une autorité supérieure, dont la responsabilité ne faisait de doute aux yeux d'aucune des parties contractantes. Un tel état d'esprit présuppose la conceptualisation et l'acceptation du principe de la repré-

1. Petron., *Sat.* 76. Cf. aussi Plut., *Cato Maior* 21.5-6.
2. Cato, *Agr.* Préface.

sentation juridique, que le droit romain n'a pas voulu accepter sans autre forme de procès.

Il est donc paradoxal d'imaginer un individu aussi inculte et grossier que l'était Trimalchion tirer parti d'une sorte de fiction juridique selon laquelle les actes de A engagent la responsabilité partielle ou totale de B. Mais le réalisme de la fiction romanesque n'est pas pris en défaut ici, puisque Pétrone a pris soin de faire connaître au lecteur les antécédents de son héros. Importé d'Asie Mineure à un très jeune âge, il avait commencé sa carrière comme favori ou mignon, puis avait reçu une instruction de base en arithmétique et un certain niveau d'alphabétisation, dans la perspective de devenir un comptable payeur (*dispensator*). Une incartade domestique lui avait valu une courte disgrâce et un séjour à la campagne, où il avait rempli les fonctions de gérant d'un domaine agricole (*vilicus*). Réintégré dans les faveurs de son maître et dans son milieu urbain, il pouvait dès lors se prévaloir d'une formation tout à fait adéquate pour l'époque dans le domaine de la gestion d'entreprise³.

INSTITORES ET MAGISTRI NAVIS-/IUM DANS LES SOURCES JURIDIQUES

Qu'avait bien pu apprendre Trimalchion pendant sa courte carrière de *vilicus* et de *dispensator* en matière de techniques de gestion, et en quoi cet apprentissage avait-il pu lui être utile dans le cadre de son entreprise d'importation ? En tant que *vilicus*, l'esclave avait appris certes à maîtriser les principes élémentaires de la comptabilité, à développer ses talents d'organisateur de la production agricole et de chef du personnel, à planifier l'extension horizontale de l'entreprise grâce à une diversification des activités et à intégrer verticalement le secteur agricole dans l'économie locale en assurant l'approvisionnement en divers matériaux et outils (par exemple, des contenants pour l'huile et le vin, de la poix, du combustible, des moyens de transport) et l'écoulement de la production, en engageant de la main d'œuvre supplémentaire ou spécialisée à titre occasionnel, ainsi qu'en sous-traitant certaines tâches. Préposé à la gestion d'un *fundus*, unité de gestion généralement centrée sur la *villa*, le *vilicus* appartenait du fait de sa *praepositio* à la catégorie juridique des *institores*, agents à l'origine nécessairement dépendants et attachés à une unité économique, et dont les actes juridiques engageaient la responsabilité contractuelle de leur principal, dans la mesure où ces actes devaient être considérés comme inhérents à la gestion de l'entreprise qui leur avait été confiée. Résultat d'une fiction selon laquelle une

3. Petron., *Sat.* 29.4 : « Hinc quemadmodum ratiocinari didicisset, denique dispensator factus esset, ... » et 69.3 : « ... et ideo me in vilicationem relegavit ». Cf. J.-J. AUBERT, *Business Managers in Ancient Rome: A Social and Economic Study of Institores, 200 B.C. – A.D. 250* (CSCT 21), Leiden (1994), abrégé ci-après en *BMAR*, 151-52.

sorte de capacité était conférée à des individus privés de personnalité juridique (esclaves, fils de famille *in potestate*), les engagements pris par les préposés donnaient lieu à une action en justice contre leur principal, et la responsabilité contractuelle de ce dernier devait être à l'origine sans limites (*in solidum*).

J'ai essayé de suggérer, il y a quelques années, que cette fiction juridique et les moyens mis en œuvre pour lui donner une utilité pratique (avec l'introduction de ce que les modernes appellent les *actiones adiecticiae qualitatis*) étaient une création de la seconde moitié du II^e siècle av. J.-C. Probablement adapté aux exigences de la gestion de la villa catonienne, ce système juridique permettait une meilleure exploitation des ressources humaines, en particulier serviles, et libérait ainsi les propriétaires fonciers d'obligations qui ne leur tenaient pas à cœur. Son succès initial supposé aurait donné lieu à une extension progressive de son champ d'application à d'autres activités économiques, comme la production de produits non-agricoles et les services, avec pour corollaire un certain relâchement dans les exigences de base relatives :

- au statut de dépendants (*servus* ou *filius familias*) des agents ;
- au lien qui les rattachait à une entreprise économique localisable géographiquement et solidement ancrée dans le sol (campagnard ou urbain) ;
- à la définition plus ou moins stricte de leur domaine de compétences en matière de contrats ;
- ainsi qu'à leur marge de manœuvre dont dépendait l'étendue de la responsabilité contractuelle de leur principal ⁴.

Depuis la fin de la période républicaine, les juristes préclassiques et classiques ont abondamment commenté les différents volets du droit qui protégeait, grâce à l'octroi par le préteur de moyens d'action en justice, les intérêts économiques des partenaires commerciaux de ces gérants et d'autres agents. Les juristes romains ont fait une distinction entre actes individuels et activités régulières, entre les entreprises maritimes et les autres, entre entrepreneurs indépendants et agents strictement mandatés. Ces moyens d'action juridique (*actiones*), au nombre de cinq, ont été introduits l'un à la suite de l'autre, dans un ordre difficile à établir sinon en vertu de critères logiques liés à la compréhension globale du système, de son origine et de son évolution. Les romanistes ont cru sage de se constituer un credo sur la question, se ralliant presque unanimement à une construction boiteuse élaborée par Siro Solazzi dans les années 1940⁵, avec une absence navrante de sens critique ou simplement historique. C'est donc avec peu d'enthousiasme, pour ne pas dire une certaine grogne, qu'a été reçue mon interprétation, proposée en 1994, qui privilégie l'antériorité de la création d'une action

4. *BMAR*, chapitre 2 et p. 192.

5. S. SOLAZZI, « L'età dell'*actio exercitoria* », *Riv. dir. navigaz.* 7 (1941), 185-212 (= *Scritti di diritto romano IV*, Naples [1963], 243-264).

pour l'artisanat et le commerce non-maritime (*actio institoria*) sur celle qui est relative au commerce maritime (*actio exercitoria*). Les partisans de la thèse adverse n'ont malheureusement pas jugé nécessaire d'avancer des arguments scientifiques, préférant se réfugier derrière le poids de la tradition et une certaine *auctoritas* autoproclamée⁶. Les témoignages épigraphiques présentés ci-dessous confirmeront, si besoin était, les arguments avancés en 1994, en particulier grâce à la terminologie utilisée.

De ce fait, et au risque d'être accusé d'entêtement, je persiste et signe en proposant comme hypothèse de départ l'antériorité de l'*actio institoria* sur l'*actio exercitoria*, ce qui implique que la seconde action représente un progrès ou une particularité par rapport à la première. Imaginons la situation d'un armateur (*exercitor, navicularius*) engagé dans le commerce maritime pendant la période, probablement courte, qui sépare l'introduction des deux actions, vraisemblablement à la fin du II^e siècle av. J.-C.⁷. Incapable de voyager personnellement, ou simplement opposé à l'idée de naviguer, il confiera son navire à un capitaine (*magister navis, gubernator*) dont les actes juridiques ne sauraient encore engager sa responsabilité contractuelle et dont le statut social pourrait ne pas offrir les garanties nécessaires à d'éventuels partenaires commerciaux. Pour pouvoir négocier, l'armateur négociant devra avoir recours à un agent de commerce (*institor*) qu'il aura mis à la tête d'un comptoir ou d'une boutique (*taberna aut quaelibet alia negotiatio*)⁸ là où des contrats devront être conclus avec d'autres commerçants, producteurs, grossistes, fournisseurs ou intermédiaires.

Si le principal est par exemple engagé dans le commerce d'esclaves entre Délos et Rome, il devra pouvoir compter au moins sur deux établissements, l'un au départ, l'autre à l'arrivée. Comme il n'a pas le don d'ubiquité, l'un ou l'autre de ces établissements devra nécessairement être géré par un agent de commerce, choisi par exemple parmi ses familiers, esclaves ou affranchis. C'est le modèle retenu récemment par N.K. Rauh, en relation avec un édifice de Délos appelé la Maison de Q. Tullius⁹. Les noms lus dans des inscriptions qui figurent à l'inté-

6. A. WACKE, « Die adjektivischen Klagen im Überblick. I. Von der Reeder- und der Betriebsleiterklage zur direkten Stellvertretung », *ZRG* 111 (1994) 280-355 ; N. BENKE, *ZRG* 113 (1996) 506-14.
7. *Le terminus ante quem* se situe vers le milieu du I^{er} siècle av. J.-C. dans l'un et l'autre cas, cf. Ulpianus (28 *ad ed.*) *Dig.* 14.3.5.1 (*actio institoria* mentionnée par Servius Sulpicius Rufus) et 14.1.1.9 (*actio exercitoria* mentionnée par Aulus Ofilius, l'élève de Servius). Cf. *BMAR* 90-91.
8. Ulpianus (28 *ad ed.*) *Dig.* 14.3.3 : « Institor appellatus est ex eo, quod negotio gerendo instet ; nec multum facit, tabernae sit praepositus an cuilibet alii negotiationi ».
9. N.K. RAUH, *The Sacred Bonds of Commerce. Religion, Economy, and Trade Society at Hellenistic Roman Delos*, Amsterdam (1993) 193-249, surtout 195-205. Le principal pouvait ne pas être romain ou italien, cf. le cas de Philostrate d'Ascalon (Ph. BRUNEAU, *Guide de Délos*, Paris [1983], no. 99), honoré par des affranchis ou esclaves portant des noms romains (Egnatii), RAUH 200, et n. 14 (*ID* 1724).

rieur de la maison ont été interprétés comme étant ceux des propriétaires, ce qui est loin d'être prouvé. La structure architecturale laisserait supposer que le complexe, situé soi-disant à quelque distance du port, a dû servir aussi bien à la résidence des agents qu'à leurs activités commerciales, desquelles on ne peut exclure des opérations non liées au commerce d'esclaves. *ID* 1802, une inscription bilingue, fait état d'en tout cas quatre affranchis de Q. Tullius (nommés respectivement Aristarchus, Alexander, Heracleon, et [Paa]pus?). Le patron (et principal ?) pourrait avoir résidé de manière intermittente à Délos, où il aurait fait partie d'un *collegium*. Toutefois, la simplicité des quartiers d'habitation, malgré la présence de peintures murales, ainsi que l'éloignement — tout relatif — par rapport au centre semblent mal correspondre au standing d'un personnage de haut rang ¹⁰. Dans un compte rendu sans doute pertinent, mais excessivement sévère (pour ne pas dire émasculant), M.-F. Boussac et J.-C. Moretti ont souligné le caractère hypothétique de la reconstruction de Rauh, démontrant au passage les limites de l'utilité du matériel archéologique et épigraphique dans l'élaboration d'un discours centré sur l'histoire économique et sociale ¹¹.

Plusieurs autres familles de commerçants italiens ont été mises en rapport avec des maisons de Délos ¹², et il est remarquable que la nature juridique des relations entre patrons et affranchis ou esclaves ne soit jamais précisément et explicitement déterminée. Vu le grand nombre de dépendants peut-être associés aux affaires de ces familles, il est envisageable de penser que certains d'entre eux aient pu être itinérants, suivant les cargaisons tout au long de leur voyage (*circitores*) ¹³.

La nécessité de conclure des contrats peut survenir entre les comptoirs gérés par les agents de commerce de l'armateur. En cas de pépin, le capitaine devra peut-être faire escale dans un port où son employeur n'a pas d'établissement, pour procéder à des réparations, à condition bien sûr de disposer des fonds nécessaires à cette démarche. On devine les difficultés pratiques aux-

10. Le même argument est avancé dans le cas des Aufidii, banquiers des classes équestre et sénatoriale, propriétaires de la Maison des Sceaux et de maisons ou domaines à Ténos, Athènes et en Italie ; cf. RAUH (1993) 218-219, sur la base de sceaux publiés par M.-F. BOUSSAC, *RA* (1988) 307-40.
11. *Topoi* 5.2 (1995) 561-72.
12. RAUH (1993) 219-31 discute aussi le lien, contesté par M.-F. Boussac et J.-C. Moretti, *op. cit.* (note précédente) 567, entre la Maison de l'Hermès et la famille des Paconii, dont les relations avec d'autres *negotiatores* sont documentées par une tablette d'exécration de Mykonos, *ID* 2534 = *ILLRP* 1150.
13. Cf. *BMAR* 7-8 et ci-dessous.

quelles se heurtaient les capitaines dans des situations de ce genre. Aussi le prêteur, peut-être sur proposition de ces négociants mandants, a-t-il accepté d'introduire quelques aménagements permettant de pallier les inconvénients décrits ci-dessus et tenant compte des circonstances particulières au commerce maritime.

Deux solutions semblent devoir être envisagées : tout d'abord, on aurait pu admettre que le lien originellement nécessaire entre le préposé et l'unité économique dont il a la charge s'assouplisse. Or il est clair qu'à l'époque classique du droit romain, cet assouplissement a été accepté, puisque Paul admet que

l'institor est celui qu'on a préposé à une boutique (*taberna*) ou à un lieu dans l'intention de procéder à des achats et des ventes, ainsi que celui qui a été préposé à cette même activité sans attache à un lieu précis ¹⁴.

La date de l'introduction de cet assouplissement ne peut être fixée précisément, mais rappelons que dès l'époque augustéenne, et peut-être même avant ¹⁵, les *institores* pouvaient être itinérants ¹⁶.

La seconde solution n'est pas nécessairement postérieure à la première : partant du principe que l'expression *quaelibet alia negotiatio* pouvait être interprétée dans un sens large, le prêteur a pu considérer qu'un navire (*navis*) correspondait à la description, et que la commission d'un agent au poste de capitaine offrait sinon les mêmes garanties que celle du gérant d'un établissement terrestre, du moins une base suffisante pour asseoir le crédit de l'agent sur la responsabilité contractuelle de son principal. Mais une simple extension ne pouvait suffire en

14. Paulus (*sing. de variis lectionibus*) *Dig.* 14.3.18 : « Institor est, qui tabernae locove ad emendum vendendumve praepositur quique sine loco ad eundem actum praepositur ». Cf. aussi Paulus (30 *ad ed.*) *Dig.* 14.3.4 : « Cum interdum etiam ad homines honestos adferant merces et ibi vendant. nec mutat causam actionis locus vendendi emendive, cum utroque modo verum sit institorem emisse aut vendidisse ».
15. Il ne devrait pas être nécessaire de rappeler que les avis des jurisconsultes ne fournissent que des *termini ante quos*, un point qui a visiblement échappé, comme d'autres, à la sagacité de D. GARGOLA, *AHR* 101.5 (1996) 1526-27.
16. Labeo, cité par Ulpianus (28 *ad ed.*) *Dig.* 14.3.5.4-5 : « Sed etiam eos institores dicendos placuit, quibus vestiarii vel lintearii dant vestem circumferendam et distrahendam, quos vulgo circitores appellamus. sed et muliones quis proprie institores appellet... », et 7 : « Sed et si tabernarius servum suum peregre mitteret ad merces comparandas et sibi mittendas, loco institoris habendum Labeo scripsit ». Le cas de *Dig.* 14.3.5.9 est différent, puisque l'esclave du boulanger est envoyé *in certum locum*, mais le point de vente peut être dans la rue, sur le trottoir, sans l'abri et la garantie d'une échoppe : « Idem Labeo ait : si quis pistor servum suum solitus fuit in certum locum mittere ad panem vendendum, deinde is pecunia accepta praesenti, ut per dies singulos eis panem praestaret, conturbaverit, dubitari non oportet, quin, si permisit ei ita dari summas, teneri debeat ».

raison des particularités du commerce maritime, comme la distance, la mobilité, les risques et les besoins imprévus. Longtemps après l'introduction de l'*actio exercitoria*, le juriste classique Ulpien se fait l'écho de cette manière de voir dans le 28^e livre de son commentaire sur l'édit :

Personne ne peut ignorer l'utilité évidente de cet édit. En effet, alors que parfois nous concluons des contrats avec des capitaines de navire (*magistri navis*) par nécessité de s'embarquer, tout en ignorant le statut et la condition de ceux-ci, on a pensé qu'il était juste que celui qui avait préposé le capitaine soit obligé par les actes juridiques de ce dernier, tout comme l'est celui qui a mis un gérant à la tête d'une boutique ou d'un commerce, étant donné que la nécessité de passer un contrat avec un capitaine est plus pressante qu'avec un gérant. Car il est bien établi que l'on ne passe contrat qu'après avoir soigneusement vérifié le statut du gérant, alors que dans le cas du capitaine, l'occasion et les circonstances ne permettent pas toujours de prendre une décision assez sage ¹⁷.

Parmi les clauses particulières de l'édit relatif à l'*actio exercitoria*, on peut mentionner les limites étendues de la sphère de compétence du capitaine, qui inclut non seulement l'affrètement, la prise en charge de marchandises et de passagers, l'achat d'équipement et d'agrès, mais aussi l'achat et la vente des marchandises transportées ¹⁸. Ajoutons la responsabilité de l'armateur (*exercitor*) pour les délits de l'équipage ¹⁹, ainsi que la possibilité pour le capitaine de nommer un adjoint dont les actes juridiques auraient les mêmes conséquences que les siens sur la responsabilité de l'armateur, sans même en référer à celui-ci, s'il faut en croire le juriste Julien. L'intérêt de ceux qui utilisent les services du capitaine et du navire dont il a la charge l'emporte sur celui de l'armateur qui est reconnu comme responsable de tous les actes de son agent. Ulpien souligne la différence entre le capitaine de navire et le gérant d'entreprise (*institor*), la sphère de compétence du second étant plus strictement limitée ²⁰. Le seul moyen dont

17. Ulpianus (28 *ad ed.*) *Dig.* 14.1.1 *pr.* : « Utilitatem huius edicti patere nemo est qui ignoret. nam cum interdum ignari, cuius sint condicionis vel quales, cum magistris propter navigandi necessitatem contrahamus, aequum fuit eum, qui magistrum navi imposuit, teneri, ut tenetur, qui institorem tabernae vel negotio praeponit, cum sit maior necessitas contrahendi cum magistro quam institore. quippe res patitur, ut de condicione quis institoris dispiciat et sic contrahat : in navis magistro non ita, nam interdum locus tempus non patitur plenius deliberandi consilium ».
18. *Eodem, Dig.* 14.1.1.3 : « Magistri autem imponuntur locandis navibus vel ad merces vel vectoribus conducendis armamentisve emendis : sed etiamsi mercibus emendis vel vendendis fuerit praepositus, etiam hoc nomine obligat exercitorem ». Le début du texte est problématique : Mommsen propose soit de supprimer « conducendis », soit d'insérer « vel nautis » après « vectoribus ».
19. *Eodem, Dig.* 14.1.1.2.
20. *Eodem, Dig.* 14.1.1.5 : «...omnia enim facta magistri debeo praestare qui eum praeponui, alioquin contrahentes decipientur : et facilius hoc in magistro quam institore admittendum propter utilitatem...dicendum tamen erit eo usque producendam utilitatem navigantium ». Cf. aussi *Dig.* 14.1.1.10 : « Sed et si in pretiis rerum emptarum fefellit magister, exercitoris erit damnum ».

dispose l'armateur pour restreindre les activités du capitaine et ainsi limiter sa propre responsabilité contractuelle réside dans l'établissement d'une charte (*lex praepositionis*) précisant la nature même des transactions autorisées :

La commission (d'un capitaine de navire par un armateur) a pour effet de mettre à la disposition des tiers contractants une charte spécifique. C'est pourquoi la responsabilité contractuelle de l'armateur qui a préposé un capitaine dans le seul but de percevoir le prix de titres de transport, sans possibilité de nolisement (lui-même étant peut-être déjà affréteur), ne sera pas engagée si le capitaine a chartérisé le navire. Et il en ira de même si la situation inverse se présente (c'est-à-dire si un capitaine chargé d'exploiter un navire nolisé se met à prendre des passagers ou des marchandises sur une base individuelle) ou si le capitaine se propose de transporter des marchandises alors qu'il aurait dû se limiter à prendre des passagers, ou encore s'il avait reçu mission de transporter certains types de marchandises, comme des légumes ou du chanvre, et qu'il prend à bord du marbre ou d'autres matériaux. En effet, certains navires sont des cargos, d'autres sont désignés dans le jargon du métier de vaisseaux de lignes (*epibategoi*). À ma connaissance, la plupart des armateurs interdisent à leurs capitaines de prendre des passagers et de la même manière les confinent au commerce dans une région ou sur une mer déterminée. De fait, les navires qui font passer des passagers de Cassiope ou de Dyrrachium à Brundisium sont impropres au transport de marchandises. Dans le même ordre d'idée, les péniches qui circulent sur les fleuves ne sont pas assez stables pour affronter la haute mer ²¹.

Ainsi, la position juridique de l'armateur vis-à-vis des tiers contractants est un peu moins avantageuse que celle de l'entrepreneur terrestre, mais on ressent une légère amélioration en ce domaine vers le début du III^e siècle ap. J.-C., un phénomène évidemment lié au rôle joué par les armateurs dans l'approvisionnement de la capitale ²².

Les juristes ont aussi envisagé le cas où l'armateur du navire serait lui-même une personne dépendante, dont l'activité économique et la capacité juridi-

21. *Eodem, Dig. 14.1.1.12* : « Igitur praepositio certam legem dat contrahentibus. quare si eum praeposuit navi ad hoc solum, ut vecturas exigat, non ut locet (quod forte ipse locaverat), non tenebitur exercitor, si magister locaverit : vel si ad locandum tantum, non ad exigendum, idem erit dicendum : aut si ad hoc, ut vectoribus locet, non ut mercibus navem praestet, vel contra, modum egressus non obligabit exercitorem : sed et si ut certis mercibus eam locet, praepositus est, puta legumini, cannabae, ille marmoribus vel alia materia locavit, dicendum erit non teneri. quaedam enim naves onerariae, quaedam (ut ipsi dicunt) ἐπιβατηγῶν sunt : et plerosque mandare scio, ne vectores recipiant, et sic, ut certa regione et certo mari negotietur, ut ecce sunt naves, quae Brundisium a Cassiopa vel a Dyrrachio vectores traiciunt ad onera inhabiles, item quaedam fluvii capaces ad mare non sufficientes ».
22. *Eodem, Dig. 14.1.1.18* : «...solent plane praefecti propter ministerium annonae, item in provinciis praesides provinciarum extra ordinem eos iuvare ex contractu magistrorum ». Cf. A.J.B. SIRKS, *Food for Rome*, Amsterdam (1991).

que nécessaire dépendraient de l'administration d'un pécule et s'exerceraient en fonction d'instructions particulières (*iussum*) ou générales (*praepositio*). Ici encore, l'importance politique des transports maritimes a justifié la reconnaissance exceptionnelle de la responsabilité intégrale (*in solidum*) du détenteur de la puissance paternelle ou dominicale. Il est précisé qu'une situation analogue impliquant un principal en puissance ne donnerait pas lieu à l'octroi d'une *actio institoria* contre le père ou le maître pour les actes du gérant, mais plutôt à celui d'une action en distribution du pécule (*actio tributoria*). Encore fallait-il que, dans un cas comme dans l'autre, ce père ou ce maître ait eu non seulement connaissance de l'activité de son dépendant, mais l'ait aussi approuvée (*scientia et voluntas*)²³.

Un dernier point : la jurisprudence relative à l'*actio institoria* ne fait pas une large place aux gérants juridiquement indépendants, affranchis ou ingénus, malgré l'avis d'Ulpien selon lequel

il importe peu qu'un *institor* soit homme ou femme, libre ou esclave, propriété du principal ou d'un autre²⁴.

Il y a bien sûr quelques exceptions, comme Octavius Terminalis, cet affranchi préposé à une *mensa nummularia*, ou d'autres qui ont continué d'assumer leur fonction de gérants après leur affranchissement²⁵. Il est toutefois remarquable

23. *Eodem*, Dig. 14.1.1.19-20 : « Si is, qui navem exercuerit, in aliena potestate erit eiusque voluntate navem exercuerit, quod cum magistro eius gestum erit, in eum, in cuius potestate is erit qui navem exercuerit, iudicium datur. licet autem datur actio in eum, cuius in potestate est qui navem exercet, tamen ita demum datur, si voluntate eius exerceat. ideo autem ex voluntate in solidum tenentur qui habent in potestate exercitorem, quia ad summam rempublicam navium exercitio pertinet. at institorum non idem usus est : ea propter in tributum dumtaxat vocantur, qui contraxerunt cum eo, qui in merce peculiari sciente domino negotiatur. sed si sciente dumtaxat non etiam volente cum magistro contractum sit, utrum quasi in volentem damus actionem in solidum an vero exemplo tributoriae dabimus ? in re igitur dubia melius est verbis edicti servire et neque scientiam solam et nudam patris dominive in navibus onerare neque in peculiaribus mercibus voluntatem extendere ad solidi obligationem. et ita videtur et Pomponius significare, si sit in aliena potestate, si quidem voluntate gerat, in solidum eum obligari, si minus, in peculium ». Cf. aussi Paulus (6 *brevium*) Dig. 14.1.6.
24. Ulpianus (28 *ad ed.*) Dig. 14.3.7.1 : « Parvi autem refert, quis sit institor, masculus an femina, liber an servus proprius vel alienus ». Cf. aussi *eodem* (*ibidem*) Dig. 14.1.1.4 : « Cuius autem condicionis sit magister iste, nihil interest, utrum liber an servus, et utrum exercitoris an alienus : sed nec cuius aetatis sit, intererit, sibi impunituro qui praeosuit ».
25. Scaevola (5 *dig.*) Dig. 14.3.20 ; *eodem* (11 *dig.*) Dig. 26.7.58 *pr.* ; Papinianus (3 *resp.*) Dig. 14.3.19.1 ; *eodem* (11 *quaest.*) Dig. 26.7.37.1. Cf. K. VISKY, « L'affranchi comme *institor* », *BIDR* 83 (1980) 207-20 ; et *BMAR* 15 et 91-95.

qu'Ulpien fasse spécifiquement état de la nature contractuelle des relations entre capitaines et armateurs :

On a le choix d'attaquer en justice soit l'armateur soit le capitaine. Mais en retour, on ne promet pas une action à l'armateur d'un navire contre ceux qui ont conclu des contrats avec le capitaine, parce qu'il n'a pas besoin du même soutien : il peut en effet intenter au capitaine une action de louage, si les services de ce dernier sont rémunérés, ou de mandat, s'ils sont gratuits ²⁶.

Ici encore, il ne faut pas exclure la possibilité d'un *magister navis* dépendant, esclave ou fils de famille. Ce qui est surprenant, c'est le contraste entre les deux titres du *Digeste* (14.1 et 3) et, comme on va le voir, la confirmation que l'impression livrée par ces textes trouve dans certains documents épigraphiques.

ACTORES, VILICI ET MAGISTRI NAVIS DANS LES SOURCES NON JURIDIQUES

Les sources juridiques font toujours référence à la fonction de capitaine de bateau en employant le terme de *magister navis*, tout comme elles emploient le terme d'*institor* ou de *praepositus* pour désigner le gérant d'entreprise. Dans un cas comme dans l'autre, l'emploi exclusif de ces termes ne reflète pas l'usage de la réalité sociale. J'ai suggéré ailleurs que les *institores*, pour ainsi dire absents des sources épigraphiques, à six exceptions près ²⁷, doivent s'y cacher sous d'autres dénominations, en particulier celles de *vilici* ou d'*actores*, qui mettent en valeur soit leur statut d'agents, soit leur secteur d'activité (*bibliothecarius*), soit encore les deux, au moyen d'un génitif ou d'une tournure employant la préposition *ab* (*vilicus thermarum bybliothecae* ou *vilicus a bybliothecca*), ou encore de périphrases (utilisant le verbe *praeesse*, etc.) susceptibles de rendre compte à la fois de la position et de l'activité des agents. On retrouve le même phénomène dans le domaine du commerce maritime :

— L'appellation de *magister navis* est extrêmement rare : J. Rougé, qui s'était intéressé au problème il y a une trentaine d'années, connaissait une inscription déchiffrée sur une petite amphore, trouvée à Pompéi, mais d'origine nord-africaine, contenant un échantillon (*exemplar*) envoyé par un propriétaire

26. Ulpianus (28 *ad ed.*) *Dig.* 14.1.1.17-18 : « Est autem nobis electio, utrum exercitorem an magistrum convenire velimus. sed ex contrario exercenti navem adversus eos, qui cum magistro contraxerunt, actio non pollicetur, quia non eodem auxilio indigebat, sed aut ex locato cum magistro, si mercede operam ei exhibet, aut si gratuitam, mandati agere potest ».
27. *BMAR*, Appendix A1-5 (*CIL* VI 10007, Rome ; IX 3027, Teate Marrucinarum ; XI 1621, Florentia ; III 13523, Noricum ; et 14206, no. 21, Macedonia) + *CIL* II2.7, 337, Baetica.

foncier de Tunisie (Cap Bon) à un certain Rusticus Ab.....cus, par les soins d'un mandataire (?), Marcus Lartidius Vitalis, sur un navire appartenant à un certain Gaius Umbricius Ampriocus, mais commandé par Publius Pompilius Saturus, dont les *tria nomina* suggèrent qu'il n'était pas ou plus un esclave. Comme c'est souvent le cas sur les amphores, le texte épigraphique comporte trois parties :

- a) sur le col de l'amphore (probablement le nom du destinataire, au datif)

RVSTICO
AB.....CO (?)

- b) sur la panse

ANTE EXEMPLAR
TRA(ns)V(ectum?) XVCC
IN N(ave) C(aii) VMBR(icii) AMPRIOCI VECTA IOVIS ET
IVNO(nis). PARASEMI VICTORIA P(ublii) POMPILI
SATVRI MAG(istri). M LARTIDIVS VITALIS DOMO CLVPEIS

- c) plus bas (indications probablement relatives aux formalités douanières)

. VECT. ESTIS (?...) SOLDO GRATIS MCC S. F. PR(idie) IDVS
OCTOBR(es)²⁸

Notons encore que Marcus Lartidius Vitalis, dont la fonction ne saurait être ni celle d'armateur (*exercitor*), ni celle de capitaine (*magister navis*), et dont les *tria nomina* semblent ici encore exclure un statut servile, pourrait avoir été l'un de ces agents itinérants (*institor* ou *actor*) dont l'existence a été postulée ci-dessus. Le *paraseumum* représente l'enseigne du navire.

Comparable du point de vue de son support, de sa provenance et de certains termes employés dans le texte, une inscription lue sur une petite amphore trouvée à Pompéi présente aussi trois noms propres sans préciser la fonction du *magister* :

M.TE XENIARTRITATI
IN NAVE CN. SENTI. (H)OMERI
TI CLAVDI ORP(h)EI
VECT²⁹

28. AE 1951, no. 165a-c = *Not.Scav.* 1946, pp. 110-11. J. ROUGÉ, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris (1966) 234-38, rejette le terme de capitaine pour traduire *magister navis*, mais convient que son interprétation se heurte à certains textes ; et *BMAR* 273, n. 241.
29. *CIL* IV 5894 (Add. p. 725) = *Not.Scav.* 1905, p. 257. On a suggéré de lire la première ligne comme « M. TARENTI ARTRITATI ».

Le titre de *magister navis* (en l'occurrence *navium*) ne se retrouve que dans une unique autre inscription de Vettona (Italie, *Regio VI*), mais le texte est trop endommagé pour qu'on puisse en tirer une interprétation sûre :

PRIAMVS MAR(ci?)
S<er>VVS MAGIST<er>
NAVIVM ³⁰

S'il faut en croire les restitutions proposées, Priamus aurait été un capitaine de condition servile.

Un autre cas intéressant est celui fourni par la splendide et célèbre peinture du navire Isis Geminiana, provenant d'Ostie, mais conservée à la Bibliotheca Apostolica du Vatican (Sala delle Nozze Aldobrandini) ³¹. On peut y admirer une reproduction de ce qu'on a identifié comme une *navis codicaria*, c'est-à-dire une embarcation propre à la navigation fluviale. Parmi les sept personnages représentés ici, quatre sont évidemment des *saccarii*, porteurs de sacs de blé en pleine activité de chargement du navire : deux d'entre eux montent à la queue leu leu sur une passerelle reliant le quai au pont, alors que le troisième déverse le contenu de son fardeau (« res ») dans un récipient cylindrique plus grand, sous la surveillance d'un certain Abascantus, identifié par ailleurs comme un fonctionnaire du port chargé de mesurer la marchandise. Le dernier, assis à l'avant du navire, prend visiblement sa pause, comme l'indique l'inscription lisible sur le contenant placé à sa droite (« feci »). A la poupe, debout sur un ponton et manœuvrant le gouvernail, se tient Farnaces, le *magister* ³². Devant lui, au même niveau et derrière Abascantus, on voit encore un personnage énigmatique, portant une branche dans sa main gauche. Pourrait-il s'agir de l'armateur (*exercitor*) ou alors d'un agent de commerce itinérant (*institor* ou *actor*), comme on l'a suggéré de Marcus Lartidius Vitalis dans l'inscription sur l'amphore de Pompéi mentionnée ci-dessus.

— Si le *magister navis* n'est qu'une espèce particulière d'*institor*, on aurait pu s'attendre à rencontrer la combinaison *institor navis* dans les sources. Inconnue dans les textes épigraphiques et juridiques, l'association des *institores* avec le commerce maritime, la mer et les matelots est bien présente dans les œuvres littéraires latines. Horace associe *institores* et *nautae* dans la clientèle d'une

30. *CIL XI* 5183.

31. R. MEIGGS, *Roman Ostia* (2ème éd.), Oxford (1973) 293-95 ; et N. KAMPEN, *Image and Status : Roman Working Women in Ostia*, Berlin (1981) 45 et fig. 19.

32. L. CASSON, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Princeton (1971) 317-18, n. 79. Je n'ai pas pu me procurer l'édition révisée de 1995.

prostituée et empoisonneuse célèbre³³. Le même auteur mentionne ailleurs *institor* et *magister navis* comme des adulescents par excellence³⁴. Toujours à l'époque augustéenne, le poète Manilius, auteur d'un ouvrage d'astronomie, décrit l'*institor* comme un marchand de produits issus de la mer (*aequorea merx*), comme les perles dont il fait commerce sur la plage même³⁵. A la fin du IV^e siècle, dans sa traduction latine de la Bible, Jérôme traduit le grec ναυς ἐμπορευομένη, qui désigne un navire de commerce, par l'expression « *navis institoris* »³⁶, dont le caractère étrange a suscité une note interprétative dans un commentaire de Salonius, évêque de Vienne au V^e siècle : si l'*institor* est synonyme, à ses yeux, de marchand (*negotiator*, sans distinction entre agent et principal), il n'en est pas moins l'opérateur d'un navire dont le moteur est la recherche du profit et dont l'activité consiste à exporter divers produits de son pays dans des régions où leur pénurie lui assurera un bénéfice confortable qu'il réinvestira immédiatement dans l'achat de produits exotiques à importer en retour³⁷. Sidoine Apollinaire, un contemporain, se représente l'*institor* dans les mêmes termes, à la tête d'un navire « aux flancs remplis de marchandises »³⁸.

— Puisque les agents de commerce et gérants d'entreprise sont généralement désignés dans les inscriptions par les termes de *vilici* et d'*actores* (en lieu et place de celui d'*institores* qui a pris la connotation de « requins lubriques » comme le suggèrent les sources littéraires)³⁹, il n'est pas surprenant de les retrouver ainsi nommés dans le contexte du commerce maritime. La Gaule Narbonnaise nous a transmis la partie inférieure d'une inscription en bronze trouvée entre Vienne et Aoste, au bord du Rhône, et mentionnant, fait unique en son genre, un *vilicus navis*, vraisemblablement engagé dans le transport fluvial.

VILICVS NAVIS

V(otum) S(olvit) L(ibens) M(erito)⁴⁰.

33. Horace, *Epod.* 17.20 : « *amata nautis multum et institoribus* ».
34. Horace, *Carm.* 3.6.29-32 : « *sed iussa coram non sine conscio / surgit marito, seu vocat institor / seu navis Hispanae magister, / dedecorum pretiosus emptor* ».
35. Manilius, *Astronomica* 5.406-408 : « *tali sorte suas artes per litora tractat, / aut emit externos pretio mutatque labores / institor aequoreae varia sub imagine mercis* ».
36. Vulgate, *Prov.* 31.14.
37. Salonius, *In Proverbia Salomonis* 31.14 (= *PL* 53.990 B) : « *Institor dicitur negotiator, propterea quod semper instat ut acquirat et multiplicet merces et lucra sua. Navis ergo institoris onusta diversis mercimoniis, quae in sua patria magis abundant, per mare pergit ad loca peregrina, ut illic venditis quae atulit, cariora domum reportet* ».
38. Sid. Apoll., *Carm.* 23.260 : « *plenas mercibus...carinas* ». Cf. *BMAR* 17-18 et 23.
39. Cf. *BMAR* 16-30.
40. *CIL* XII 2379 (Montalieu, II/III^e s. ?).

La Germanie inférieure a livré une inscription encore non publiée formellement, mais mentionnée à plusieurs reprises (en particulier par Mark Hassall, qui l'avait repérée dans un catalogue d'exposition) et dont le texte a été gracieusement mis à ma disposition par le Dr. P. Stuart, le futur éditeur du corpus des inscriptions de Colijnjsplaat. Il s'agit d'un petit autel votif découvert en 1970-1971, d'une hauteur de 61,5 cm, sans représentation figurée, mais portant le texte suivant :

NEHALENNIAE
BOSICONIVS
QUARTVS
ACTOR NAVIS
FLORI SEVERI
V(otum) S(olvit) L(ibens) M(erito)

J'avais suggéré de voir dans les génitifs *Flori Severi* une référence à deux personnes (= *cognomina*), ce qui n'est qu'une hypothèse, en fait sans grande conséquence. Plus important est le fait que l'*actor navis* porte deux noms (ce qui semblait avoir échapper à Hassall ou à sa source), indiquant que l'agent n'était vraisemblablement pas ou plus un esclave. D'après le Dr. Stuart, le nom de Bosiconius est sans parallèle.

Plus parlante encore est cette inscription de Novae en Mésie érigée par un *actor* qui se félicite d'avoir échappé à un naufrage :

DEO AETERNO
SANCTO
AVR(elius) STATIANVS
ACTO[r] PERICV-
[l]O M[a]RIS LI-
B[e]RATVS EX
VOTO PROMIS-
[s]O R(estituit) ⁴¹

L'intérêt de cette inscription réside dans le fait qu'Aurelius Statianus, qui est visiblement un homme libre, soit bien connu par d'autres inscriptions, non seulement dans une dédicace, mais aussi dans des estampilles sur brique décou-

41. AE 1989, no. 635 = *I.Lat.Novae 4* = J. KOLENDO – V. BOZILOVA (éds), *Inscriptions grecques et latines de Novae (Mésie inférieure)*, Bordeaux (1997) no. 8 ; cf. aussi AE 1989, no. 636 = *I.Lat.Novae 5* = KOLENDO – BOZILOVA, no. 9 ; T. SARNOWSKI, « Aurelius Statianus z Novae, actor. Proba usciscienia jego zajec [Aurelius Statianus de Novae, actor. Essai de détermination de ses occupations] », *Studia Moesiaca II*, Poznan (1994) 19-22 ; et AE 1994, no. 1526, pp. 451-52.

vertes à Sexaginta Prista (au nombre de deux ou trois) et peut-être à Novae même (un seul exemplaire). Cet ensemble de documents permet d'établir un lien entre production « industrielle », peut-être en marge d'une exploitation agricole, et déplacement (sinon commerce) maritime. On ne peut bien sûr en conclure qu'Aurelius Statianus ait assumé les fonctions de capitaine de navire, mais cela reste une possibilité.

— On peut aussi mettre en rapport les mentions d'*actores* avec celles de *pragmateutai* dans les inscriptions grecques. Rougé leur avait consacré une courte section de son livre sur l'organisation du commerce maritime⁴². Il y relève l'intérêt de textes aussi connus que l'épithaphe de Myrinos, provenant de Zelaia en Phrygie, qui retrace les nombreux voyages de l'agent de Claudia Basses, amené en trente-cinq ans seize fois à Rome, deux fois en Germanie (s'il faut en croire la restitution de la troisième ligne), deux fois en Dalmatie, en Istrie et en Illyrie, deux fois à Alexandrie, et quatre fois vers une destination inconnue (*epi tèn ochthèn* ?). Si l'activité de Myrinos est explicitement mentionnée (*phorika chrèmata*), sa condition sociale nous est par contre inconnue :

...Μυρίνου πραγματω ...
 Καβάσσης ἐπιδεδεδεγμένος πλόας εἰς]
 Ἰταλίαν Ῥώμην ις', Γερμανίαν) β'
 ἐπὶ τὴν ὄχθην δ', Δάλμα (τία)ν Ἰστρίαν
 Λιβυρνίαν β', Ἀλεξάνδρειαν τὴν καί τ] Αἴ-
 γυπτον β' καὶ τὰ τούτων ἀνάμεσον
 φορικὰ χρήματα πράξας ἔτη λε', αὐτῶ
 ἐποίησεν ζῶν ζῶντι⁴³.

De riches commerçants ou propriétaires terriens devaient pouvoir compter sur un grand nombre d'agents de commerce, comme c'était le cas de la femme du riche Hérode Atticus, à l'époque d'Hadrien et d'Antonin le Pieux, honorée au Pirée par pas moins de vingt-sept *pragmateutai*. Le contexte portuaire signalé dans le texte n'implique pas que ces agents circulaient tous sur des bateaux, mais la relation avec le commerce maritime est indéniable. Notons aussi la présence un peu énigmatique de ce Valerius Agathopous Meliteus, dont on peut penser qu'il a pu être un superviseur de l'ensemble des opérations dans lesquelles étaient engagés les *pragmateutai* :

Ἀπίαν Ἀτειλίαν Ῥή-
 γιλαν, Κλ(αυδίου) Ἡρώδου
 τοῦ ἀρχιερέως γυναῖ-
 κα, ἱερασαμένην πρῶ-
 την τῆς Τύχης τῆς

42. ROUGÉ (1966) 284-87 ; et *BMAR* 188, 212, et 273-74.

43. *SIG* 1229, n. 1 = *IGRR* IV 186.

πόλεως, κατὰ τὸ ἐπε-
 ρώτημα τῶν κρατίσ-
 των Ἀρεοπαγιτῶν
 οἱ ἐν Πειραεῖ πραγματευταὶ
 οἱ περὶ Βα(λέριον) Ἀγαθόποδα Μελιτέα.⁴⁴

Suit une liste sur deux colonnes de noms d'hommes : seize sont accompagnés de la mention du dème, les autres semblent être étrangers. De nouveau, il apparaît que ces agents ne sont vraisemblablement pas de condition servile.

— On peut se demander si la fonction de *magister navis*, distincte de celle de pilote (*gubernator*), mais parfois réunie dans la même personne ⁴⁵, n'a pas pu être assumée par des administrateurs portant d'autres titres. C'est ce que suggère une inscription de Lutrum en Crète, datant du règne de Trajan :

IOVI SOLI OPTIMO MAXIMO
 SARAPIDI ET OMNIBVS DIIS ET
 IMPERATORI CAESARI NERVAE
 TRAIANO AVG(usto) GERMANICO DACIO N(ostro)
 EPICTETVS LIBERTVS TABELLARIVS
 CVRAM AGENTE OPERIS DIONYSIO SOSTRA-
 TI FILIO ALEXANDRINO GVBERNATORE
 NAVIS PARASEMO ISOPHARIA T<I> CL(audii) THEONIS ⁴⁶

Si les noms du pilote, du navire et de son propriétaire alexandrin ou égyptien sont sans ambiguïté, il n'en va pas de même en ce qui concerne la relation d'Épictète avec les autres personnages. Faut-il voir en lui un affranchi impérial (*nostro*) ? ou un subordonné de Dionysius ? Je crois qu'il s'agit plutôt du contraire, puisque celui qui « curam agit operis » est ce Dionysius *gubernator*. Epictète est vraisemblablement un agent de Tiberius Claudius Theon, mais sa fonction est loin d'être claire.

Les îles grecques de la Mer Égée fourmillent d'inscriptions érigées dans le but de souhaiter bonne chance à des navigateurs. Parmi elles, on en trouve d'époque romaine (comme l'indique l'onomastique) dans lesquelles l'armateur (*naucleros*) est représenté par un agent (*pronauceros*) distinct du pilote ou capitaine (*kubernetes*) :

Εὐπλοιά σοι, Ἄρτεμι,
 ναυκλήρου Εὐτύχου

44. SIG 856 (ca. 161).

45. A. GUARINO, « Magister e gubernator navis », *Labeo* 11 (1965) 36-42.

46. CIL III 3 (104/114).

Μυτιληναίου, προναυκλή-
ρου Τυχικού, κυβερνή-
του Ίουκούνδου ⁴⁷

— On pourrait encore être tenté de rechercher la trace des capitaines de navires dans l'épigraphie de l'*instrumentum domesticum*, en particulier dans les *tituli picti* sur amphores Dr. 20 à huile en provenance d'Espagne, sur les bouchons en pouzzolane des amphores vinaïres, ou encore sur les ancres. Ce type de matériel commence d'être accessible, mais les noms qu'on y lit ne peuvent être associés en toute certitude avec la fonction d'agent de commerce terrestre ou maritime, ou d'entrepreneur (*negotiator* ou *navicularius*). Notons tout de même la présence de l'abréviation *acc*, *acp*, ou *act* au niveau δ des inscriptions peintes, sans que l'on puisse se décider pour la solution de l'*actor* ou celle de l'*acceptor*. Ces agents supervisaient le chargement des amphores pleines sur le navire. Le niveau β, par contre, semble représenter le transporteur si l'on en croit l'identification récemment proposée par Jeremy Paterson de L. Marius Phoebus, un *mercator olei Hispani ex provincia Baetica* d'une épitaphe romaine du II^e siècle ap. J.-C. avec les inscriptions peintes retrouvées au Monte Testaccio ⁴⁸. Le personnage avait été aussi *viator tribunicus*, c'est-à-dire l'assistant (*apparitor*) d'un magistrat, ce qui ne l'empêcherait pas d'avoir été l'agent d'un armateur. Mais ceci n'est qu'une hypothèse.

Avant de conclure, mentionnons une dernière difficulté relative à l'organisation du commerce maritime et du rôle que les agents de commerce ont pu y jouer. Lorsque l'on considère le commerce entre l'Océan Indien et la Méditerranée, on remarque que la voie maritime est coupée par la traversée du désert égyptien entre les ports de la Mer Rouge et la Vallée du Nil. L'accompagnement des marchandises, confié à un *magister navis*, nécessitait un double, voire triple transfert de compétence, du capitaine de navire à un transporteur terrestre (*mulio* ou *camelites*), puis de ce dernier à un transporteur fluvial, puis, si la destination des marchandises était autre qu'Alexandrie, de nouveau à un capitaine de navi-

47. *IG XII.8 585* (Thasos). Cf. aussi *SEG XI 1020* (Prote, Messenia) : Εὐπλοια τῶ Ἀσκλ/ηπιῶ τῶ Ἐφησίῳ / τῶ Φιλαδέλφῳ / οὗ προναυκλ/ηρεῖ Ῥητορικὸς Ἰ/...[μνη]θηθῆς. Cf. L. CASSON, *Ships and Seamanhip in the Ancient World*, Princeton (1971) 315-16, n. 69, et en général 314-21 pour la terminologie grecque et latine, sur la base de la littérature technique juridique, des inscriptions et des papyri.
48. *CIL VI 1935 = ILS 7489* et *CIL XV 3943-3956*, mentionnées et discutées par J. PATERSON, « Trade and Traders in the Roman World », in H. PARKINS – C. SMITH (éds), *Trade, Traders, and the Ancient City*, London/New York (1998) 149-67, en particulier 162-63, avec référence à B. LIOU – A. TCHERNIA, « L'interprétation des inscriptions sur les amphores Dressel 20 », in *Epigrafia della produzione e della distribuzione* (Coll. *ÉFR* 193) (1994), 133-56 ; et *BMAR* 265-74.

re⁴⁹. Chaque transfert de compétence impliquait un certain degré de supervision, à moins qu'un agent unique n'ait été habilité à suivre la marchandise sur la totalité du voyage. On aurait donc affaire à une sorte d'*institor sine loco*, *actor* ou *pragmateutes*, dont les actes juridiques engageraient la responsabilité de son principal, mais dont le crédit serait assurément augmenté s'il pouvait se prévaloir d'un sérieux pécule en tant qu'esclave ou d'une honorabilité personnelle liée à son statut d'homme libre ou affranchi, ainsi qu'à de solides relations familiales. C'est le cas à mon avis de la plupart des hommes d'affaires dont on a retrouvé la trace au Paneion de Wadi Menih, sur la route caravanière entre Coptos et Bérénice et dont la prosopographie a été dressée par F. De Romanis⁵⁰. C'est dans ce contexte aussi que j'aurais voulu relire le document exceptionnel relatif au financement du commerce de la Mer Rouge, un papyrus publié il y a quelques années par H. Harrauer et P.J. Sijpesteijn et beaucoup commenté depuis⁵¹. Les *epitropoi* et *phrontistai* avec lesquels l'auteur du contrat se proposait de traiter apparaissent sans doute à la même catégorie juridico-sociale d'agents de commerce que nos *institores*.

CONCLUSION

Une prosopographie même succincte des agents de commerce engagés dans des opérations de transports maritimes suggère que la condition sociale de ces derniers devait être relativement plus élevée que celle des agents terrestres (*institores*, *vilici*, *actores*). A. Wacke, qui ne prend en considération que les sources juridiques, avait le même sentiment⁵² : son argument principal reposait sur le fait qu'un esclave ne pouvait convenir de par son statut aux hautes responsa-

49. Notons au passage que le droit romain ne faisait pas de différence sur ce point entre navigation fluviale et maritime, cf. Ulpianus (28 *ad ed.*) *Dig.* 14.1.1.6.
50. F. DE ROMANIS, *Cassia, Cinnamomo, Ossidiana. Uomini e merci tra Oceano indiano e Mediterraneo* (Saggi di storia antica 9), Rome (1996) 203-17 et 241-59.
51. P. Vindob. G 40822, in *AnzWien* 122 (1985) 124-55 = *SB XVIII* 13167, repris par G. THÜR, *Tychè* 2 (1987) 229-45 et 3 (1988) 229-33 = trad. fr. dans X. LORiot – C. BADEL (éds), *Sources d'histoire romaine. 1^{er} siècle av. J.-C. – début du V^e siècle apr. J.-C.*, Paris (1993) 408-10. Cf. F. DE ROMANIS, *Cassia, Cinnamomo* (*supra* n. 49) 186-96, et biblio. n. 72 ; et G. PURPURA, « Testimonianze storiche e archeologiche di traffici marittimi di libri e documenti », *Annali del seminario giuridico dell'Università di Palermo* 44 (1996) 361-82 (*non vidi*).
52. A. WACKE, *ZRG* 111 (1994) 298-311, surtout 302-03. Je n'ai pas pu me procurer A. FÖLDI, « Appunti sulla responsabilità per l'*exercitor in potestate* », *Tan. Benedek* (1996) 73sq, ni G. PURPURA, « *Misthoprasiai* ed *exercitores* », *Annali del seminario giuridico dell'Università di Palermo* 40 (1988) 39-61.

bilités qu'entraînent la gestion et la conduite d'un navire⁵³. À cela s'ajoute, aux yeux du romaniste allemand, que les qualités et compétences requises d'un capitaine ne sauraient être le fait d'un esclave, qu'une inclination naturelle pousse à prendre la fuite et à se tourner vers la piraterie. Inutile de dire que je ne souscris pas à cette théorie de l'esclave comme *Untermensch*. Je reconnais toutefois que l'intuition de Wacke concernant le statut d'homme libre attaché à la fonction de capitaine de navire comporte quelque élément de vérité, et j'irais en chercher l'explication dans le fait que le commerce maritime ayant été longtemps inaccessible à l'ordre sénatorial en raison du *Plebiscitum Claudianum* de 218 av. J.-C. et de la *Lex Iulia* de 59 av. J.-C.⁵⁴, l'habitude avait été prise d'avoir recours à des agents dont la fonction n'était pas immédiatement liée à leurs attaches familiales. Le camouflage dont jouissait le *magister navis* ingénue ne devait pas constituer un obstacle à son crédit, puisque la *lex praepositionis* pouvait en tout temps rassurer les tiers contractants. Malgré leur visibilité réduite dans les sources non juridiques, ces capitaines de navire ont dû jouer un rôle juridique, économique et social d'autant plus important que la construction, l'achat, l'entretien et l'opération d'un navire de commerce supposaient des moyens financiers tout à fait incompatibles avec la précarité de la vie de capitaine au long cours. Et c'est cette importance discrète qui a valu à l'*actio exercitoria* la première place dans le titre de l'*Edictum Perpetuum* (dont la rédaction définitive date des années 130 ap. J.-C.) relatif aux *actiones adiecticiae qualitatis*.

Jean-Jacques AUBERT
Université de Neuchâtel, Suisse

53. Ulpianus (28 *ad ed.*) *Dig.* 14.1.1.1 : « *Magistrum navis accipere debemus, cui totius navis cura mandata est* ».
54. Bibliographie dans N. RAUH (1993) 237. Cf. aussi C. NICOLET, « Économie, société et institutions au II^e siècle av. J.-C. : De la *Lex Claudia* à l'*Ager exceptus* », *Annales (E.S.C.)* 35 (1980) 871-94.