Introduction à l'étude des pratiques commerciales dans l'histoire des droits de l'Antiquité (*)

par Arnaldo Biscardi
(*Professeur à la Faculté de Droit de Milan*)

1. — Peut-être que mes confrères m'ont désigné pour dire quelques mots d'introduction au sujet général de cette Session de la SIDA en raison du fait que pendant ma longue activité de chercheur, aussi bien que de professeur, je me suis occupé à maintes reprises du crédit maritime et du prêt à la grosse en droit grec et romain, et que je n'ai pas négligé d'autres questions concernant les sources du droit de la navigation dans le monde antique. Mais cela me cause beaucoup d'embarras.

En effet, c'est une lourde tâche pour moi de vous introduire, du moins comme il le faudrait, à l'étude d'un thème si vaste et délicat, tel que celui des pratiques commerciales dans l'histoire des divers droits de l'antiquité, et je pense que la seule manière de me débrouiller sans décevoir mes auditeurs sera d'exposer, non pas mes opinions personnelles, mais les problèmes dont j'ai pris conscience à l'occasion de mes recherches, et qui sont d'ailleurs les problèmes auxquels nous ne pouvons nous soustraire en abordant le sujet que nous avons choisi.

Notre point de départ obligé (on a bien fait de le souligner dans l'énonciation même de notre sujet) sera l'identification

(*) Sauf les notes, ajoutées postérieurement, cet article reproduit le texte d'une relation présentée à la XXXVe Session de la « Société internationale Fernand de Visscher pour l'étude des droits de l'antiquité » (Madrid-Salamanque, 23-26 septembre 1981).

des pratiques commerciales, c'est-à-dire de tout ce qu'en allemand on pourrait appeler les 'Realien', dont il faut faire état pour saisir l'existence des institutions correspondantes, s'il y en a.

Au vrai, bien plus que dans tous les autres domaines de l'historiographie du droit — où pourtant nous sommes aujourd'hui convaincus qu'on ne peut jamais faire de l'histoire sans tenir compte du lien étroit qui passe entre les institutions et leur souche — le commerce et les institutions commerciales sont la matière par excellence, où les données du droit n'auraient plus de consistance et deviendraient de pures formes, si on laissait de côté l'économie et l'histoire économique, comme des juristes modernes de formation très différente (je citerai Goldschmidt, Huvelin et Fadda) (1) nous l'ont magistralement enseigné.

C'est pourquoi, dans le cadre de l'économie libérale traditionnelle — tout en ne faisant guère abstraction des influences que les théories de Keynes, d'un côté, et le dirigisme socialiste de l'autre, y ont apportées dans notre siècle — si nous partons de la notion d'activité économique, qui doit être distinguée en production, distribution, échange et circulation des biens aptes à satisfaire les besoins de la société, le commerce appartient au moment de l'échange et les institutions commerciales sont les moyens principaux de la circulation.

2. — Quel est donc le rôle du commerce dans l'histoire économique de l'antiquité ?

Suivant les tendances des historiens contemporains vis-à-vis de l'économie grecque et romaine (2), on remarquera d'abord

(1) Goldschmidt, *Universalgeschichte des Handelsrechts* [3], Stuttgart 1891; Huvelin, *Études d'histoire du droit commercial romain* (ouvrage publié après la mort de l'auteur par H. Lévy-Bruhl), Paris 1929; Fadda, *Istituti commerciali del diritto romano* (ouvrage inachevé), Naples 1908 (réimpr. 1919).

(2) Qu'il suffise de rappeler, parmi les ouvrages les plus récents: Musti, *L'economia in Grecia*, Bari 1981 (avec de précieux renvois à la littérature du dernier siècle dans l'Introduction, p. 3 ss., ainsi que dans

que, pour l'intelligence des données ainsi que des faits, la quantité des renseignements conservées dans les sources doit être filtrée à travers la qualité des problèmes. Les deux phénomènes de l'accumulation de la richesse et de la circulation des biens se retrouvent tant dans les formes de production que dans la typologie variable de l'organisation politique et sociale, tant dans l'économie publique que dans l'économie privée, jusqu'aux institutions, qui en elles-mêmes pourraient être encadrées dans un seul des phénomènes dont il s'agit.

Au milieu de cette réalité économique, très complexe en Grèce à partir de l'époque mycénienne, la colonisation du VIIIe siècle et des siècles suivants — qui s'étend vers l'ouest (Italie et Sicile) aussi bien que vers l'est (Pont-Euxin et mer Égée du nord) — nous apparaît comme la première grande innovation dans la vie et dans l'organisation des *poleis* grecques. D'ailleurs le commerce — où se détachent les figures, plus ou moins légendaires, de Coléos le Samien et de Sostratos d'Égine — est l'expression, en tant que moyen lucratif, d'un mouvement centrifuge et de nouvelles initiatives à l'extérieur, quoique limitées à la création de zones de consommation fort concentrées et non pas ouvertes à une expansion mondiale des échanges. Mais c'est surtout dans la période de Périclès, à savoir au Ve siècle avant notre ère, que l'ensemble des forces productives s'élargit : à côté de l'agriculture on pratique de plus en plus l'artisanat et le commerce (dans lequel il y a le concours de citoyens, d'étrangers et d'esclaves), tandis que le système monétaire s'affermit, et bien que le développement des banques privées soit un phénomène typique du IVe siècle, destiné à transformer la thésaurisation pour n'être plus un but en soi, mais un moyen d'accroissement productif, et donnant lieu à la diffusion du crédit en général et spécialement du crédit maritime.

En passant de la Grèce à Rome (heureusement nos sources sur l'économie romaine sont plus abondantes que pour le monde grec), et en ne s'attardant pas sur le premier traité commercial

la Bibliographie générale, pp. 165-182), et DE MARTINO, *Storia economica di Roma antica*, I-II, Florence 1979 (à exploiter comme une véritable mine de citations au sujet de chacun de ses 33 chapitres).

entre Rome et Carthage — désormais tiré au clair après la découverte des lames gravées de Pyrgi et remontant à la période étrusque — ce fut seulement à la suite de la reprise de l'activité d'échange au IVe siècle avant J.-Ch. que les trafics méditerranéens de Rome se développèrent intensivement, pour devenir impétueux au lendemain des Guerres Puniques.

Malgré les difficultés naissant des moyens de transport utilisés à l'époque, le commerce romain se déroulait avec toutes les régions de l'Italie ainsi qu'avec tous les pays du bassin de la Méditerranée et de l'Orient. Les coûts du transport maritime étaient certainement inférieurs aux frais de transport par voie de terre : cependant, le commerce terrestre ne se bornait pas aux produits de la terre et au bétail, mais s'étendait aux produits manufacturés, et nous pouvons aussi constater que souvent le prix plus élevé du transport était balancé par l'achat à meilleur marché des biens de consommation.

La classe des trafiquants, Romains et Italiens, était formée par des *negotiatores* et des *mercatores:* les premiers étaient des hommes d'affaires en général, les seconds de véritables marchands au sens strict. Mais ni avec les uns ni avec les autres on ne saurait confondre les grands financiers, noyau de l'ordre équestre, qui investissaient de différentes façons leurs capitaux et entassaient de grandes richesses, entre autres et le plus souvent associés en compagnies de fermiers (*societates publicanorum*), par le recouvrement des impôts et des contributions indirectes et par l'adjudication de travaux publics ou de fournitures à l'État. Parfois ces financiers employaient leurs profits dans des spéculations ultérieures de grosse portée (il suffira de rappeler le prêt de Brutus aux habitants de Salamine ou celui de Rabirius à Ptolémée, roi d'Égypte) : de sorte que les affaires et la politique se mêlaient entre elles, et cela nous pousse à une révision de la thèse que les intérêts d'ordre économique, représentés par les chevaliers et par la classe des spéculateurs dans son ensemble n'auraient nullement influencé les hauts personnages de la *nobilitas* (à qui la *lex Claudia de senatoribus* interdisait de posséder des navires de commerce) (3), ni l'expansion

(3) Voir tout dernièrement l'étude de M. D'Orta, *Il divieto di possedere*

impérialiste de Rome (4).

L'histoire du commerce sous l'empire nous apprend avant tout en quelles directions se déployèrent les activités marchandes, auxquelles la nouvelle situation de paix et de sécurité des routes maritimes et terrestres, depuis l'instauration du principat d'Auguste, avait ouvert de nouvelles possibilités.

Dans le commerce à l'intérieur de l'empire, les produits destinés au ravitaillement avaient priorité sur les autres, tandis que le commerce extérieur se concentrait sur l'importation de biens et d'objets de luxe, tels que perles, pierres précieuses, ivoire, bois d'ébène, soie, épices et parfums, animaux exotiques, qu'on importait de l'Arabie, de l'Inde, de la Chine et de l'Extrême Orient, ou tels que peaux, ambre, fourrures, qu'on importait de l'Allemagne indépendante, des pays baltes et de la Russie méridionale. Les prix des marchandises importées étaient payés en monnaies d'or et d'argent, ou bien par l'exportation de vin, d'huile et de produits de l'industrie, si le troc était préféré. Le commerce avec le Moyen et l'Extrême Orient rencontrait parfois des obstacles dans l'hostilité du royaume des Parthes. La conquête par l'empereur Trajan de l'Arabie Pétrée amena la constitution d'une flotte marchande dans la Mer Rouge pour atteindre l'Inde. Quant au commerce intérieur, il est difficile d'établir si on peut parler correctement (comme Heichelheim le voudrait) de plusieurs blocs de régions, correspondant chacun à un mar-

navi 'ex lege Iulia de pecuniis repetundis': nota sulla legislazione cesariana del 59 a.C., tirage à part des « Annali dell'Istituto italiano per gli studi storici », V (1976-78), Naples 1980 [mais paru en 1981].

(4) C'est la thèse, bien connue et largement diffusée, de Tenney FRANK (*Roman Imperialism*, New York 1914, ch. XIV, et *Storia economica di Roma dalle origini alla fine della repubblica*, trad. it., Florence 1924, p. 103 ss.), suivie par BRUNT, *The equites in the Late Republic*, dans « Second international conference of economic history », I, 1962, p. 117 ss., par Mme CRACCO RUGGINI, *Esperienze economiche*, dans « Nuove questioni di storia antica », Milan 1968, p. 759 s., et en quelque mesure par FINLEY (voir l'ouvrage cité *infra*, nt. 5, pp. 63 ss., 240, 244 ss.) : contra CÀSSOLA, *I gruppi politici romani nel III sec. a.C.*, Trieste 1962 (réimpr. Rome 1968), p. 60 ss.

ché distinct des autres. En tout cas, il nous est permis de dire qu'à la fin du IIIe siècle de notre ère — par rapport aux conditions de développement du système économique et de ses propres capacités de production et de consommation — il existait deux aires commerciales, dont l'une occidentale et l'autre orientale, mais toutes les deux convergeant vers Rome et l'Italie, même si les provinces les plus romanisées, telles que la Gaule et l'Espagne, avaient dans ce cadre une situation de premier rang: en effet l'Italie était en mesure d'exporter des marchandises et des outils d'usage commun (à savoir objets de terre cuite et d'airain, épingles, lampes, objets en verre, pouzzolane, matériaux de construction, tissus de laine), pour importer à son tour du blé, du bétail, des peaux et des fourrures, des métaux, de la viande et du poisson conservés, des plantes et des fruits exotiques, des articles de luxe, alors que la Gaule et l'Espagne exportaient des produits de la terre, des métaux et des objets manufacturés, et que les provinces danubiennes, plus arriérées, donnaient en échange de produits manufacturés des matières premières, du bétail et du bois (5).

Et s'il ne se réalisera jamais, dans le monde antique, une véritable unification des marchés (6), l'intervention de Rome dans la vie politique et économique des royaumes hellénistiques, d'abord, et puis leur absorption dans son empire méditérranéen ne manqueront pas d'avoir des effets considérables même au point de vue commercial (qu'il suffise de penser, par exemple, au port franc de Délos), la conception de l'empire comme une seule entité économique demeurant toutefois une vision individuelle au niveau de certains auteurs (Pline l'Ancien, Dion Chrysostome) (7).

(5) Ces courants de trafic ont été bien identifiés par HEICHELHEIM, *Wirtschaftsgeschichte des Altertums*, Leiden 1938, p. 690 ss. (= trad. it., Bari 1972, réimpr. 1979, p. 720 ss.).

(6) Cf. FINLEY, *The Ancient Economy*, London 1973: trad. italienne sous le titre *L'economia degli antichi e dei moderni*, Bari 1974, p. 31 ss.

(7) Dans le même sens CRAWFORD, *Economia imperiale e commercio estero*, dans « Tecnologia, economia e società nel mondo romano », Come 1980, p. 207 ss.

La crise politique, sociale, monétaire (avec son inflation massive) qui se vérifia dans le monde romain à la veille du Bas-Empire se répercuta profondément sur le terrain économique par la substitution à la main-d'œuvre alimentée par l'esclavage en déclin d'autres forces de travail, comme le colonat et les corporations professionnelles obligatoires, par la création d'une machine bureaucratique immense et opprimante, par les réformes fiscales, par la décadence de l'agriculture et par les expédients mis en œuvre pour y porter remède. Et la société du Bas-Empire reflète, tant dans ses causes que dans ses effets, le nouveau cours de l'économie, qu'il vaudrait bien la peine d'examiner à fond aussi dans le secteur de la circulation et des échanges.

Au point où nous sommes parvenus, il faut quand même observer que notre rapide coup d'œil sur le rôle du commerce dans l'antiquité grecque et romaine n'écarte pas, pour ainsi dire, une toile d'araignée de doutes, dont le plus grave est celui de l'importance réelle que le commerce a eu en comparaison des autres activités économiques. C'est une question que nous impose la lecture critique des historiens d'inspiration marxiste, qui aiment mieux marquer l'importance des facteurs de production plutôt que celle des facteurs d'échange et de circulation des biens: ce qui s'explique aisément, en considérant que le succès de l'initiative privée ne saurait guère être disjoint de l'idéologie du capitalisme et constitue un point faible du collectivisme et de l'économie des États socialistes.

D'ailleurs, le problème est toujours ouvert de savoir si le développement du commerce dans l'histoire de l'économie romaine pendant la République et le Haut-Empire a été favorisé, suivant l'opinion de quelques-uns, par l'adoption d'un système capitaliste et par les doctrines libérales, qui auraient été pratiquées par le gouvernement romain, par opposition aux tendances, classifiées comme socialistes, des monarchies orientales. Ou en d'autres termes : y avait-il dans le monde romain les institutions, qui sont considérées comme le fondement du capitalisme moderne — titres de crédit, opérations bancaires, assurances, sociétés par actions — en plus des quelques actes

du droit maritime, que les sources nous attestent ?

3. — Quoi qu'il en soit de ces questions, et avant d'aborder un autre problème à l'étude des institutions commerciales dans les divers droits de l'Antiquité, c'est-à-dire le problème des infrastructures du commerce maritime, il nous reste à préciser quelques distinctions essentielles du commerce en général, pas encore ébauchées, sinon implicitement, dans notre précédent discours : commerce en gros et commerce au détail, commerce par voie de terre et commerce par voie de mer ([8]).

Incidemment, nous avons déjà fait allusion à la distinction entre commerce terrestre et commerce maritime à propos des coûts de transport, moins chers pour les transports maritimes, mais nous avons le plus souvent parlé jusqu'ici du grand commerce par voie de mer, à la lumière de l'histoire économique. En effet, le vrai commerce a toujours été, dans l'Antiquité grecque et romaine, sur laquelle nous sommes le mieux renseignés par nos sources, le commerce en gros par voie de mer.

Il n'existe pas, même chez les Grecs de l'époque classique, de grand trafic marchand par voie de terre. Dans les régions ouvertes au commerce grec, il n'y a aucun réseau routier facile et sûr; sauf les gens de mer, les Grecs n'ont pas d'esprit organisateur, capable de faire vivre et prospérer des entreprises commerciales; le commerce, en tant que tel, est hardiesse de navigateurs et habileté de particuliers, qui cherchent fortune sur la mer au risque de leur vie; le marchand grec est l'héritier d'Ulysse, qui confie tout à la mer et dans la mer place toutes ses attentes.

(8) Voir surtout l'ample exposé de GUMMERUS, *Industrie und Handel* (Grèce et Rome, dans « PWRE », IX, 2 (1916, réimpr. 1952), col. 1381 ss., ainsi que les six volumes de Tenney FRANK, *An economic survey of ancient Rome*, Chicago 1933-40 (réimpr. New York 1959). Quant au commerce en gros dans le monde grec et à la grande différence qui apparaît entre les gens du commerce (ἔμποροι) et les petits marchands (κάπηλοι), je citerai par excellence PAOLI, *Studi di diritto attico*, Florence 1930 (réimpr. Milan 1974), pp. 23-29, et *Altri studi di diritto greco e romano*, Milan 1976, p. 471 ss.

Par le nom d'ἔμπορος au sens large les Grecs désignent deux catégories de navigateurs : le 'marchand' s'adonnant au trafic d'outre-mer — ἔμπορος au sens propre — et le 'capitaine du navire' — ναύκληρος — qui n'est pas seulement le commandant, mais aussi celui qui fait du commerce de la même façon qu'un ἔμπορος au sens propre, employant le navire, dont il est le propriétaire, ou du moins le patron, comme un moyen de crédit. Ni l'un ni l'autre, ils n'ont rien de commun avec le κάπηλος, c'est-à-dire le petit marchand ambulant, le brocanteur, qui achète en gros et vend au détail, en joignant les deux bouts par les gains de son modeste trafic. Il n'est point un commerçant et il se borne à une fonction intermédiaire dans la circulation des marchandises à l'intérieur de la cité.

Καπηλεία et τέχνη ἐμπορική correspondent donc à deux notions incommensurables. Dans l'ancienne Grèce la notion de 'commerce' indique seulement des échanges réguliers entre peuples et cités différentes (ce qui, à une telle époque, est possible uniquement par voie de mer) : par conséquent les Grecs envisageaient dans le commerce une ampleur de rapports, une possibilité de contacts entre pays lointains, une envergure en fait d'économie, de telle sorte que du trafic maritime des cités grecques prendront naissance des institutions cosmopolites, destinées à unifier la discipline du commerce chez tous les peuples et à se détacher du droit des différentes cités.

Même les institutions commerciales des Romains ressortissent des institutions maritimes, car le vrai commerce, à savoir le commerce en gros, est aussi dans le monde romain ou romanisé inséparable de la navigation.

Il n'est pas douteux, en fait, qu'à partir de la période des grandes conquêtes, la construction des grandes voies de communication terrestres, littorales et continentales, commença, et que pendant le Haut-Empire un imposant réseau routier se développa dans l'Italie et dans les provinces. Mais, mise à part l'insuffisance des véhicules (dont la contenance était trop petite pour des grands lots de marchandises), les routes consulaires et les autres voies publiques hors de l'Italie desservaient prin-

cipalement le *cursus publicus,* ou bien on les utilisait pour le déplacement des troupes et pour le ravitaillement des garnisons, ou parfois pour les voyages individuels et ceux de petits groupes de personnes, ainsi que pour le transport des fardeaux et de certaines marchandises au moyen de montures, de bêtes de somme, de chariots. Il faudra, du reste, ajouter que même la diffusion des voies qu'on appelle les 'pistes caravanières' en Orient — et qui détermina l'accroissement remarquable de certaines villes, comme Palmyre en Syrie et Pétra en Arabie — ne vint pas modifier dans l'ensemble la situation, que nous avons représentée tout à l'heure.

Enfin, si nous laissons de côté les gros entrepreneurs et les financiers, qui n'étaient pas des marchands, les *mercatores* (ou 'commerçants' au sens propre du mot) étaient uniquement les armateurs (*exercitores*) et les gens de mer, qui disposaient d'un navire (*nautae*) et navigaient pour l'exercice professionnel du commerce maritime.

4. — La question des infrastructures du commerce maritime, dont nous allons nous occuper maintenant, et qui représente un pivot soit des pratiques, soit des institutions commerciales, se rattache à l'histoire de la technologie (9).

Il faut tenir compte avant tout des conditions géographiques de la navigation méditerranéenne, la navigation dans la Mer Rouge et dans l'Océan Indien ayant été plus limitée. Au point de vue climatique et, par voie de conséquence, au point de vue de la navigation, l'année méditerranéenne peut se diviser en deux grandes périodes : l'hiver, c'est-à-dire la mauvaise saison, *hiems* ou χειμών, et l'été, la belle saison, *aestas* ou θέρος, pendant la première desquelles le temps est tout à fait défavorable à une navigation de longue durée et de haute mer, soit à cause de la pénétration fréquente dans l'espace méditerranéen de dépressions rapides d'origine atlantique dans la partie occiden-

(9) À ce point de vue, le travail le plus complet et le plus au courant de nos connaissances est l'ouvrage de J. Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée,* Paris 1966, pp. 31-174.

tale de la mer, soit parce que la partie orientale est soumise aux influences opposées de l'anticyclone continental de Sibérie et des dépressions désertiques. La conséquence en est que, si la période hivernale peut connaître de belles journées, celles-ci ne s'étendent pas à l'ensemble du bassin et leur durée ne peut être prévue lorsqu'on ne dispose pas des moyens modernes de la météorologie. C'est pourquoi — sauf pour les petites embarcations, qui se déplaçaient le long des côtes durant les belles journées et qui, le soir venu, étaient tirées à terre à l'abri des surprises de la mer — la navigation était suspendue et la mer était, pour ainsi dire, fermée (*mare clausum*) du milieu de novembre au début de mars, et dans les autres mois la mer était ouverte de préférence aux 'justes navigations' (suivant l'expression de Symmaque: *nam mare adhuc iustis cursibus patet*) depuis le 27 mai jusqu'au 14 septembre. Mais on ne pouvait pas même négliger les phénomènes climatiques locaux, tels que les brises et certains vents particuliers, de même que les courants de surface, qui influencent la navigation soit en la facilitant, soit en l'entravant.

Quant aux trois espaces maritimes (occidental, central, oriental), en lesquels se divise géographiquement la Méditerranée, les Anciens, qui n'ont pas remarqué l'individualité des trois bassins, s'étaient plutôt ingéniés à découper l'unité méditerranéenne en un nombre indéfini de petits espaces aux frontières et aux noms souvent changeants.

Très importante est la structure de la flotte marchande ou du navire de commerce.

À l'exception du halage humain ou animal, utilisé pour la navigation fluviale et peut-être pour les manœuvres à l'intérieur des grands ports, l'antiquité n'a connu que deux modes de propulsion : la rame et la voile. Et tandis que la rame, instrument normal de propulsion pour les navires de guerre, les barques de pêche et les navires de plaisance, ne semble jamais avoir été un instrument essentiel de la grande navigation commerciale, la voile était justement cet instrument (on classait les navires en fonction de leur nombre de mâts et de voiles,

principalement carrées, surmontées ou non d'une voile de perroquet triangulaire), et les rames étaient employées seulement pour la propulsion des *scaphae* (ou chaloupes), dont le rôle était celui de servir comme canots de sauvetage, ou d'assurer la liaison entre le navire et la côte, lorsque par suite de la faible profondeur des eaux il ne pouvait approcher du rivage, ou bien de remplacer à l'intérieur des ports la fonction des remorqueurs modernes. Les gouvernails étaient de plusieurs types et subirent au fur et à mesure de nombreux perfectionnements techniques. C'est aussi désormais une chose établie que les navires antiques, quel que fût le nombre de leurs mâts, étaient capables de remonter au vent, quoique la traversée, si le navire n'avait pas le vent en poupe, durait naturellement plus longtemps. Le tonnage moyen des navires de commerce destinés à toute cargaison (*naves onerariae*: on laissera de côté les navires spécialisés, tels que l'*hippagōgus* pour le transport des chevaux, la *lapidaria navis* pour le transport des pierres, et les paquebots pour les courtes traversées, telle la ligne Brindes-Dyrrachium) oscillait d'ordinaire entre les 150 et les 500 tonneaux, mais il y en avait d'autres (semble-t-il), qui pouvaient atteindre les 3000 tonneaux, si le géant des mers, l'*Isis*, dont Lucien de Samosate nous donne la description dans un de ses *Dialogues*, n'était pas une fantaisie, et qui pouvaient avoir à bord, équipage compris, jusqu'à 600 passagers, comme le navire qui transportait, en 64 de notre ère, le jeune Flavius Josèphe à travers l'Adriatique en direction de l'Italie.

Pour ce qui concerne la cargaison et sa disposition à bord, il nous faut distinguer deux sortes d'arrimage: arrimage dans la cale, arrimage sur le pont. La disposition de la cargaison à l'intérieur des cales dépend essentiellement des marchandises transportées, dont la nature conditionne l'emballage. Les grains qui fournissent une grande partie des cargaisons ne sont pas transportés d'une manière uniforme. Ils peuvent être mis en vrac dans la cale, mais dans ce cas il faut que la cale soit totalement pleine, sans le moindre vide qui permette un déplacement de la cargaison, générateur de catastrophe. Si on ne les transporte pas en vrac, on utilise des corbeilles, des vases ou

des sacs. Pour les liquides, le mode classique de transport est l'amphore, qui sert aussi bien pour le vin que pour l'huile et peut même être utilisée pour certains fruits comme les olives : ces amphores étaient le plus vraisemblablement disposées comme dans une cave, dressées sur leur pied et serrées les unes contre les autres. Certaines catégories de marchandises, qui ont fourni une part assez considérable du trafic, c'est-à-dire les céramiques, semblent avoir été simplement empilées dans la cale, sans doute isolées par des lits de paille pour diminuer les risques de casse. Mais lorsque la cargaison était formée d'objets divers, et surtout appartenant à des propriétaires différents, pour permettre à ces derniers de reconnaître leurs lots sans discussion, on procédait à des groupements (*partes navis, loca navis*).

Faute de temps, nous ne pouvons ici nous attarder sur d'autres sujets.

Il nous suffira, pourtant, de ne pas négliger que le marin antique avait des moyens d'orientation et de guide, qui s'appliquaient à la fois ou selon les circonstances dans les routes de cabotage et dans la navigation de long cours: tant qu'il le pouvait, il pratiquait la navigation diurne à vue, en observant sur la côte les points de repère naturels ou tout amer, œuvre de l'homme, tels que les bâtiments, les hautes statues, les temples, non sans s'aider, s'il y en avait, par des portulans; pendant la nuit, il se dirigeait à l'aide des phares, construits un peu partout le long des côtes et à l'entrée des ports, en observant les astres, en discernant les vents et en calculant par la vitesse du navire la distance parcourue.

Il nous faudra, d'ailleurs, distinguer d'abord entre l'ἐμπόριον (dont le nom est passé en latin sous la forme *emporium*) et le port (ἐπίνειον, et plus tard καταβόλος, en grec; *portus* en latin), entre le port au sens propre et les autres escales ou mouillages (la terminologie est variable en grec, tandis qu'elle correspond a *statio* en latin). L'«emporion» est la place de commerce, le lieu où l'on apporte la production d'une région économique assez vaste pour la vendre en vue de l'exportation et où, inversement, arrivent les produits d'une exportation lointaine

pour être vendus aux acheteurs régionaux; le port est le lieu où viennent aborder les navires. Tantôt les deux lieux ne se confondent pas (par exemple le Pirée et le Phalère sont les ports de l'emporion d'Athènes, Ostie est le port de l'emporion de Rome), tantôt (comme à Narbonne) ils coïncident. D'ailleurs, tandis que le terme grec λιμήν embrasse tant les ports que les escales d'une certaine importance, la notion économique d'emporion paraît se confondre avec la notion technique de port dans la célèbre définition d'Ulpien (D. 50,16,59): *'portus' appellatus est conclusus locus, quo importantur merces et inde exportantur.*

Un témoignage de Vitruve nous permet de nous faire une idée des aménagements portuaires. Il y avait des ports à bassin unique et des ports à bassins multiples: dans les uns et dans les autres, des quais pour l'amarrage ne pouvaient jamais manquer. L'embarquement et le débarquement des marchandises se faisait, avec l'emploi de certaines machines (*tripaston, pentapaston, polypaston, carchesium versatile, artemo, tolleno* ou κηλώνιον ou γέρανος) par un personnel spécialisé. Le chargement et le déchargement étaient facilités, toutes les fois qu'ils avaient lieu, en utilisant des silos placés sur les quais, par une manche ou par un plan incliné. Les ports étaient doués de portiques et de *navalia,* en entendant par ce terme non seulement les chantiers de construction navale, mais aussi les cales sèches où l'on pouvait tirer les navires pour les réparer, voire même pour l'hivernage. Dans la plupart des grands ports il y avait des docks ou *horrea* pour le dépôt des marchandises, et parmi les autres bâtiments se trouvaient les locaux publics abritant la capitainerie du port, les services de l'annone, les casernes de la police et des pompiers, auxquels venaient s'ajouter les temples et les lieux de culte, ainsi que des locaux privés pour la réunion et l'administration des corporations du port, les hôtels pour les voyageurs ou *xenodochia,* la bourse ou δεῖγμα, et finalement les bureaux et les entrepôts des grandes maisons de commerce.

Je mentionnerai encore, sans insister davantage, les gens de mer constituant l'équipage des navires, ainsi que le personnel

des ports et des chantiers, sans oublier la foule, sur la terre ferme et à bord, de tous les attachés au commerce maritime.

5. — Or, dans l'aire sans frontières, qui avait son centre de gravité sur la Mer Méditerranée, par rapport aux exigences économiques et à la mesure des possibilités offertes par les infrastructures de la navigation, plusieurs institutions servant aux besoins du commerce prirent naissance peu à peu et se développèrent, plus ou moins rapidement.

Mais, tout cela retenu, existe-t-il, ou n'existe-t-il pas, un droit commercial de l'antiquité ? Il s'agit d'un problème, qui certes doit être résolu d'une manière indépendante pour chacun des systèmes juridiques attestés. Toutefois, la méthode à adopter est la même, en expliquant d'abord dans quel sens il est justifié d'envisager une autonomie du droit commercial.

Dans la littérature moderne, vis-à-vis des systèmes juridiques contemporains, nous constatons que ce problème reçoit deux solutions différentes: une solution négative et une solution affirmative (10). Les juristes qui penchent pour la solution négative croient que ce qu'on appelle aujourd'hui l'autonomie du droit commercial n'est rien de plus qu'une survivance, qu'il convient de repousser, d'une conception, fondée sur certains privilèges et professée par les corporations marchandes du Moyen-âge. Ceux qui, au contraire, soutiennent en principe l'autonomie du droit commercial disent que cette autonomie correspond à des exigences réelles, inhérentes à la nature des rapports commerciaux (le grand commercialiste Vivante parle de « cré-

(10) Voir sur la question : VIVANTE, *Trattato di diritto commerciale*, Milan 1922-26, I, p. 1 ss.; MOSSA, *I problemi fondamentali del diritto commerciale*, dans la « Riv. dir. comm. » 1926, I, p. 234 ss.; M. ROTONDI, *L'autonomia del codice di commercio nei lavori della Commissione reale per la riforma dei codici*, dans les « Studi dedicati alla memoria di P.P. Zanzucchi », Milan 1927, p. 6 ss.; G. FERRI, *Revisione del Codice Civile e autonomia del diritto commerciale*, dans la « Riv. dir. comm. », 1945, I, p. 96 ss.; GRECO, *Il diritto commerciale tra l'autonomia e la fusione*, dans la même revue, 1947, I, p. 1 ss.; MESSINEO, *Manuale di diritto civile e commerciale*, I [9], Milan 1957, § 3, n. 7.

dit, promptitude, uniformité internationale »), auxquelles on ne peut jamais renoncer, et qui justifient une discipline spéciale de ces rapports.

Pourtant, la question est tout à fait détachée, même pour les auteurs défendant l'autonomie du droit commercial, du problème de l'autonomie législative de ce droit. En effet, il est bien connu que la séparation législative entre droit civil et droit commercial existe en France, en Allemagne, en Autriche, en Espagne, au Japon (elle existait aussi en Italie jusqu'à 1942, sous l'empire du Code de commerce abrogé), tandis qu'il y a une différence de régime en Angleterre (où néanmoins l'on oppose au 'common law' le 'merchant law'), en Suisse (qui a un Code unique des obligations) et en Italie (où le règlement législatif des rapports commerciaux est contenu dans le Code civil et dans le Code de la navigation). D'ailleurs, même dans les systèmes où l'autonomie législative n'existe pas (ou bien se restreint au droit maritime et aérien), la plupart des auteurs défendent l'autonomie du droit commercial au point de vue de la pratique, de la science et de l'enseignement.

Il est donc évident que la question de l'autonomie pourra se projeter aisément sur le terrain de l'histoire du droit: et il faudra se demander si, dans le monde antique, il y avait des motifs particuliers aptes à justifier l'autonomie du droit commercial pour chacun des systèmes juridiques attestés (comme on le remarquait tout à l'heure). En d'autres mots, il faudra se demander par exemple si, en opposition à la diversité des droits des *poleis* dans la Grèce ancienne, il y avait un droit commun grec de la navigation (le grand commerce s'identifiant tout court, comme nous l'avons vu, avec le commerce maritime), soit en raison des exigences techniques du trafic transmarin, soit en raison de la nécessité socio-économique de protéger l'œuvre des marchands, assurant la continuité et le rythme régulier des échanges; de même qu'il faudra, pour donner un autre exemple, rechercher si — malgré l'absence d'un *ius mercatorum* parmi les classifications romaines du droit — il existait à Rome des institutions commerciales (cela s'entend dans la sphère du *ius gentium*), ayant des caractères propres, et visant

à satisfaire certaines exigences spéciales de l'activité marchande (présomption de solidarité entre associés, présomption du caractère onéreux des prêts, diffusion des actes écrits, affranchissement du formalisme, simplification dans la procédure et dans la protection des droits).

6. — Concentrons maintenant notre attention sur la naissance et sur le développement des pratiques ainsi que des institutions commerciales dans les divers droits de l'Antiquité.

Dans l'ancienne Égypte, à l'époque des Pharaons, les transactions internationales étaient aux mains de l'administration royale, qui en faisait un outil politique: au Nouvel Empire, les exportations et les importations sont négociées par des mandataires pour le compte du souverain ou des temples, qui possèdent leur propre flotte marchande. À l'intérieur la circulation des biens ne relevait que très partiellement du commerce: il y avait probablement, à l'échelon local, quelques petites affaires de la vie courante, qui n'étaient qu'empiriques ([11]). Mais peut-on parler d'un droit commercial? Peut-être, comme M. Théodoridès a eu l'amabilité de me le communiquer, vaudrait-il la peine de réexaminer la question.

Un éminent spécialiste des droits cunéiformes, notre confrère M. Szlechter, nous apprendra que les textes datant depuis le IIIe millénaire av. J.-Ch. permettent de constater le développement du commerce dans les pays de Sumer et d'Akkad. De nombreux facteurs favorisaient l'extension du commerce aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de ces pays. La Mésopotamie était riche en produits agricoles, mais pauvre en matériaux de construction et en minéraux. Le besoin de se procurer de la pierre de taille, du marbre, du bois, de l'or, de l'argent, du fer, du cuivre, du plomb, de l'étain nécessitait des importations de l'étranger. Un facteur dominant pour le commerce est celui des voies de communication, surtout de communication fluviale et maritime (en laissant de côté le commerce terrestre, notamment

(11) Comparez l'article *Commerce*, par J. Yoyotte, dans le *Dictionnaire de la civilisation égyptienne* de G. Posener, pp. 65-66.

avec l'Élam). À ce point de vue, les pays de Sumer et d'Akkad étaient particulièrement favorisés soit par la navigation dans le Golfe Persique et même dans l'Océan jusqu'à la vallée de l'Indus, soit par le trafic sur les fleuves Euphrate et Tigre, sur les canaux reliant les deux fleuves et sur les autres creusés parallèlement. Les échanges étaient exercés par les marchands, agissant tantôt pour leur propre compte, tantôt pour celui du palais et des temples. Cette activité commerciale impliquait, d'une part, la collaboration de plusieurs personnes, d'autre part, de grands capitaux: elle a fait naître et prospérer diverses catégories de sociétés commerciales, tandis que les législateurs sumériens et babyloniens ont édicté des mesures particulières concernant les activités commerciales et le transport.

Quant aux Phéniciens, nous sommes informés de leur activité commerciale, ainsi que de toute leur histoire, presque exclusivement par des sources indirectes — mésopotamiennes, égyptiennes, hébraïques et grecques — à l'exception de quelques documents qui nous ont été conservés dans les archives de Mari et surtout dans celles d'Ugarit ([12]). L'exiguïté et la maigre fertilité de leur territoire ne permettant pas que l'agriculture suffît aux besoins de la population, et la proximité de monarchies puissantes excluant la possibilité de conquêtes dans le continent, les Phéniciens cherchèrent leur fortune dans le commerce et devinrent d'habiles marins, pour transporter d'un bout à l'autre de la Méditerranée les matières premières et les produits de l'industrie. Homère parle des Phéniciens comme des navigateurs et des marchands par excellence. C'est pourquoi leur colonisation, à la différence de la colonisation grecque, ne tendait pas seulement à libérer la mère patrie d'un excès de population,

(12) Voici les quelques aperçus dont j'ai fait mon profit: CONTENAU, *La civilisation phénicienne* [2], Paris 1949; AYMARD-AUBOYER, *L'Orient et la Grèce antique*, Paris 1953, pp. 126-138; HARDEN, *The Phoenicians*, Londres 1963; MOSCATI, *Il mondo dei Fenici*, Milan 1966; BURN, *Phoenicians*, dans *Oxford Classical Dictionary* [2] (1970-73), p. 826 s. En ce qui concerne les textes akkadiens de Ras-Shamra (Ugarit) et les archives de Mari, on pourra tenir compte de la bibliographie que cite GAUDEMET, *Institutions de l'antiquité*, Paris 1967, p.7, nt. 1 et p. 17, nt. 6.

mais aussi à gagner de quoi vivre. Byblos, Tyr, Béryte, Sidon et, au-dehors de la mère patrie, Gadès, Tartesse, Utique, Carthage, les colonies de la Sicile, de Malte et de la Sardaigne furent les centres vitaux de leur activité commerciale, et les Phéniciens dominèrent la Méditerranée jusqu'au moment où il perdirent leur caractère national par l'influence des Grecs, des Romains et des Araméens. Toute leur expérience de navigateurs et de marchands a été un héritage de grande valeur pour les Grecs, et certes une grande partie des institutions commerciales phéniciennes a été transfusée dans les institutions servant aux besoins du commerce, qui nous sont connues par l'entremise des sources grecques et romaines.

Nous voilà donc parvenus — en ordre de temps — aux pratiques et aux institutions commerciales de la civilisation gréco-hellénistique.

La liaison entre les unes et les autres est particulièrement étroite dans ce monde. La clef de voûte de tout le commerce maritime est le prêt à la grosse aventure (δάνειον ναυτικόν, χρήματα ναυτικά), car cette institution représentait la seule forme connue d'association entre le capital et le travail, c'est-à-dire entre les ressources du capitaliste et l'œuvre du marchand, et en tant qu'il n'existait point de contrats d'assurance maritime. Il y avait deux espèces de prêt à la grosse : le prêt ἀμφοτερόπλουν pour un voyage d'allée et retour, qui est le cas normal, et le prêt ἑτερόπλουν pour un seul voyage, ce qui semble plus rare. Les éléments constitutifs de ce prêt sont: la clause σωθείσης τῆς νεώς, ou bien σωθέντων τῶν χρημάτων, par laquelle le risque de l'opération tombait sur le créancier et non pas sur le débiteur; la détermination d'un taux d'intérêts très élevé, en compensation du risque; une clause immanquable de sûreté réelle sur les marchandises ou sur le navire (ὑποθήκη), avec faculté de vente pour le prêteur non payé, qui finira par influer sur les conventions purement civiles d'ὑποτιθέναι; la rédaction d'un acte écrit (συγγραφή), d'où résulte la possibilité d'une exécution directe en faveur du créancier. Une autre institution fort remarquable était le règlement de l'avarie commune, à savoir la contribution entre les marchands intéressés pour la

perte de la cargaison, qu'on jette à la mer (ἐκβολή) en cas de péril afin d'alléger le navire. Et je m'arrête à ces deux exemples.

Mais on ne pourra aucunement se passer d'ajouter que chaque *polis* reconnaissait sans jamais s'y soustraire la coutume commerciale, rédigeait comme lois de la cité les lois concernant le commerce (νόμοι ἐμποριοί), organisait la juridiction visant à trancher les différends commerciaux par la création des tribunaux de commerce et par l'institution spéciale de δίκαι ἐμποριαί dans le but de sanctionner, au-delà du droit civil, toute prétention qu'un marchand aurait fait valoir aux termes du droit commun de la navigation. C'est, du reste, pour la même raison que le commerçant, en tant que tel, peut ester en justice, même s'il est un étranger ou un esclave, ce qui n'est pas admis devant les tribunaux civils de la cité (13).

Et abordons, finalement, les pratiques et les institutions romaines. Les pratiques sont, à peu près, les mêmes que celles qui étaient nées et avaient grandi par le développement du trafic méditerranéen; mais la réception des institutions créées par les besoins du commerce a toujours lieu par un phénomène d'acclimatation. Et le temps ne s'écoule pas en vain, car des usages et des institutions nouvelles s'y ajoutent.

Par exemple, la thèse d'une réception pure et simple du prêt à la grosse grec, comme un corps étranger dans le système juridique romain, est désormais définitivement abandonnée: la seule question à se poser est d'établir dans quelles limites et dans quels termes la romanisation de cette institution, qui demeure le pivot du commerce maritime, a eu lieu. Et, pour ma part, j'ai souligné dans mes travaux la grande importance de la stipulation pénale dans le régime romain du prêt à la grosse

(13) Pour un coup d'œil sur le droit commercial du monde gréco-hellénistique, je me bornerai ici à faire état de quatre contributions : PAOLI, *Studi di diritto attico*, précité, pp. 7-137 ; ID., *L'autonomia del diritto commerciale nella Grecia classica*, dans la « Riv. dir. comm. », XXXIII, 1935, p. 36 ss. (= *Altri studi*, p. 461 ss.) ; PAOLI-BISCARDI, *Prestito a cambio marittimo (diritto greco)*, dans « NNDI », XIII (1966), p. 749 ss. ; COHEN, *Ancient Athenian Maritime Courts*, Princeton N.J. 1973.

aventure (*stipulatio poenae traiecticiae pecuniae causa*) ([14]).

Mais c'est surtout dans l'œuvre des prudents romains de la fin de la République et du Haut-Empire que beaucoup de questions concernant le droit maritime, à côté de la configuration du prêt à la grosse, viennent à maturité. Qu'il suffise de citer, parmi les plus anciens de ces prudents, Servius Sulpicius, Alfenus Varus, Ofilius et Labéon.

Le navire est conçu comme une chose composée (*res quae ex cohaerentibus constat*) et on se pose le problème de son identité. L'exploitation du navire envisage une pluralité d'hypothèses: l'armateur (*exercitor*) est le propriétaire du navire et c'est lui-même qui le fait voyager; l'armateur-propriétaire préposé comme capitaine à la conduite du navire (*magister navis*) un fils de famille ou un esclave; l'*exercitor* ou le *magister navis* est un locataire (*conductor*) du navire; l'*exercitor* ou le *magister navis* est une personne étrangère à la famille, que le *dominus* a préposée à l'entreprise de l'armement ou au commandement du navire; en dernier lieu, la propriété, l'entreprise de l'armement, le commandement du navire appartiennent à plusieurs personnes, et ces personnes agissent en société. Les actions formulaires à intenter dans les diverses hypothèses, sauf la première, seront par rapport aux différentes controverses (entre les parties ou avec les tiers) l'*actio exercitoria*, les *actiones locati conducti* et l'*actio pro socio*. Et il va sans dire que, par l'*actio institoria*, certaines règles appliquées au commerce par voie de mer ont été ensuite étendues à la gestion des entreprises terrestres.

Une série de points d'interrogation se rapportent à la question des épaves et de leur appartenance: droit du patron, droits du fisc, droits de naufrage pour l'inventeur ?

(14) Cf. Biscardi, *Actio pecuniae traiecticiae. Contributo alla dottrina delle clausole penali* [2], Turin 1974; *Pecunia traiecticia e stipulatio poenae*, dans « Labeo », XXIV, 1978, p. 276 ss.; *La double configuration de la clause pénale en droit romain*, dans la « Festgabe von Lübtow » (*De iustitia et iure*), Berlin 1980, p. 257 ss.

Différents problèmes concernent le contrat d'affrètement: louage du navire entier, louage des *loca navis, locatio operis* pour le transport des marchandises et des passagers. Des frets spéciaux concernaient les transports dans l'intérêt de l'État, et de l'annone en particulier: ceux-ci rentraient dans la sphère des locations administratives.

Très importante était la discipline de la responsabilité du capitaine en cas de perte, de dommage et de vol des marchandises transportées et des bagages des passagers: ici viennent en considération le *receptum nautarum* (avec ou sans χειρέμβολον) (15), l'*actio in factum de recepto,* l'*actio oneris aversi,* l'*actio furti adversus nautas.*

Le régime grec de l'avarie commune (ἐκβολή et *lex Rhodia de iactu*) trouve son application par le mécanisme croisé des *actiones locati et conducti* entre les chargeurs marchands et le *magister navis.*

Il nous reste seulement à signaler, parmi les pratiques ayant trait au commerce maritime, les moyens de paiement (les paiements devant se faire assez souvent en des endroits convenus) et l'intervention des banques pour des opérations diverses, telles que les attributions de créances et de dettes, visant principalement à éviter autant que possible les mouvements d'argent.

Par ailleurs des notions très intéressantes, dans une perspective globale de l'activité soit des marchands, soit des gens de mer, sont, d'un côté, le régime fiscal du commerce, notamment à l'époque impériale (impôts directs et indirects, tels que le *chrysargyrum*, la *centesima* ou *ducentesima rerum venalium*, le *portorium* et le *vectigal portus,* la *quadragesima ad valorem*) et, de l'autre côté, la discipline des rapports entre le *magister navis* et le personnel de bord à toute époque, ainsi que la structure des corporations professionnelles des naviculaires (*corpora navicularioruin*) au Bas-Empire.

(15) Cf. MARTINI, Χειρέμβολον. *Noterella in margine al receptum nautarum,* dans les « Studi Volterra », Milan 1971, IV, p. 197 ss.

Pour achever mon discours, on peut estimer encore ouvert le problème de la *lex Rhodia* en général, si l'on entend par ce nom, selon le témoignage de plusieurs sources, un ensemble d'usages traditionnels, respectés par les gens de mer dans toute la Méditerranée dès la période gréco-hellénistique, en les considérant obligatoires (*opinio iuris et necessitatis*), et auxquels tout système juridique aurait visé à se conformer. Néanmoins, fidèle à mon programme, je m'abstiendrai de faire peser ici l'opinion que je me suis formée en étudiant ce sujet ([16]).

7. — La tradition gréco-romaine, survivant (non pas sans quelques remarquables modifications) jusqu'à l'œuvre législative de Justinien, se prolonge dans le droit byzantin. Nous en avons un document précieux dans la compilation, qu'on appelle Νόμος Ῥοδίων Ναυτικός, et dont l'élaboration remonte à une période comprise entre le VIIe et le VIIIe siècle de notre ère.

Dans cette compilation nous trouvons reflétées beaucoup d'exigences, tantôt traditionnelles, tantôt novatrices, des règles du droit maritime. Parmi les premières, on peut constater que l'on garde la conception juridique romaine du navire, les hypothèses de son exploitation, la typologie des frets, la discrimination grecque entre l'ἔμπορος et le ναύκληρος, la détermination des fonctions et des pouvoirs de celui-ci, la responsabilité de l'armateur et du capitaine, la configuration du prêt à la grosse (χρήματα ἐπιποντία ἐκδανεισθέντα), le régime de l'avarie commune, la figure du κερμακόλουθος ou surveillant de la cargaison. Parmi les secondes, on remarquera des règles nombreuses et minutieuses sur les pouvoirs du ναύκληρος, sur les devoirs et les droits des matelots (d'où ressort même une certaine protection du travail), sur la police de bord, et on ne manquera pas de mettre en évidence une nouvelle institution, la χρεοκοινωνία ou contrat de prêt-association avec communauté

(16) BISCARDI, *Continuità della tradizione ed esigenze di rinnovamento nella compilazione bizantina del 'Nomos Rhodion Nautikos'*, dans les « Atti del Congresso di diritto marittimo » (Trani, 24-26 ottobre 1980), maintenant sous presse.

de profits et de pertes, aussi bien que certains perfectionnements du régime de l'avarie.

C'est pourquoi le *Nomos Rhodion Nautikos* constitue un point de transition entre l'Antiquité et le Moyen-âge. Il suffira de s'en remettre aux usages codifiés dans la *Tabula Amalphitana,* dans les *Ordinamenta* de Trani, dans le *Constitutum usus Pisanae civitatis,* ainsi que dans les Statuts de Gênes, de Venise, des autres cités italiennes de la côte occidentale adriatique et de la Dalmatie, sans parler du Statut de Marseille ou de l'Ordonnance de Barcelone (mieux connue sous le nom de Consulat de la Mer).

J'ai terminé ma longue introduction. Quelques traits saillants des questions relatives à notre sujet nous avaient été déjà proposés à l'occasion de la précédente Session belge de notre Société: je me souviens des observations de M. Hamza sur le rapport entre le développement du droit commercial antique et l'esclavage, de la communication de mon ami Pugliese sur les esclaves entrepreneurs et la responsabilité du maître dans la période classique du droit romain, ainsi que (dans quelque mesure) du problème abordé par M. Visky en considérant l'affranchi comme *institor*. Évidemment, bien plus nombreuses sont les communications prévues au sujet des pratiques et des institutions commerciales dans le programme de ce congrès. Et je souhaite qu'aucun des collègues qui prendront la parole en la matière n'éprouvera de difficultés à situer sa contribution dans le cadre du tableau que je viens d'esquisser.