Khalilieh Hassan S.,
Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (*ca. 800-1050*).
The Kitāb Akriyat al-Sufun *vis-à-vis the* Nomos Rhodion Nautikos.

Leiden-Boston, Brill, 2006, XXIII-375 p.
ISBN : 978-9004152533

Auteur d'*Islamic Maritime Law: An Introduction*, Leiden-Boston, Brill, 1998, H. S. Khalilieh est *lecturer* à l'Université de Haïfa. Spécialiste d'histoire juridique, en particulier du droit maritime islamique médiéval, il s'intéresse aussi à l'archéologie navale.

L'ouvrage se compose 1/ d'une préface (p. XI-XIV), précédée du plan de l'ouvrage (p. VII-X) et suivie d'un glossaire des termes non anglais (arabes, hébreux, latins et grecs-byzantins) employés dans le corps du texte (p. XV-XXIII) ; 2/ d'un développement (p. 1-256) ; 3/ de deux appendices (p. 259-330) et 4/ d'une importante bibliographie divisée en lettres de la Géniza du Caire citées et rangées selon leur lieu de détention (Bodléienne…, p. 331-336), en documents, papyri et traités internationaux (p. 337-338), en ouvrages de jurisprudence islamique (p. 338-341), en codes biblique, juifs, romains, byzantins et médiévaux, en manuels de *ḥisba*, routiers nautiques, relations de voyage et récits historiques (tonlieux, ouvrages de géographie…, p. 341-343), en lexiques et dictionnaires biographiques (p. 343-344), en publications juridiques secondaires (p. 344-348) et en *miscellanea* (p. 348-355).

L'ensemble est agrémenté d'une courte biographie des premiers juristes musulmans (surtout des malikites) cités dans le *Kitāb Akriyat al-Sufun* (p. 357-358), d'un index des statuts tirés des codes juridiques romains et byzantins (p. 359-363) et d'un index général (p. 365-375) mêlant toponymes, anthroponymes, termes techniques grecs, latins, arabes et anglais relatifs au droit et au commerce maritimes.

L'A. donne dans les appendices les traductions de deux textes, l'un grec-byzantin, l'autre arabe, qui constituent le socle de son travail et permettent de retracer l'évolution de l'« amirauté » et de la loi maritime en Méditerranée orientale du VII^e^ à la première moitié du XI^e^ siècle.

Dans le premier appendice, l'A. reprend *in extenso* les parties II et III des chapitres de la *Lex Rhodia* ou *Nomos Rhodion Nautikos*, tels qu'ils ont été édités et traduits par Walter Ashburner (1). L'A. ajoute en outre à cette traduction des émendations, toujours disposées en notes et empruntées à des analystes de cette loi postérieurs à Ashburner (en particulier les chap. 30 et 38). La partie I de ce code est négligée, car il s'agit d'un prologue, lui-même douteux, décrivant sa ratification par les empereurs romains. Le *Nomos Nautikos*, dont la paternité est toujours controversée (au moins quatre auteurs et/ou quatre groupes d'auteurs sont avancés), est une compilation non exhaustive de pratiques maritimes traduites en lois ayant cours en Méditerranée orientale avec extension en Afrique et en Italie romano-byzantines entre 600 et 800, fourchette chronologique retenue par la majorité des historiens pour dater sa rédaction. Ces pratiques maritimes réglementent le transport par mer, les transactions maritimes commerciales, la conduite personnelle des marins et passagers à bord. Cette compilation est non exhaustive, car l'A., pour la compléter au cours de son travail, fait appel au *Digest* ou *Pandectus*, une collection d'édits de juristes romains compilés au cours du VII^e^ siècle, et au *Codex*, un livre de 50 décisions impériales promulgué le 27 avril 529 et révisé le 16 novembre 534.

Le *Nomos Nautikos*, reconnu dans les provinces maritimes byzantines de la Méditerranée orientale, des mers Egée et de Marmara, de la mer Noire aux VIII^e^-X^e^ siècles (époque de la prééminence musulmane en Méditerranée et en mer Égée) est incorporé au livre III des *Basilika* de Léon VI (886-912).

L'A. n'hésite pas, soit pour confirmer ou infirmer ces normes juridiques arides, soit tout simplement pour leur donner chair ou les nuancer, à recourir à nombre de papyri égyptiens écrits en grec byzantin, tels ceux de la cité portuaire d'Oxyrhynchus : ils ont le mérite de rapporter des cas d'espèce.

Le second appendice est constitué de la traduction par l'A. du *Kitāb akriyat al-sufun wa'l-nizāʿ bayna ahli-hā* ou *Traité concernant la location de bateaux entre les parties contractantes*, dont l'édition donnée par A. Ṭāher (2) repose sur le ms. n° 1.155 (2) de la *Bibliotheca del Real de San Lorenzo de El Escorial*, f^os^ 41^v^-55^r^. Le corps du texte, tel qu'il fut écrit par Muḥammad b. ʿUmar al-Kinānī al-Andalusī al-Iskandarānī (un juriste mort en Égypte en 310/923, frère du célèbre *faqīh* malikite Yaḥyā b. ʿUmar), se compose de 9 chapitres rassemblant les opinions de juristes musulmans sur les points suivants : location de marins ; location et formes de location des bateaux, y compris les frais de fret ; problèmes surgissant après la conclusion d'un accord d'affrètement entre parties ; dispositions relatives au paiement des frais de fret, si le fonctionnement du bateau s'avère défectueux au port d'embarquement, *en route* ou après mise à quai une fois la destination finale atteinte ; le jet par-dessus

(1) Walter Ashburner, *The Rhodian Sea Law*, Oxford, Clarendon Press, 1909, p. 57-69 et 77-125.
(2) Muṣṭafā A. Ṭāher (éd.), « Kitāb Akriyat al-Sufun wa'l-Nizāʿ baina Ahli-hā », *Cahiers de Tunisie*, 31, 1983, p. 6-53.

BCAI 23 (2007) Khalilieh Hassan S.: Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1050). The Kitāb Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos., recensé par Guy Ducatez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

bord de cargaisons, le sauvetage de ces dernières et la participation à la contribution (dédommagement); la responsabilité ou autre des armateurs à l'égard du chargement des marchandises; le partenariat/association dans un bateau; les différentes *commenda* maritimes ou *qirāḍ/muḍāraba* et les dispositions prises pour le paiement.

Suit un recueil de questions juridiques ou *masā'il* – 6 au total –, datées entre la seconde moitié du x^e siècle et la première partie du xi^e siècle: sont concernés le calcul des droits de fret, le surchargement, la responsabilité de l'armateur eu égard au transport de biens spécifiques jusqu'à leur destination, les collisions, le jet par-dessus bord de marchandises et l'indemnité commune.

Cet ouvrage est un traité maritime ne s'occupant que de sujets relatifs au commerce et à la navigation et reflète l'opinion des premiers juristes malikites, 27 au total vivant entre le viii^e siècle et les trois premières décades du xi^e siècle: pour l'A., l'ouvrage a dû être promulgué avant la première moitié du xi^e siècle (3).

Afin de compléter les manques de cet ouvrage, d'en confirmer ou infirmer les opinions exposées, l'A. a recours à de nombreux traités de droit malikite, mais pas seulement, dont il cite certaines décisions.

Il s'appuie également, pour éclairer ce traité, sur des lettres de la Geniza du Caire (4), qui ont le mérite d'exposer des faits vécus, lesquels entrent parfois en contradiction avec certaines décisions prises par les juristes musulmans.

Discuter la relation entre le *Nomos Nautikos* et sa contrepartie arabe, comparer donc les statuts rapportés dans le *N.N.* et le *Digest* d'une part, ceux dans l'*A.S.* et la première jurisprudence islamique d'autre part, en un mot retracer l'évolution de la loi maritime entre 700-800 et 1050 constitue le but de l'ouvrage. Révéler des problèmes non résolus en histoire juridique maritime, dégager les pratiques et coutumes maritimes byzantines conservées ou écartées dans l'*A.S.* et chez les juristes musulmans afin de mettre en valeur les innovations introduites par ces derniers et voir s'il existait des juridictions de l'amirauté distinctes dans la Méditerranée, tels sont les propos de ce livre.

Pour cela, l'A. les organise en une introduction – où il présente rapidement les documents disponibles, l'évolution historique de l'amirauté et des lois maritimes en Méditerranée orientale, les buts de son étude – et 7 chapitres.

Le chap. i est dévolu à la signification légale et « physique » des bateaux (les termes génériques les définissant, les règlements relatifs à leur capacité de naviguer, à leur surcharge, et les noms personnels qui leur sont attribués pour les différencier dans les contrats).

Quant au chap. ii, il est consacré à l'effectif du bateau, à savoir les propriétaires, les occupations et le statut des marins, les droits et les obligations des passagers.

Le chap. iii est réservé au transport des marchandises (contrats écrits ou oraux d'affrètement, responsabilité des armateurs/transporteurs et affréteurs face à un dommage ou à la perte d'une cargaison, les droits de fret et les facteurs affectant la résiliation d'un contrat).

Le chap. iv traite du jet des marchandises par-dessus bord en cas de péril, des indemnités communes et des termes déterminant la contribution de l'une ou des deux parties contractantes.

Les collisions et les facteurs y présidant, ainsi que les responsabilités des parties contractantes sont les thèmes du chap. v.

Le sauvetage, les sauveteurs et les récompenses accordées à ces derniers constituent la chair du chap. vi.

Le chap. vii concerne la loi maritime: le prêt et les *commanda* maritimes (la *chréokoinônia* byzantine et le *qirāḍ/muḍāraba* islamique).

Après avoir passé en revue les différents termes génériques réservés aux bateaux (*ploion* et vocables particuliers tels *akatos*, *keles*, *lembus*…, *phaselus* chez les Byzantins, mais seulement *markab* et *safīna* chez les Arabes), l'A. conclut, dans le premier chap., qu'en dehors de l'introduction, par les Arabes, de la voile latine – ce point s'avère toujours un sujet de controverse – et d'instruments nautiques tels l'astrolabe et la boussole (pas avant le xiv^e siècle), les gréements, les types et le dessin des bateaux mis au point par les Grecs et les Coptes sont restés inchangés jusqu'à la première Croisade. Ces bateaux étaient majoritairement de taille moyenne, à coque ronde, ayant un *ratio* longueur/largeur de 3/1 à 4/1, bien qu'il existât des bateaux de grande taille. Leur capacité était évaluée en *modius/modii* chez les Byzantins et en *irdabb* chez les Arabes, mais ces standards n'étaient pas uniformes si bien que les charpentiers de marine calculaient le tonnage des bateaux selon des standards définis conformément aux coutumes locales.

L'industrie maritime militaire était aux mains des régimes centraux et des administrations provinciales, mais les bateaux de commerce – les navires marchands pouvaient être aisément convertis en

(3) A. L. Udovitch, « An eleventh-century Islamic treatise on the Law of the Sea », *Annales Islamologiques*, 27, 1993, p. 38, penche pour le milieu du xi^e siècle.

(4) S. D. Goitein, *A Mediterranean Society*, 6 vol., Berkeley, University of California Press, 1967-1993; *Idem, Letters of Medieval Jewish Traders*, Princeton, Princeton Univ. Press, 1973; Moshe Gil, *In the Kingdom of Ishmael: Texts from the Cairo Geniza*, 4 vol., Tel Aviv, Tel Aviv Univ. Press, 1997 (en hébreu).

BCAI 23 (2007) Khalilieh Hassan S.: Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1050). The Kitāb Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos., recensé par Guy Ducatez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

une flotte militaire en cas de nécessité – étaient gérés par des hommes d'État opulents, des marchands, des entrepreneurs et des institutions ecclésiastiques, telle l'Église d'Alexandrie qui possédait et gérait sa propre flotte dès le VIe siècle et contribua même, quoique forcée par Yazīd b. Muʿāwiya en 680-683, à la constitution des flottes umayyades et abbasides. Des officiers de l'État – le *sekreton* qui collectait aussi les frais d'enregistrement chez les Byzantins (la marine n'est pas la tâche de l'*agoranomos*), le *muḥtasib* chez les musulmans – veillaient au respect des normes de construction (y compris l'état des matières premières) et contrôlaient le chargement des bateaux en interdisant les surcharges (règles promulguées à ce sujet : toute surcharge constatée impliquait le déchargement du trop plein selon le principe voulant que le dernier entré est le premier sorti).

Les armateurs/transporteurs byzantins et musulmans dénommaient leurs bateaux pour des raisons de procédure et de légalité. L'A. démontre que la thèse d'Ashburner et de Makris selon laquelle les dénominations byzantines n'apparaissent qu'au XIIIe siècle est erronée : les papyri coptes et grecs de l'Égypte byzantine et musulmane attestent le contraire. Toutefois, chez les musulmans, les dénominations (y compris les descriptions techniques du bateau) n'apparaissent que dans les *responsae* juridiques, lorsqu'un armateur/transporteur (contrat d'un *aǧīr ḫāṣṣ*) donnait à bail un bateau particulier, bien spécifique, pour une destination déterminée. En outre, de nombreux noms de bateaux sont mentionnés dans les documents de la Geniza.

Si les entités politiques méditerranéennes reconnaissaient trois moyens pour se procurer un bateau – à savoir le construire, l'acquérir (héritage, vente), s'en emparer ou le confisquer –, les Byzantins distinguaient entre *proprietas* et *possessio* (un simple droit de jouissance), tandis que les musulmans ne connaissaient que le concept de *mulk* (impliquant le contrôle et le pouvoir absolus d'un homme sur une chose). Le coût de la construction d'un bateau était si élevé (encore plus chez les musulmans en raison de la pénurie des matériaux de construction) que sa propriété était réservée à un groupe social restreint : fonctionnaires opulents et amirs, courtiers, institutions religieuses et marchands (les documents de la Geniza montrent l'importance des amirs et gouverneurs engagés dans le transport et le commerce maritimes, des juges, mais avant tout du groupe des marchands qui étaient, dans l'aire méditerranéenne, des musulmans à une écrasante majorité). Le bateau, en général, n'avait qu'un seul propriétaire, bien que des copropriétaires eussent droit de cité : dans ce dernier cas, les bénéfices et les dépenses pour réparation étaient répartis au prorata des parts détenues dans la *šarīka*.

Les marins, recrutés sur la base d'un contrat de location, étaient rémunérés selon deux modes de paiement. Chez les Byzantins, a toujours prévalu une participation aux bénéfices ou *profit sailing*, payée à la fin du voyage. Incités à faire de leur mieux, les marins pouvaient gagner gros en cas de réussite de l'entreprise, mais, en contrepartie, ils en subissaient de plein fouet les aléas (attaques de pirates ou de navires ennemis, conditions de temps défavorables, etc.).

Les juristes musulmans ont toujours favorisé la *locatio conductio operarum* romaine, ou *wage sailing*, qui accordait aux marins un salaire fixe dès l'embauche, c'est-à-dire à l'avance, pour une période et un trajet (de port d'embarquement à port de destination) déterminés, en se fondant sur ce *ḥadīṯ* : « *man ista'ǧara aǧran fa'l-yu'āǧir-hu bi-aǧrin maʿlūm* » ou « qui loue un « employé » le loue pour un salaire fixe ». Toutefois, les marins devaient rembourser complètement l'armateur/transporteur, si le voyage ne pouvait avoir lieu pour des raisons de cas de force majeure, ou partiellement, selon la distance parcourue, pour les mêmes raisons, ou, si le contrat était saisonnier, les marins n'étaient payés qu'en fonction du temps de travail écoulé. Il en allait de même lors d'un naufrage.

La rémunération fondée sur les profits n'était pas ignorée des juristes musulmans.

Quant aux passagers, les juristes byzantins et musulmans demandaient qu'ils obéissent aux instructions du capitaine, qu'ils se conforment aux places assignées selon le contrat d'affrètement (les femmes avaient droit à un espace deux fois moindre que celui des hommes et les enfants deux fois moindre que celui des femmes, soit *grosso modo* 1,80 m x 0,60 m pour un homme). Mais les juristes byzantins et musulmans divergeaient sur un point : la *šarīʿa*, à la différence de la *lex romana*, excluait, lors des naufrages et des dangers, les effets personnels, l'or, l'argent, y compris la nourriture des passagers (à des fins personnelles) du calcul de l'indemnisation commune.

Dans son troisième chapitre, le plus long, qui est consacré au transport de marchandises, l'A. insiste surtout sur les contrats d'affrètement en usage en Méditerranée orientale. Au nombre de deux, le premier, *locatio rei* chez les byzantins ou *kirā'* en arabe, concernait la location d'un bateau spécifique pour un trajet particulier, à un moment précis, par un affréteur unique auprès d'un *aǧīr ḫāṣṣ*. C'est le seul qui soit quasiment connu des Byzantins. Le second, *locatio operarum* chez les Byzantins ou *'iǧrā'* chez les Arabes, concernait la location d'un bateau par plusieurs affréteurs pour des trajets avec arrêts auprès d'un « transporteur partagé » ou *aǧīr muštarak*, conçue comme un service personnel garanti ou *maḍmūn fī*

BCAI 23 (2007) Khalilieh Hassan S.: Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1050). The Kitāb Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos., recensé par Guy Ducatez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

ḏimmati-hi. Ce dernier contrat ne semble pas avoir connu une grande vogue chez les Byzantins, puisque seul le *Digest* en fait état, sans le traiter.

Les procédures et principes du contrat ne variaient guère : les deux parties devaient spécifier le type de bateau, le nom, le gréement et l'équipement, identifier le personnel, fixer l'itinéraire (y compris port d'embarquement et de débarquement) ; elles devaient en outre vérifier le bon état du bateau, le caractère professionnel de l'équipage, fixer les frais ou droits de fret et indiquer les dispositions du paiement, soit à l'avance, soit par acomptes ou lors du débarquement des marchandises à destination. Chez les musulmans, a prévalu le paiement par moitié : lors du chargement et à la fin du voyage.

D'autres principes semblent pérennes : les marchandises devaient être amenées au quai d'embarquement au moment indiqués dans le contrat. L'affréteur payait des frais supplémentaires (prix du billet) proportionnés au taux mentionné dans le contrat. Si un armateur était incapable de remplir les termes du contrat (mettre le bateau à quai…), il était condamné à une amende et il en était de même de l'affréteur. Toutefois, en cas de force majeure (temps défavorable, attaques de pirates ou d'ennemis, ou encore rétention par les autorités locales), l'affréteur participait à la contribution générale. Toute abrogation volontaire et unilatérale du contrat par l'une des parties, sans qu'il y ait force majeure, entraînait le dédommagement de la partie lésée.

Il existe toutefois des différences entre Byzantins et musulmans. Ces derniers établirent deux nouveaux principes : les indemnisations pour naufrage ou attaques, de même que les frais de fret, les billets de voyage, y compris les salaires des marins, étaient évalués en fonction de la distance parcourue. Lorsque le bateau ne pouvait pas atteindre la destination désignée, mais un autre lieu, c'est le prix des marchandises ayant cours dans ce dernier qui avait force de loi, bien qu'il ait été toujours loisible à un affréteur, puisque le contrat était toujours valable, de ne pas descendre et d'attendre que le bateau gagne la destination désignée. Ces principes concernaient surtout le cabotage.

L'A. attend, pour apprécier pleinement ces innovations, qu'une comparaison entre les contrats musulmans et les contrats chrétiens latins en usage au XI^e^ siècle soit tentée.

Les systèmes juridiques byzantin et islamique exigeaient, avant que des marchandises (y compris des esclaves) ne soient jetées par-dessus bord (thèmes du quatrième chap.), et ce afin que les pertes puissent être indemnisées par les affréteurs heureux, le respect de deux principes : une menace d'un péril imminent susceptible de frapper bateau, cargaison, fret et humains ; un sacrifice volontaire et de bonne foi en vue de l'intérêt commun afin de détourner le danger.

Les deux systèmes imposaient une consultation préalable de l'équipage et des affréteurs – en cas d'urgence, le capitaine agissait seul – et exigeaient que les biens les plus lourds, quelle que soit leur valeur et pourvu qu'ils se trouvent à portée de main, soient d'abord jetés à la mer.

À la différence des Byzantins qui excluaient de l'indemnisation les effets personnels, le salaire des marins et parfois le bateau, les juristes musulmans les incluaient dans son estimation.

Pour les Byzantins, le prix des épaves était évalué selon leur prix atteint au port de débarquement, tandis que pour la majorité des juristes musulmans c'est la valeur courante au port d'origine, le jour de l'appareillage, qui importait.

Si les juristes byzantins (*Digest* et *Nomos Nautikos*) se taisent sur l'inclusion ou non des frais de port et des droits de douane dans le calcul de l'indemnisation commune, les juristes musulmans les ont définitivement exclus, car il s'agissait de prérogatives de l'État non remboursables.

Si le *N.N.* comprenait le bateau dans l'évaluation du coût des marchandises jetées à la mer, d'autres juristes byzantins adoptaient des positions particulières : soit il n'y avait aucune indemnisation dans le cas où le gréement et les instruments nautiques étaient passés par-dessus bord, soit le bateau et le gréement étaient exclus, soit les marchands, qui avaient réussi à sauver leurs biens, étaient exempts de toute contribution envers leurs compagnons malheureux et l'armateur en cas de perte du bateau. Des décisions plus ou moins équivalentes étaient prises par les juristes musulmans.

Alors que le *Digest* estimait la valeur du bateau selon son état courant et son prix au port de destination, les musulmans se fondaient sur son estimation au port d'origine.

Seuls les esclaves destinés au commerce – pas ceux consacrés au service domestique, et encore moins ceux servant à bord du bateau – pouvaient être jetés par-dessus bord. Quelques juristes musulmans autorisaient un sort identique à certains passagers de statut libre, s'ils étaient tirés au sort en cas de péril imminent. Quant aux esclaves, ils n'étaient pas comptés dans l'indemnisation, sinon à titre de marchandises.

En cas de litiges, si le plaignant et/ou le défenseur ne pouvaient fournir de documents écrits (contrat, correspondance commerciale…) devant la cour, ils devaient plaider après avoir produit des témoins et prêter serment.

BCAI 23 (2007) Khalilieh Hassan S.: Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1050). The Kitāb Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos., recensé par Guy Ducatez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

Lors des collisions, thèmes du cinquième chap., qui se produisaient souvent lors de l'arrivée dans les ports de destination, en plein jour – d'où le recours à des pilotes –, la responsabilité des pertes et des dommages n'était pas uniquement supportée par l'armateur – le *Digest* tenait le timonier et le capitaine pour redevables –, mais également par les affréteurs et/ou capitaine et officiers. Si ces derniers étaient négligents ou volontairement coupables de fautes, ils avaient à payer des compensations pour les pertes et les dommages causés aux bateaux victimes et aux cargaisons, à verser le *wergeld* aux familles des victimes de statut libre et la valeur des esclaves disparus à leur propriétaire.

Dans le sixième chap., consacré au sauvetage des biens perdus en mer et aux rapports entre sauveteurs et affréteurs, l'A. montre que, tant chez les musulmans que chez les Byzantins, le sauvetage des biens et des gens reposait sur trois principes :

1. les marchandises trouvées en mer ou échouées sur les côtes ne peuvent être tenues pour abandonnées tant que les propriétaires ne les ont pas réclamées.

2. Les équipages comme les marins doivent aider tout voyageur en détresse, à moins qu'une telle opération de sauvetage ne mette en péril le bateau se portant au secours des naufragés, et toute demande de récompense à ce sujet est nulle et non avenue, car il s'agit là d'un service à la fois moral, obligatoire et indispensable aux yeux des lois religieuses.

3. Les autorités civiles et judiciaires doivent être informées de tout sauvetage, mais il n'est pas exigé des sauveteurs qu'ils montrent à celles-ci les marchandises sauvées.

La récompense accordée à un sauveteur dans le *Nomos Nautikos* était associée à deux principes : l'ampleur des périls ou risques encourus, la valeur attribuée par le marché aux biens sauvés. Le *N.N.* stipule qu'une récompense de 20 % de la valeur des biens sauvés flottant à la surface de l'eau est attribuée au sauveteur, mais elle est plus importante s'ils se trouvent à des profondeurs plus grandes. Ce pourcentage fixe accordé aux sauveteurs ne peut se concevoir que dans le cadre d'un système salarial fondé sur une participation aux profits tirés d'une aventure commerciale, d'autant plus que l'équipage est encouragé à devenir sauveteur, ce à quoi répugnent les juristes musulmans qui préfèrent l'intervention de sauveteurs indépendants. En outre, l'indemnité accordée pour le sauvetage est estimée selon le prix du marché qu'avait atteint le bien considéré au lieu où il avait été acheté.

Pour le *Digest* et surtout la loi islamique qui favorisaient les intérêts commerciaux des affréteurs, ce n'est que dans des cas limités et exceptionnels que ces derniers devaient dédommager les sauveteurs – encore étaient-ils alors tenus pour des employés – et le dédommagement n'était que le prix payé à l'heure, sur une base journalière ou à la semaine, pour leurs efforts et l'entreposage des marchandises.

Pour les Byzantins et les musulmans, si le sauveteur pouvait conserver les biens sauvés, il n'en était pas propriétaire et ce, tant que les propriétaires légitimes ne les avaient pas réclamés.

Pour ce faire, les sauveteurs devaient accomplir un certain nombre d'actes légaux et se conformer à certaines procédures judiciaires, ou attendre trois semaines pour les biens de faible valeur et un an lunaire pour les autres marchandises, avant d'en acquérir la pleine propriété – sur ce point la loi byzantine se tait.

Elle est également silencieuse sur un autre point : selon la loi musulmane, le sauveteur était déchu d'une part de son dédommagement s'il pillait les marchandises sauvées.

L'A., dans le septième chapitre consacré à la loi commerciale (emprunts et *commenda* maritimes), montre que, dans l'espace maritime romano-byzantin, les emprunts ont constitué la forme prédominante des transactions commerciales, véritable support de toute l'activité commerciale. Ces emprunts pouvaient durer une journée, juste pour un voyage, ou le plus souvent un mois. L'avance était en espèces et le remboursement fonction de l'arrivée au port de destination des marchandises en excellent état. Le prêteur supportait le risque lié aux pertes, mais pas celui lié aux affaires, tandis que l'emprunter devait rembourser le prêt, quelle que soit l'issue du voyage. Les documents de la Geniza attestent que la pratique des prêts était courante (emprunt de marchands musulmans auprès de prêteurs juifs) et il en était de même des marchands musulmans vivant dans le monde chrétien.

Quant aux *commenda*, Pryor a essayé d'associer la *chreokoinônia* byzantine, qui consiste en ce qu'un résident investit du capital et un marchand itinérant son travail – la responsabilité de l'investisseur ne dépassant pas la somme investie et les risques et profits étant partagés entre l'investisseur et l'agent mandataire –, à la *societas* de travail romaine. Mais rien ne permet de soutenir une telle hypothèse.

Quant à la parenté supposée entre la *cheokoinônia* byzantine et le *qirāḍ*/*muḍāraba* musulman, qui se définit aussi comme une association entre un investisseur ou *muqāriḍ* apportant un capital et un agent mandataire ou *ʿāmil al-qirāḍ* donnant son travail – le premier recevant le principal et une part des profits, le second le reste des profits –, il semble qu'il faille l'écarter, car les documents byzantins se taisent sur le rôle joué par l'armateur en tant que *tractator*/*ʿāmil al-qirāḍ*.

BCAI 23 (2007) Khalilieh Hassan S.: Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1050). The Kitāb Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos., recensé par Guy Ducatez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

L'A., suivant en cela Udovitch, pense que la première forme de la *commenda* occidentale doit renvoyer au *qirāḍ* musulman.

Voici un ouvrage qui, reposant sur une documentation riche et variée, retrace l'évolution de la loi maritime méditerranéenne et des différents types de contrats entre l'époque byzantine et les débuts de la période musulmane. Il montre en quoi les musulmans se sont montrés conservateurs et en quoi ils ont innové.

Si l'A. invite à poursuivre les études en vue de confronter les résultats de son travail à une recherche encore à faire sur une série d'équivalents propres à l'Occident latin du XI^e^ siècle, tels la *Tabula Amalfitana*, Les *Ordonnances des Consuls de la mer* de Trani ou le *Constitutum Usus* de Pise..., il est impossible de comparer ce travail à ce qu'on peut attendre d'une étude de documents maritimes spécifiques à l'aire culturelle musulmane de l'océan Indien, car on ne dispose que de tonlieux pour Aden et de routiers nautiques, ces derniers datant de la seconde moitié du XV^e^ siècle.

Guy Ducatez
Cnrs – Paris

BCAI 23 (2007) Khalilieh Hassan S.: Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800-1050). The Kitāb Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos., recensé par Guy Ducatez
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net