CHAPITRE VIII.

Coutumes de la mer connues sous le nom de Rooles *ou* Jugemens d'Oléron.

Le recueil de coutumes ou usages maritimes connu sous le titre de *Rooles* ou *Jugemens d'Oléron*, et quelquefois aussi de *Lois de Leyron* (1), suivant la prononciation des provinces méridionales de la France, a depuis longtemps une grande célébrité, et les avis sont partagés sur la question qui consiste à savoir dans quel pays et à quelle époque ce recueil a été rédigé.

Les uns assurent que les Rôles d'Oléron sont la traduction d'un certain nombre d'articles de la compilation dite *Droit maritime de Wisby*, qu'ils considèrent comme la plus ancienne du moyen âge (2).

D'autres pensent qu'ils ont été empruntés à la Flandre, où ils furent originairement rédigés sous le nom de *Jugemens de Damme*, et d'où ils furent successivement appropriés aux localités dans diverses contrées de l'Europe (3).

D'autres les attribuent à l'Angleterre, et plusieurs prétendent que des rois de ce pays les ont publiés et augmentés (4).

Un seul auteur, mais son nom est une grande autorité, Leibnitz, croit que les Rôles d'Oléron sont l'ouvrage d'Othon de Saxe, lorsqu'il étoit seigneur d'Oléron par la cession que Richard I.er, roi d'Angleterre, lui avoit faite de la Guienne et du Poitou en échange du comté d'York (5).

Les Français enfin les revendiquent; et l'opinion jusqu'à présent la plus générale parmi eux est qu'Éléonore de Guienne, femme du roi Louis VII et duchesse d'Aquitaine, fit rédiger ces usages, ou du moins les revêtit du sceau de son autorité à son retour de la croisade où elle avoit accompagné son mari (6).

(1) C'est la dénomination que leur donnent l'ordonnance française de 1364, et un manuscrit de l'Escurial, dont j'aurai occasion de parler. Les manuscrits anglais écrivent *Olyron*.

(2) Kuricke, *Jus marit. Hanseat.* in præf. — Lubeck, *De jure avariæ singulari*, pag. 105. — Langenbeck, Anmerkungen über das hamburgische Schiff- und See-Recht, introd. — Beckmann, Beytrage zur Geschichte der Erfindungen, t. I, pag. 211.

(3) Verwer, *Nederlants See-Rechten*, introd.

(4) Selden, *Mare clausum*, lib. II, cap. XXIV. — Coke, *Instit.* part. IV, § 142. — Prynne, *Animadv.* pag. 109. — Godolphin, *Admiralty Juridict.* pag. 14. — Exton, *Maritime Dicæologie*, book I, chap. IV et VI. — Borough, *The Sovereignty of the British seas*, pag. 49. — Arthur Duck, *De usu et auctoritate juris civilis Romanorum in dominiis principum christianorum*, lib. II, cap. VIII, part. III, § 25. — Schomberg, *A Treatise on the maritime laws of Rhodes*, pag. 88 et 89.

(5) *Scriptores rerum Brunswicarum*, t. III, pag. 29.

(6) Cleirac, *Us et Coutumes de la mer*, pag. 2. — De Gomberville, *Relation de la rivière des Amazones*, t. I, pag. 34 *et suiv.* — Arcère, *Histoire de la Rochelle*, t. I, pag. 83. — Valin, *Comment. sur l'ordonnance de la marine*, préf. pag. 11. — Émérigon, *Traité des assurances*, préf. pag. 10. — Lange, *Brevis Introd. ad notit. leg. nautic.* cap. VI. — Jorio, *Codice Ferdinando*, t. II, pag. 95. — Azuni, *Droit maritime*, chap. IV, art. 10. — M. de Pastoret, *Histoire littéraire de la France*, t. XIII, pag. 96.

Mon projet étant de consacrer le chapitre suivant à traiter des usages maritimes des Pays-Bas méridionaux, c'est là que je serai naturellement conduit à examiner si les articles que les auteurs hollandais appellent Jugemens de Damme, ou Lois de Westcapelle, sont un document original, ou plutôt s'ils sont, comme je le crois, une traduction des Rôles d'Oléron.

Dans le chapitre XI, je traiterai de la compilation de Wisby, et j'examinerai l'opinion des auteurs qui la considèrent comme un original sur lequel les Rôles d'Oléron auroient été copiés.

Quant à l'opinion de Leibnitz, quelque grave que soit son autorité, je me bornerai à faire observer que lui-même fournit la réfutation de son sentiment. Après avoir dit d'une manière expresse, je dois en convenir, « qu'Othon de Saxe étoit l'auteur de la législation maritime qui régit « l'Océan sous le nom de Lois d'Oléron », il transcrit la charte de ce prince, qu'il donne comme preuve de son assertion : or cette charte ne contient pas un mot qui ait rapport avec le droit maritime, ou même avec une législation civile quelconque; il n'y est question que d'affranchissemens de servages et d'autres assujettissemens féodaux.

Je n'ai donc à m'occuper, dans ce chapitre, que de ce qui concerne les prétentions respectives de l'Angleterre et de la France. Je le ferai avec impartialité, sans prévention nationale, et je soumets avec confiance mon opinion à ceux qui seront animés du même esprit dans le jugement qu'ils auront à porter.

Avant d'entrer dans la discussion, et pour en faciliter l'intelligence, je dois donner quelques détails sur l'état actuel de la compilation dont il s'agit.

Le texte le plus connu et le plus généralement cité, soit en France, soit en pays étranger, est celui que Cleirac a donné dans son ouvrage intitulé *Us et Coutumes de la mer,* imprimé pour la première fois en 1647. Il a pris ce texte dans un livre aujourd'hui moins connu que le sien, composé par Garcie dit Ferrande, sous le nom de *Grand Routier de la mer,* et l'a adopté avec quelques légers changemens dans les mots et dans l'ordre des articles. Dans l'ouvrage de Garcie, les Rôles d'Oléron forment quarante-six articles, et dans Cleirac quarante-sept, parce qu'il a divisé en deux l'article 22 de l'édition de Garcie.

Mais ce n'est point en cet état que ces Rôles se trouvent dans les manuscrits et dans les anciens imprimés.

Deux manuscrits qui existent en Angleterre, le premier à Oxford, bibliothèque Bodleienne, n.° 2254, et le second à Londres, bibliothèque Cotton, *Nero,* A, § 6, n.° 30 (1), ne contiennent que vingt-quatre articles, répondant aux vingt-deux premiers de Garcie et de Cleirac, qui ont omis les articles 13

(1) Ils sont indiqués dans le Catalogue des manuscrits d'Angleterre, imprimé en 1696. Je me suis adressé, pour en obtenir une copie, à M. l'ambassadeur de France, le prince de Polignac, et je dois à son obligeance l'usage que j'en ferai dans cette collection.

et 24 de ces manuscrits. Un troisième manuscrit, existant aussi à Oxford, bibliothèque Bodleienne, n.° 3341, dans un recueil connu vulgairement sous le nom de *Black Book of the admiralty,* c'est-à-dire, *Livre noir de l'amirauté* (1), contient, avec intercalation de huit articles inédits, les vingt-quatre des manuscrits cités plus haut, et deux articles répondant à l'article 23 de l'édition de Garcie et aux articles 23 et 24 de celle de Cleirac.

Ces vingt-cinq ou vingt-six articles, et en outre deux articles qu'aucun des manuscrits d'Angleterre ne contient, portant les n.os 24 et 25 dans l'édition de Garcie, et les n.os 27 et 28 dans celle de Cleirac, composent la compilation telle qu'on la trouve dans les éditions de l'ancienne coutume de Bretagne, faites en 1485 et dans les premières années du XVI.e siècle, dans le Coutumier de Normandie, édition de 1539, et dans un manuscrit français inséré au tome I.er de l'Histoire de Bretagne de D. Morice, page 786 des preuves.

Ce n'est que dans l'édition de Garcie, imprimée pour la première fois en 1541, et dans celle de Cleirac, beaucoup plus récente, que les Rôles d'Oléron sont portés à quarante-six ou quarante-sept articles.

Si à cet exposé l'on ajoute que le texte hollandais des Jugemens de Damme ou Lois de Westcapelle, qu'on les considère, ou non, comme original ou comme traduction, question dont je m'occuperai dans le chapitre suivant, contient seulement les vingt-quatre articles des manuscrits d'Oxford et de Londres, et qu'une traduction castillane, composée au plus tard en 1266, comme je le prouverai dans la suite de ce chapitre, ne contient que les mêmes vingt-quatre articles et moitié du vingt-cinquième, on est conduit à reconnoître que la totalité des Rôles d'Oléron, dans l'état où les offrent les éditions de Garcie et de Cleirac, n'a pas été composée au même temps.

Cependant ces deux éditeurs n'ont fait aucune distinction; ils en ont même éloigné toute idée, en revêtant les articles primitifs d'un style rajeuni, semblable à celui des derniers; et en outre, soit par inadvertance, soit pour mieux effacer toutes traces de distinction, Cleirac a supprimé à la fin des articles primitifs la formule finale *tel est le jugement en ce cas,* qu'on lit dans tous les manuscrits, éditions et versions dont je viens de parler : néanmoins il termine la totalité par un certificat de 1266, qui n'accompagne que les vingt-sept premiers articles dans les manuscrits et les anciennes éditions de France.

Cette confusion n'a pas seulement l'inconvénient de ne plus permettre qu'on reconnoisse les anciens textes; elle a encore celui de présenter la totalité de la compilation comme faite à une même époque, qu'on pourroit croire

(1) Quoique le Catalogue imprimé ne désigne pas ainsi ce manuscrit, la lecture de Selden, Exton, et autres auteurs qui l'ont cité, me l'a fait reconnoître facilement. Instruit qu'il en existoit un double au musée britannique, manuscrits Hargrave, n.° 185, j'ai prié M. le baron Séguier, consul général de France, de m'en procurer une copie, qu'il a eu la bonté de m'adresser en 1823. Depuis, le prince de Polignac, en envoyant à Oxford transcrire le manuscrit 2254, a bien voulu faire collationner sur le manuscrit 3341 la copie que j'avois reçue de M. Séguier.

très-récente d'après le langage, quoique la date du certificat soit bien antérieure, et d'offrir ainsi des invraisemblances qui ont plus d'une fois embarrassé les historiens, et fourni des armes à la critique pour contester l'ancienneté de la compilation. C'est précisément ce qu'a fait M. Luder, jurisconsulte anglais, dans une dissertation fort savante, insérée pages 431 à 467 de son ouvrage intitulé *Tracts on various subjects in the law and history of England* (1). « La copie française, dit-il, imprimée dans les Us et Coutumes de la mer « (l'ouvrage de Cleirac) y est presque entièrement en moderne français et « dans un style qui n'est pas uniforme. Les plus vieilles tournures de phrases « ne sont pas d'une époque plus reculée que le temps de François I.^er^ ; cepen- « dant ce style passe pour être le style original de ces lois. . . . L'attestation « (datée de 1266) par le sceau de l'île d'Oléron, par lequel on suppose que « l'authenticité leur a été donnée, se trouve la même dans l'édition du Coutu- « mier (publiée par Le Rouillé en 1539) et dans celle de Cleirac. Cependant « la première consiste seulement en vingt-sept articles, et la dernière en a « quarante-sept; laquelle donc est la véritable et doit être considérée comme « authentique? »

Les lecteurs n'hésiteront pas, je crois, d'après ce que je viens de dire et de prouver par des pièces irrécusables, à reconnoître qu'on doit distinguer dans ce qui nous est parvenu sous le nom de Rôles d'Oléron quatre parties très-distinctes.

La première est composée de vingt-cinq articles, que j'appelle primitifs, parce qu'ils sont les seuls dont les manuscrits d'Angleterre et les versions castillane et flamande attestent l'existence. En voici l'analyse sommaire : Art. 1. Défense au patron de vendre le navire, et cas où il peut emprunter. — Art. 2. Défense au patron de mettre à la voile sans consulter l'équipage. — Art. 3. Du sauvetage d'un navire naufragé. — Art. 4. Du cas où le navire est innavigable. — Art. 5. Obligation des gens de l'équipage de ne pas quitter le navire. — Art. 6. De la police du navire, et du matelot blessé pour le service. — Art. 7. Du matelot qui tombe malade dans le navire. — Art. 8. Du jet pour sauver le navire. — Art. 9. Du mât et des ancres sacrifiés pour le salut commun. — Art. 10. Obligation du patron et de l'équipage de bien décharger les marchandises. — Art. 11. Des pertes arrivées par le mauvais arrimage. — Art. 12. Des querelles des matelots entre eux et le patron. — Art. 13. Des frais de lamanage. — Art. 14. Du droit du patron de congédier un matelot. — Art. 15. Du dommage causé

(1) Je n'ai long-temps connu cet ouvrage, publié en 1810, que par le titre, inséré dans un catalogue de jurisprudence anglaise. M. Séguier avoit eu la bonté, en 1824, de faire en mon nom, et MM. les conservateurs de la bibliothèque royale de France, qui ne possède pas ce livre, avoient aussi fait faire des recherches qui furent inutiles. Au moment où ce chapitre étoit déjà sous presse, le livre m'est parvenu. Je me suis empressé de suspendre l'impression pour étudier ce que M. Luder dit de la compilation d'Oléron, le comparer avec mon travail, et le citer soit pour fortifier mon sentiment, soit pour exprimer mes doutes lorsque nous ne nous trouvons pas d'accord.

par un navire à celui qui est à l'ancre. — Art. 16. Du dommage causé par les ancres d'un navire à un autre. — Art. 17. Du louage des matelots à la portée ou au fret. — Art. 18. De la nourriture des matelots. — Art. 19. De l'obligation des matelots de continuer le voyage de retour. — Art. 20. Des droits des matelots, en cas de prolongation ou de raccourcissement du voyage. — Art. 21. Quand les matelots peuvent aller à terre. — Art. 22. Des indemnités dues par le chargeur en retard. — Art. 23. Du capitaine qui a besoin d'argent en route. — Art. 24. Des obligations du locman qui conduit un navire au lieu de décharge. — Art. 25. De la punition du locman qui fait périr le navire. J'ai indiqué plus haut les manuscrits et les anciennes éditions qui contiennent ces vingt-cinq articles, et j'ai fait remarquer que vingt-trois seulement se trouvoient, en style rajeuni, dans celles de Garcie et de Cleirac.

La seconde partie est composée de deux articles, relatifs, l'un, au dommage arrivé à des marchandises lors du déchargement; et l'autre, à des sociétés de pêche. Comme ils ne sont dans aucun des manuscrits d'Angleterre, ni dans les versions castillane et flamande, il y a une assez grande probabilité qu'ils sont moins anciens que les précédens.

La troisième partie est composée de huit articles jusqu'à présent inédits, ajoutés aux premiers dans le *Black Book*. Ils ont pour objet, 1.° l'obligation imposée au patron qui a entrepris un transport de marchandises de les charger sans retard; 2.° la prohibition au patron qui a loué son navire entier, d'y charger autre chose que des victuailles; 3.° la quantité de chargement qu'a droit de faire celui qui a loué un navire entier; 4.° le mode de paiement des matelots qui voyagent au fret, et le droit du patron d'exiger le fret des choses jetées; 5.° la prohibition aux matelots de rien exiger des chargeurs; 6.° les obligations du patron pour la nourriture des marchands et la surveillance des vins chargés; 7.° le délai dans lequel les marchandises doivent être déchargées, et le droit du patron de les retenir pour sûreté de son fret; 8.° les règles sur ce qui doit contribuer en cas de jet. Le vieux style de ces articles, le fait qu'ils sont contenus dans un livre que tout porte à considérer comme composé au XIV.e siècle (1) et qui en a bien évidemment le langage, me décident à les placer avant ceux qu'on trouve uniquement dans les éditions de Garcie et de Cleirac, lesquels sont d'un style moins ancien.

Ceux-ci, qui forment la quatrième partie dans mon système, sont au nombre de vingt. L'indication sommaire de l'objet de chacun d'eux me paroît inutile; il suffit de dire qu'ils traitent exclusivement des bris, naufrages et épaves maritimes.

L'état de la compilation, telle que je la ferai imprimer d'après les sources que je viens d'indiquer, étant ainsi connu, je vais examiner à quel pays et à quelle époque on peut attribuer chacune de ses parties.

(1) Selden, *Vindiciæ Maris clausi*, Opp. t. II, pag. 1419. — Prynne, *Animadv*, pag. 106 et 115. — Exton, *The maritime Dicœologie*, book II, chap. XII. — Simpson, *Præfat. ad articulos magistri Roughton.*

Je ne traite dans ce chapitre, comme je l'ai annoncé, que de ce qui concerne la question de propriété entre la France et l'Angleterre; et pour éviter tout mal-entendu, je déclare qu'il ne sera d'abord question que des vingt-cinq premiers articles dont j'ai donné ci-dessus les sommaires.

Il ne paroît pas que jusqu'à l'époque où Selden a publié son fameux traité *De dominio maris*, aucun auteur anglais ait élevé la prétention que les Rôles d'Oléron fussent l'ouvrage des rois d'Angleterre. Tous ceux qui ont écrit dans le même sens lui sont postérieurs; au moins mes recherches ne m'en ont point fait connoître d'autres.

Dans le chapitre XXIV du second livre de son traité, Selden assure qu'un assez grand nombre de lois ou réglemens sur les matières maritimes ont été faits par des rois d'Angleterre, et que Richard I.^er^ les a corrigés et publiés de nouveau, à son retour de la Terre-sainte, dans l'île d'Oléron, d'où elles ont pris leur nom. Il en tire la conséquence que la compilation connue partout sous le nom de Rôles ou Jugemens d'Oléron appartient à l'Angleterre.

Quoique Selden n'ait émis cette opinion, pour ainsi dire, qu'en passant, et sans discussion spéciale, tous les Anglais qui ont écrit sur la jurisprudence maritime l'ont adoptée.

Mais la première question qu'ils auroient dû se faire, eût été de savoir si Richard I.^er^ avoit effectivement débarqué à Oléron, à son retour de la Terre-sainte, et s'y étoit arrêté pour y exercer quelques actes de puissance législative; et sur ce point la saine critique des historiens anglais me paroît avoir fait justice de la crédulité de leurs jurisconsultes (1).

Tous assurent, ce qui d'ailleurs n'a jamais été mis en doute dans aucun pays, que Richard, arrêté, après son naufrage près d'Aquilée, le 20 décembre 1192, par les ordres du duc d'Autriche, fut livré à l'empereur Henri VI, recouvra la liberté en 1194, et se rendit en Angleterre en traversant la Flandre. Le docteur Henry, dont l'attention étoit particulièrement appelée sur ce point par les ouvrages de Godolphin et d'Anderson, qu'il cite comme attestant ce séjour de Richard I.^er^ à Oléron pour y publier des lois maritimes, déclare qu'il n'a pu découvrir sur quelle autorité on se fondoit (2), et M. Hallam (3) traite de fable ce qu'on dit du débarquement de Richard I.^er^ à Oléron. M. Luder s'explique dans le même sens. Après une assez longue discussion de renseignemens historiques, discussion que je ne crois pas nécessaire de traduire, parce qu'on en trouvera la substance dans ce chapitre, la marche naturelle des choses ayant dû nous faire rencontrer sur des points où il ne s'agit que de citations, cet écrivain termine par ces mots : « Ainsi nous ne

(1) M. Luder, à la page 433, se moque avec beaucoup d'esprit de l'opinion de Coke, en lui opposant ce que lui-même avoit dit contre les *Chroniques de loi*.

(2) *History of England*, book III, chap. VI.

(3) *View of the state of Europe during the middle age*, book III, chap. IX.

« trouvons rien dans l'histoire de Richard I.er qui puisse nous porter à lui « attribuer la compilation des Rôles d'Oléron. »

Je ne dois pas dissimuler, néanmoins, que Selden et ceux qui l'ont copié, se fondent sur une pièce existant à la tour de Londres (1) dans une liasse intitulée *Fasciculus de superioritate maris*, dont voici les termes (2) :

« Infrà scripti sunt articuli generales super quibus, et fines ad quos justi- « tiarii domini nostri regis sunt consulendi, et dominus noster rex de eorum « consilio certificandus in cancellaria sua. . . .

« Item ad finem, quòd resumatur et continuetur ad subditorum prosecu- « tionem forma procedendi quondam ordinata et inchoata per avum domini « nostri regis et ejus consilium, ad retinendum et conservandum antiquam « superioritatem maris Angliæ et jus officii admirallatûs in eodem, quoad « corrigendum, interpretandum, declarandum et conservandum leges et « statuta per ejus antecessores Angliæ reges dudum ordinata; ad conser- « vandum pacem et justitiam inter omnes gentes nationis cujuscunque per « mare Angliæ transeuntes, et ad cognoscendum super omnibus in contra- « rium attemptatis in eodem, et ad puniendum delinquentes et damna passis « satisfaciendum : quæ quidem leges et statuta per dominum Richardum « quondam regem Angliæ, in reditu suo à Terra-sancta, correcta fuerunt, « interpretata, declarata, et in insula Oleron publicata, et nominata in lingua « gallicana *la ley Olyroun* (3). »

Je n'ai pas assez d'élémens pour me livrer à une discussion sur l'authenticité de ce document, qui n'a point été inséré dans le recueil de Rymer, quoique Selden, Borough et autres en eussent signalé l'existence long-temps avant l'entreprise de cette vaste collection. Je vais donc raisonner comme s'il n'étoit, à cet égard, susceptible d'aucune objection.

Avant de prouver qu'il ne s'applique point à notre compilation, je commencerai par l'admettre dans le sens le plus favorable à l'opinion des auteurs qui l'invoquent; je supposerai même véritable ce qui est dit de Richard I.er Au moins il me sera permis de faire observer que le document attribue seulement à ce prince la correction, le développement de la loi d'Oléron, *per dominum Richardum... correcta fuerunt, interpretata, declarata, publicata;*

(1) Prynne, *Animadv.* pag. 109, assure qu'il en a trouvé une autre copie dans la chapelle de la tour de Londres. D'après une note qu'à ma prière M. Séguier a bien voulu demander à l'archiviste de la tour, la liasse est composée de six pièces : 1.° lettres patentes de la douzième année du règne d'Édouard III, qui nomme des commissaires chargés d'examiner certains documens à eux transmis, renfermés sous le sceau du roi, et de faire un rapport sur le meilleur mode à suivre pour la défense et le maintien de ses droits; 2.° lettres des commissaires pour avoir de nouvelles instructions; 3.° une ordonnance sur les rapports commerciaux entre l'Angleterre et la Flandre, donnée à Bruges en 1297; 4.° un traité d'alliance entre Henri III, roi d'Angleterre, et Alphonse, roi de Castille; 5.° *De emendis super arrestis;* 6.° un mémoire adressé aux ambassadeurs des rois de France et d'Angleterre après la paix de 1303, rapporté par Selden, *Mare clausum*, lib. II, cap. XXVIII. Ces quatre dernières pièces sont celles dont il est fait mention dans les lettres patentes. La liasse ne contient point de réponse aux *articuli.*

(2) La copie du document entier, que M. Séguier a bien voulu m'adresser, m'a convaincu que le reste est sans objet direct à la question.

(3) Ce que le document appelle *lingua gallicana* est la langue gasconne, qui emploie encore cette expression.

ce qui suppose à la loi qu'on dit avoir été corrigée, interprétée, étendue, publiée, une existence depuis une époque assez éloignée pour que déjà l'expérience eût fait connoître la nécessité de corrections, d'interprétations et d'une nouvelle promulgation. Or le retour de Richard eut lieu en 1193; Éléonore n'avoit porté le fief d'Aquitaine à Henri II qu'en 1152 : il y auroit donc de fortes raisons pour croire que les Rôles d'Oléron, si c'est de cette compilation que le document parle, existoient dans un temps où cette île n'étoit pas encore sous la domination anglaise.

Il y a plus : s'il faut s'en tenir aux mots, *in insula Oleron publicata*, ce ne seroit point en Angleterre que cette publication auroit été faite; ce seroit à Oléron. Or cette île dépendoit de l'Aquitaine, province française possédée par Richard à tout autre titre que celui de roi d'Angleterre; province qu'assurément aucun historien, aucun publiciste, n'a jamais considérée comme partie intégrante du royaume d'Angleterre. Il faudroit donc reconnoître que les Rôles ou Jugemens dont il s'agit, eussent-ils été promulgués à Oléron par Richard I.^er^, auroient une origine française, et n'appartiendroient pas à l'Angleterre. C'est ce qu'a très-bien senti l'auteur de l'ouvrage intitulé, *Laws, Ordinations of the admiralty of Great Britain*, tome I, page 40. « Si, dit-il, « le roi George, qui est électeur de Hanovre en même temps que roi d'An- « gleterre, donnoit une loi au Hanovre, les Anglais pourroient-ils en conclure « qu'elle a été faite pour eux, parce qu'elle seroit l'ouvrage d'un roi d'An- « gleterre? » Cet écrivain n'a pas poussé assez loin son raisonnement, parce que le droit des rois d'Angleterre sur l'Aquitaine étoit moins étendu que celui de la maison régnante sur le Hanovre. L'Aquitaine, dont Oléron faisoit partie, étoit un grand fief français : les rois d'Angleterre ne le possédoient que sous une condition de dépendance et de vassalité envers la couronne de France. Or des coutumes rédigées dans une province possédée par un prince étranger comme grand feudataire (que la participation de ce grand feudataire à leur rédaction ait été plus ou moins directe) n'en étoient pas moins des coutumes françaises. L'histoire de notre jurisprudence et de notre droit public en fournit des preuves que personne n'a jamais essayé de combattre.

Selden ne s'est pas dissimulé l'objection; il a cru y répondre en prétendant, sans preuve toutefois, que Richard I.^er^ avoit fait la publication qu'il lui attribue, non-seulement en qualité de duc d'Aquitaine, mais encore comme roi d'Angleterre (1). Exton est moins tranchant (2) : il pense que la compilation avoit été faite à Oléron pour régler les affaires maritimes de cette île (c'est un point que j'examinerai dans la suite de ce chapitre); que Richard introduisit, le premier, ces coutumes en Angleterre, et qu'elles furent achevées sous Édouard III. Mais cela ne détruit pas mon argument, puisque cette

(1) Selden, *Mare clausum*, lib. II, cap. XXIV.
(2) *Maritime Dicæologie*, book II, chap. X.

introduction, ce perfectionnement, supposent une existence antérieure à Richard I.er, existence qui ne peut raisonnablement être reportée qu'à un temps où l'île d'Oléron n'étoit pas encore possédée par les rois d'Angleterre. L'auteur de l'ouvrage intitulé *Laws, Ordinations of the admiralty* &c. est encore moins hardi qu'Exton, et, copiant Cleirac, dont j'examinerai le sentiment dans la suite de ce chapitre, il attribue la première composition des Rôles à Éléonore, mère de Richard I.er, du temps qu'elle étoit reine de France, et dit que celui-ci y fit des additions à son retour d'un voyage de la Terre-sainte.

Mais jusqu'à présent j'ai raisonné dans la supposition que l'opinion de Selden et de ceux qui l'ont suivi, étoit fondée sur les termes mêmes du document cité par eux et dont j'ai rapporté le texte : il faut maintenant le discuter, et voir si véritablement il atteste ce qu'on a voulu lui faire dire.

Une première réflexion dont on ne peut se défendre en lisant ce passage, c'est qu'il concerne uniquement le droit politique (1). On y voit qu'Édouard III fait délivrer un ordre de sa chancellerie à l'effet de constater le mode de procéder introduit ou plutôt « ébauché par son aïeul Édouard I.er, dans la vue « de conserver la supériorité de l'Angleterre sur la mer, et les droits de « l'amirauté pour la punition des désordres et des attentats à la sûreté de la « navigation, conformément aux lois et statuts de ses prédécesseurs; lesquels « statuts, continue le document, avoient été corrigés et interprétés par « Richard I.er, à son retour de la Terre-sainte, dans l'île d'Oléron, d'où ils « ont pris le nom de lois d'Oléron. » Ce n'est pas, comme on le voit, de Richard seul qu'il s'agit, c'est d'un assez grand nombre de rois d'Angleterre ; or voyons de quelles lois maritimes ils sont auteurs.

Si nous cherchons attentivement dans l'histoire d'Angleterre et dans les annales de sa législation, nous trouvons que Jean I.er, prédécesseur d'Édouard I.er, avoit fait à Hastings, dans la seconde année de son règne, une loi qui réputoit ennemis les navires *qui ne veuillent avaler et abeisser leurs triefs, au commandement de l'admirall du roy* (2); qu'Édouard I.er en fit une semblable aussi à Hastings, dans la deuxième année de son règne : mais la lecture de ces lois prouve qu'elles n'ont rien de commun avec le droit maritime privé, objet exclusif des Rôles d'Oléron, dans lesquels on traite des rapports réciproques entre les propriétaires de navires et les patrons, entre ceux-ci et leurs matelots, entre les chargeurs et ceux à qui ils confient leurs marchandises.

Édouard I.er publia aussi, dans la trente-unième année de son règne, le statut connu sous le nom de *carta mercatoria*, qui accorde des sûretés et des priviléges aux marchands étrangers avec le droit d'être jugés *per legem mercatoriam* (3) : mais les Rôles d'Oléron n'y sont point nommés; et quand

(1) C'est ce que prouvent les autres parties du document, et ce qu'a très-judicieusement remarqué l'archiviste de la tour de Londres : « Le caractère de la pièce, dit-il, semble plutôt politique que com- « mercial. »

(2) Selden, *Mare clausum*, part. II, cap. XXVI.

(3) Prynne, *Animadv.* pag. 23 et 24, rapporte cette charte en entier.

on supposeroit que les mots *per legem mercatoriam* y font allusion, il n'en résulteroit point assurément qu'Édouard I.er, ou ses prédécesseurs, eussent fait cette compilation, ni même qu'elle fût considérée en Angleterre autrement que comme un droit commun à toutes les nations commerçantes, droit dont effectivement on voit par plusieurs pétitions des communes, sous les règnes de Richard II et d'Henri IV, que l'application devoit être faite par les juges de l'amirauté, à l'exclusion de toutes autres lois ou coutumes (1).

Quant à Richard I.er, prédécesseur de ces deux rois, on lui attribue, relativement au droit maritime, 1.° un réglement fait à Grimsby au sujet des navires particuliers requis pour le service du roi (2); quoiqu'aucun recueil de législation anglaise, pas même celui de Rymer, n'en parle, ce fait me paroît certain d'après le *Black Book*, où ce réglement est analysé; 2.° une loi de 1189 sur la police de la flotte destinée à la croisade, rédigée de concert avec le Roi de France (3); 3.° une loi faite à Messine en 1190, relativement aux droits de bris et naufrages (4). Mais, quoi qu'en ait dit du Cange (5), qui, cherchant peut-être à concilier l'opinion de Selden avec la vérité historique, donne le nom de loi d'Oléron au réglement sur la police de la flotte de 1189, aucune de ces lois, ni par son objet, ni par sa date, ne peut être celle dont parle le document : par son objet, j'en ai rendu compte; par sa date, aucune n'a été faite à Oléron, toutes sont antérieures au retour de Richard de la Terre-sainte. Quelques recherches que j'aie faites dans les recueils de lois et dans les historiens anglais, je n'ai trouvé aucun autre acte du règne de Richard I.er qui ait trait, même indirectement, au commerce maritime et à la navigation.

Cet exposé, fondé sur des monumens et des faits incontestables, démontre, ce me semble, que Selden et les auteurs entraînés par son autorité ont abusé des mots *nominata in lingua gallicana la ley Olyroun*, ou qu'ils ne les ont pas bien compris, lorsqu'ils les ont appliqués à la compilation des Rôles. Tout au plus ces expressions, rapprochées de ce qui les précède, conduiroient-elles à dire, si les monumens historiques permettoient de croire à un séjour de Richard I.er dans l'île d'Oléron, à son retour de la croisade, que ce prince y avoit révisé et publié quelques statuts sur la police de la mer ou sur les droits de l'amirauté anglaise, et que cet acte portoit le nom d'Oléron, suivant l'usage, alors commun et long-temps pratiqué en France, de donner à une loi le nom du lieu où elle avoit été rédigée. Mais, encore une fois, rien, dans l'ordre de chancellerie de la douzième année du règne d'Édouard III, ne donne à entendre qu'on ait voulu y désigner la compilation de droit maritime privé connue sous le nom de Rôles d'Oléron. Les termes de sa rédaction, les articles qui en ont été le résultat, qu'on ne trouve pas, il est vrai,

(1) Prynne, *Animadv.* pag. 81.
(2) Exton, *Maritime Dicæologie*, book I, chap. IV. — Prynne, *Animadv.* pag. 108.
(3) Rymer, t. I, pag. 21. — Prynne, *Animadv.* pag. 106.
(4) Hoveden, *Annal.* pag. 678.
(5) *Glossarium mediæ et infimæ latinitatis*, voc. *Leges Oleronenses*.

dans la liasse déposée à la tour de Londres, mais qui font partie du *Black Book*, s'appliquent, de l'aveu des écrivains anglais (1), à des objets absolument différens; et l'on ne peut les confondre sans heurter toutes les règles de la saine critique.

Accordons, toutefois, que le rédacteur de ce document ait eu la pensée que suppose si gratuitement Selden : aux yeux de tout homme de bonne foi, une allégation vague et en quelque sorte occasionelle, faite même dans un acte de la puissance publique, ne sauroit former une véritable autorité. La saine critique conduiroit à distinguer deux choses très-différentes dans le document transcrit ci-dessus : en premier lieu, l'indication du sujet sur lequel les juges étoient consultés, et de l'objet direct des questions qu'ils étoient chargés de résoudre; en second lieu, les faits accessoires que le rédacteur de l'ordre de chancellerie a pu énoncer, sans rapport direct avec l'objet de l'enquête.

La première partie, c'est la demande de renseignemens sur ce qui concerne le mode de procéder par l'amirauté anglaise pour la répression des désordres maritimes; c'est sur cela que les juges sont interrogés, dans la vue, sans doute, de fixer par écrit des règles uniquement conservées dans la mémoire et par la tradition.

La seconde partie, c'est ce qu'on dit, que d'anciennes lois sur la répression des désordres et des atteintes portées à la sûreté de la navigation avoient été faites, révisées, corrigées par des rois prédécesseurs d'Édouard III, le roi régnant, et notamment par Richard I.^er^, à Oléron, d'où elles portoient le nom de *ley d'Olyron*.

Ce n'est pas sur ce point que les juges étoient consultés. Cette énonciation étoit sans objet, et n'avoit aucune influence sur ce qu'ils auroient à répondre; elle est donc sans importance, et prouve seulement l'opinion personnelle du rédacteur. Ce n'est point aussi sur cela que les juges se sont expliqués; on n'en trouve pas un mot dans les articles rédigés par suite de cette information.

J'ai dit plus haut que, n'étant pas assez versé dans la science du droit d'Angleterre, je m'abstenois de discuter les caractères du document invoqué par Selden. M. Luder pouvoit le faire avec connoissance de cause, et voici comment il s'exprime, page 433 : « J'ai vu aussi ce *notable record* » (c'est le nom que Coke, dans son Commentaire sur Litleton, donne à la pièce dont il s'agit) : « j'ai reconnu avec peine qu'il contenoit un faux récit du retour de « notre roi en Angleterre, et je doute que cet acte puisse conserver le nom « de *notable*, si ce n'est à raison de cette étrange erreur sur un point d'his- « toire bien connu, et pour avoir passé, sans être critiqué, sous les yeux « d'hommes éclairés.... Ce *record*, comme il plaît de l'appeler, que Coke « et Selden ont transcrit, fait partie de plusieurs petits fragmens relatifs aux

(1) Exton, *Maritime Dicæologie*, book 1, chap. x.

« affaires maritimes et commerciales de différens règnes, et qui ont été réunis « ensemble sans ordre ni titre (1). On n'y trouve ni date, ni description, ni « rien qui puisse lui donner l'autorité et l'apparence d'un acte juridique. Ce « peut être tout simplement une note, faite par un clerc, d'une affaire par- « ticulière » (2).... M. Luder ajoute, page 455 : « On voit dans cette pièce « que le sujet sur lequel la consultation intervint étoit la souveraineté de la « mer d'Angleterre ; mais il n'y a rien à ce sujet dans les Jugemens d'Olé- « ron. Rien ne prouve donc que ce soient eux qu'on ait voulu désigner dans « cet acte, ou qu'ils aient été connus à cette époque.... Ces hommes ins- « truits (Selden, Borough, Coke) se sont laissé étrangement tromper eux- « mêmes par leur respect pour un vieux parchemin et ses gothiques « caractères. C'est à eux, d'après cette autorité, que nous devons le conte « de la Terre-sainte et de Richard I.^er^ ; conte qui auroit pu demeurer en « repos dans la tour, sans violer la vérité de l'histoire, si l'on n'avoit voulu « l'en tirer. »

Il y a dans ce passage de M. Luder un doute que je ne puis partager. Il paroît croire qu'à l'époque dont le document en question porte la date, c'est-à-dire, dans la douzième année du règne d'Édouard III, les Rôles d'Oléron n'étoient pas connus en Angleterre : mais il me semble que des monumens irrécusables donnent une forte présomption du contraire.

Une ordonnance du roi Jean, dont on trouve un extrait dans le *Black Book*, atteste que, lorsqu'un patron « *avoit mestier de vendre de ses mar-* « *chandises pour vitailles et pour ses necessaires*, les guardains des ports « vouldroient prendre la coustume (3) de toutes les marchandises qui estoient « dans la nef. » Le roi Jean, de l'avis de ses amiraux et de son conseil, réprima cet abus, et ordonna « que nul marchand paieroit coustumes de mar- « chandise que n'estoit mye vendue. » Il est évident que cette ordonnance suppose, comme généralement pratiquée, la faculté accordée par les articles 3 et 23 des Rôles d'Oléron aux patrons, de vendre les marchandises chargées, pour fournir aux besoins du navire. Prynne, *Animadv.* page 108, me semble avoir dit avec raison que cette ordonnance est fondée sur les Rôles d'Oléron, *and is grounded on the law of Oleron;* seulement il a tort d'en conclure que ces Rôles ont été faits par des rois d'Angleterre.

Un jugement rendu à Bristol dans la vingt-quatrième année du règne d'Édouard III, cité par Prynne, *Animadv.* page 117, décide, sur une demande à l'appui de laquelle on invoquoit la loi d'Oléron, *quòd unusquisque*

(1) J'ai donné, page 289, la description de ces pièces d'après une note du garde des archives de la tour de Londres.

(2) Peut-être M. Luder traite-t-il ce document avec trop de sévérité. La note du garde des archives de la tour m'assure qu'il est muni du sceau, et les articles arrêtés en la douzième année du règne d'Édouard III, insérés au *Black Book*, me paroissent avoir été le résultat de l'enquête ordonnée.

(3) On sait que, dans le moyen âge, on nommoit ainsi les droits perçus sur des marchandises à l'entrée, à la sortie ou au transit. Du Cange, *Glossarium mediæ et infimæ latinitatis*, voc. *Custuma*.

magister navis tenetur respondere de quacunque transgressione per servientes suos in nave sua facta; principe qui n'est pas littéralement écrit dans la compilation, mais qui est la conséquence évidente de la plupart des articles, et notamment des 10.e, 11.e et 24.e

Un acte de la quarante-troisième année du même règne, c'est-à-dire, de 1375 environ, connu sous le nom d'enquête de Queenborough, porte, art. 16 : « *Item*, en droit de lodemanage, dient les avant-dits jurés que leur semble en « cest cas ils ne scayvent meilleur advys ne remedie mais que ce soit desore « usez et fait par manere qu'est contenue en la loi d'Oleron »; ce qui a évidemment rapport aux articles 24 et 25 de la compilation. Les articles 45 et 46 de la même enquête s'expriment ainsi : « *Item* soit enquis de tous mariners qui « mettent en violence main, ou batent leurs maistres, encontre les loys de « mer et statuts d'Ulleron sur ce faitz. *Item* soit enquis de tous mariners qui « rebelles encontre les honnestes commandemens de leurs maistres, et de « maistres qui ne tiennent pas leurs mariners en paix à la table et ailleurs, « comme les statuts d'Olleron demandent. » Ce qui évidemment a rapport aux articles 12 et 14 de la compilation.

Sous le règne des successeurs d'Édouard III, on trouve le même usage des Rôles d'Oléron en Angleterre. Prynne, *Animadv.* page 120, cite une condamnation prononcée, dans la vingt-troisième année du règne d'Henri VI, contre un patron déclaré coupable pour avoir agi *contra leges maritimas et statutum de Oleron inde provisum*, en refusant de prendre soin d'un matelot malade, cas spécialement prévu par l'article 7. Enfin il est très-probable que c'est de cette compilation qu'il s'agit dans la patente de grand amiral donnée par le même roi Henri VI, en la quatrième année de son règne, au duc de Bedford, son oncle, rapportée par Prynne, page 85, et qui lui enjoint de juger *secundùm legem maritimam*.

Il me paroît donc difficile de croire avec M. Luder que les Rôles d'Oléron ne fussent pas en usage dès la douzième année du règne d'Édouard III, date du document de la tour de Londres. Cependant je ne connois aucun acte de législation anglaise textuellement contraire à son opinion : car je ne pense pas qu'on puisse regarder comme une grande autorité l'assertion de ceux qui, sans attribuer à Richard I.er la composition des Rôles d'Oléron, disent qu'il en introduisit l'usage en Angleterre (1); de Spelman et de quelques autres, qui assurent qu'une loi de la cinquantième année du règne d'Henri III, qu'on ne trouve dans aucun recueil, donna à ces Rôles une place dans la législation anglaise (2). Au contraire, ce qui peut venir singulièrement à l'appui de l'opinion de M. Luder, Bracton, Britton, et les auteurs de la Flete, qui ont fait avec beaucoup de soin et de détails l'exposé des principes et des sources de

(1) Exton, *Maritime Dicæologie*, book II, chap. X.—*Laws, Ordinations of the admiralty*, t. I, pag. 40.
(2) Spelman, *Reliqq.* pag. 218. — Prynne, *Animadv.* pag. 108. — Simpson, *Præf. artic. magistri Roughton.* — *Bibl. leg. angl.* t. II, pag. 58.

la législation existant au temps où ils écrivoient, n'en disent rien, et leur silence, comme M. Luder l'observe judicieusement page 441, infirme l'opinion des jurisconsultes postérieurs.

C'est donc dans la réalité au règne d'Édouard III que disparoissent les nuages qui entourent cette question. Le jugement rendu en la vingt-quatrième année de ce roi, l'enquête de Queenborough de la quarante-neuvième, ne laissent point de doutes. La seule chose incertaine est de savoir si l'usage de la partie primitive des Rôles d'Oléron n'a commencé qu'à cette époque en Angleterre, ou si, comme le pensent les auteurs déjà cités, cet usage est plus ancien.

Quoique l'opinion de M. Luder offre un argument *à fortiori* en faveur de la mienne, je crois difficile de m'y arrêter sans restriction. Il n'est guère possible de croire que les Rôles d'Oléron, qui, comme j'espère le prouver dans la suite, ont dû être connus et pratiqués dans l'Aquitaine avant que cette province fût portée par Éléonore au roi Henri II, n'aient pas été promptement connus en Angleterre, sinon comme loi, du moins comme raison écrite; et l'ordonnance du roi Jean, qu'on peut placer au commencement du XIII.e siècle, le fait supposer. Peut-être sous le règne d'Édouard III ont-ils été considérés comme partie intégrante, sinon de la législation, du moins de la jurisprudence anglaise; ce que quelques auteurs ont appelé la nouvelle promulgation faite sous Édouard III (1). On les aura sans doute alors inscrits au livre noir de l'amirauté, pour y avoir recours dans le jugement des contestations maritimes, et probablement aussi est-ce le moment où l'on y ajouta huit articles qui se trouvent dans ce seul manuscrit et appartiennent évidemment à l'Angleterre.

L'auteur de l'ouvrage intitulé *Laws, Ordinations of the jurisdiction of the admiralty* &c. ne porte pas si loin les concessions; il croit que la compilation n'a eu devant les tribunaux qu'une sorte d'autorité d'usage et de sagesse, sans y avoir jamais été considérée comme loi. Mais on peut lui opposer l'enquête de Queenborough, et les actes du parlement des treizième, quinzième et dix-septième années du règne de Richard II, deuxième, quatrième et onzième de celui d'Henri IV, dans lesquels on lit expressément qu'une loi connue sous le nom de *loi d'Oléron*, la même sans doute à laquelle se référoit l'enquête de Queenborough, servoit de fondement à des réclamations contre l'extension donnée à la juridiction de l'amirauté dans le jugement des contestations maritimes, et passoit pour être le droit commun (2).

Je soumets ces faits à l'appréciation impartiale des lecteurs. Lorsqu'un homme aussi versé que M. Luder dans la connoissance des antiquités historiques et législatives de son pays (et son ouvrage en contient la preuve),

(1) Simpson, *Præfat. artic. magistri Roughton.*
(2) Prynne, *Animadv.* pag. 75, 81, 83.

n'a rien trouvé de satisfaisant et de décisif sur la question dont il s'agit, je ne peux espérer d'arriver à ce résultat.

Au reste, dans l'opinion de ceux qui croient que sous les règnes de Richard I.er, d'Henri III et d'Édouard III, les Rôles d'Oléron reçurent un caractère législatif en Angleterre, je ne serois pas moins fondé à soutenir qu'on ne peut attribuer à ces princes la rédaction de la partie primitive, la seule dont il s'agisse en ce moment; car ils n'auroient pu *interpréter, corriger, augmenter,* que ce qui existoit avant eux, et c'est un aveu d'Exton lui-même (1): or c'est en Aquitaine qu'existoit la compilation dont ces rois ont cru devoir propager la connoissance et perfectionner les dispositions; et l'Aquitaine étoit un fief français avant le mariage d'Éléonore de Guienne avec Henri II, père de Richard I.er; elle étoit restée fief français après ce mariage; c'est même parce qu'elle étoit fief français qu'elle a fini par revenir à la couronne en vertu de la suzeraineté.

Les monumens authentiques de notre législation me semblent offrir aussi des preuves décisives en faveur de la France. L'ordonnance de 1364 (2), par laquelle Charles V admet les Castillans à faire le commerce dans les ports de Leure et de Harfleur en Normandie, et leur concède de grands priviléges, porte, art. 42, que leurs causes seront jugées par le droit et les *lois de Leyron.* Si cette ordonnance est la première loi, conservée dans nos recueils, où il soit question des Rôles d'Oléron, comme coutumes avouées et en vigueur en France, il faut remarquer néanmoins qu'elle confirme les ordonnances du 20 juin 1340, du mois de juillet 1350, du mois de mai 1357, du mois de juillet 1361, où l'on voit déjà les Castillans admis à trafiquer en France, et à participer aux priviléges accordés aux Portugais par une ordonnance du mois de janvier 1309.

Toutes ces ordonnances copiées les unes sur les autres, et se référant, par conséquent, à celle de 1309, accordent à ces étrangers le droit d'être jugés, à l'exclusion de tous autres juges, par le prévôt d'Harfleur. Quoique les Rôles d'Oléron n'y soient pas nommés explicitement comme dans l'ordonnance de 1364, il est probable que les tribunaux étoient dans l'usage d'appliquer au jugement des contestations entre ces étrangers le droit commun à tout le royaume. L'ordonnance de 1364 constate donc un fait plutôt qu'elle n'établit une règle nouvelle. Aussi l'auteur d'une très-ancienne instruction sur les droits de l'amirauté, publiée par Fontanon dans son recueil d'ordonnances, tome III, page 28, dit-il que les juges de l'amirauté prononcent d'après les lois d'Oléron (3); et l'on verra dans la dissertation spéciale sur l'ancien droit maritime de France, que la juridiction de l'amirauté, ou des

(1) *Maritime Dicæologie,* book II, chap. X.
(2) *Ordonnances du Louvre,* t. IV, pag. 423.
(3) M. Meyer, dans sa dissertation *Historia legum medii ævi celeberrimarum,* indique cette pièce comme une ordonnance ou édit des rois : c'est une erreur que je relève, précisément parce que le mérite de cette dissertation doit lui concilier beaucoup de confiance.

officiers royaux qui avoient primitivement les attributions données depuis à l'amirauté, remonte à des temps très-reculés (1).

Quoi qu'il en soit, arrêtons-nous, si l'on veut, à la date de 1364 : mais remarquons aussi que cette ordonnance a été confirmée par Charles VI en 1391, 1397 et 1405; par Charles VII, en 1423 et 1435; par Louis XI, en 1479 (2). Est-il probable que si les Rôles d'Oléron eussent été des actes émanés d'un roi d'Angleterre, Charles V, Charles VI, Charles VII et Louis XI, les eussent mis au rang des coutumes du royaume? Et à quelles époques? En 1364, temps des plus grandes hostilités entre la France et l'Angleterre; en 1423, lorsque Charles VII disputoit les restes de son royaume aux Anglais, dont le roi se prétendoit légitime souverain de la France, et faisoit même à Paris, en cette qualité, des actes de puissance législative (3); en 1479, lorsque Louis XI s'étoit trouvé avec l'Angleterre dans un état d'hostilité tel, que, par une loi du 8 mars 1462, il avoit interdit jusqu'au commerce des lettres de change avec ce pays (4).

L'état de guerre, je l'avoue, n'empêche pas un prince d'emprunter à la législation de son ennemi les idées et les institutions qui peuvent perfectionner la sienne propre. Au cours des hostilités les plus acharnées, les sages dispositions des lois d'un pays peuvent être invoquées, comme raison universelle, ou comme usages généraux, devant les cours de justice du pays avec lequel il est en guerre; et l'hommage que l'Europe a rendu à l'ordonnance de la marine publiée par Louis XIV au mois d'août 1681, nous en offre un exemple qu'un Français peut citer avec orgueil : mais les souverains de l'Europe n'ont point fait d'édits qui ordonnassent à leurs tribunaux de prendre cette loi pour règle de leurs jugemens.

Je sais encore que des souverains peuvent, en admettant des étrangers à exercer le commerce, permettre qu'ils soient jugés d'après les lois de leur pays; on en a vu des exemples dans l'antiquité, et les capitulations des états européens avec la Porte en pourroient offrir de nos jours.

Mais les ordonnances de Charles V et de ses successeurs citées plus haut n'étoient point rendues en faveur des Anglais; car, dans cette hypothèse, elles ne prouveroient rien pour la France, et même elles prouveroient pour l'Angleterre. Ces ordonnances sont en faveur des Castillans, qui ne revendiquent point la propriété de la compilation dont il s'agit, qui même, comme on le verra bientôt, considèrent les Rôles d'Oléron comme une pièce française; elles admettent ces commerçans à la faveur d'être jugés, non pas

(1) On ne sauroit en douter lorsqu'on lit le chapitre v du livre IV des Capitulaires, dont voici le texte : « Volumus ut comites qui ad custodiam maritimam deputati sunt, quicunque ex eis in suo ministerio « residet, *de justitia facienda* se non excuset propter illam custodiam; sed, si ibi secum suos scabineos « habuerit, ibi placitum teneat et *justitiam* faciat. »

(2) *Ordonnances du Louvre*, t. VII, pag. 438; VIII, pag. 44 et 85; IX, pag. 106; XIII, pag. 1209; XVIII, pag. 499.

(3) *Ordonnances du Louvre*, t. XIII, pag. 7 *et suiv.*

(4) *Ordonnances du Louvre*, t. XV, pag. 644.

même par des juges de leur nation, mais par les juges du Roi de France, *selon le droit de Leyron.*

On sera peut-être surpris que je n'emploie pas, pour défendre les droits de la France sur les Rôles d'Oléron, les argumens dont se sert Valin dans la préface de son Commentaire sur l'ordonnance de 1681. Je suis le premier à rendre hommage au mérite de ce jurisconsulte, et surtout à la justesse de son esprit et de ses raisonnemens : mais il se fonde sur la comparaison de quelques monumens de législation anglaise avec des articles qui ne sont point dans la compilation primitive, et se trouvent seulement dans la dernière partie, appartenant à un temps bien postérieur. Je devois donc négliger une autorité par elle-même très-recommandable, pour me borner à des raisons plus simples et je crois plus décisives.

Je terminerai par une observation qui ne sera pas sans quelque poids : l'opinion de Leibnitz, dont j'ai parlé au commencement de ce chapitre, offre un nouvel appui aux droits de la France sur la compilation d'Oléron; car, si cette compilation avoit été faite par ordre d'Othon de Saxe pendant le court intervalle qu'il a possédé l'Aquitaine et le Poitou, ce prince ayant possédé ces provinces en qualité de grand feudataire de France, la compilation seroit, sous ce rapport, une coutume française, comme le sont les coutumes de Bretagne, de Bourgogne, rédigées de l'autorité des ducs de ces anciens fiefs.

Les droits de la France sur la partie primitive des Rôles d'Oléron étant bien établis, au moins contre les prétentions élevées en faveur de l'Angleterre, car je discuterai dans les chapitres suivans celles de la Flandre et de Wisby, il reste à examiner à quelle époque il est probable que la rédaction en a été faite.

Quelques auteurs allemands qui, pour rehausser l'antiquité de la compilation de Wisby, ont cru devoir combattre celle des Rôles d'Oléron, emploient deux objections assez futiles : « On ne fait point, disent-ils, connoître « l'auteur de ces Rôles; on n'indique point de documens authentiques qui « les contiennent (1). » Il seroit possible d'en dire autant des Jugemens de Damme, dont on prétend que les Rôles d'Oléron sont copiés, et notamment de la compilation de Wisby, qui porte en elle-même des preuves de son peu d'antiquité et dont la première copie connue est de 1505. Au contraire, en mettant de côté les probabilités tirées du style (2), il est authentiquement prouvé que la compilation d'Oléron existoit et avoit été traduite en castillan au milieu du XIII.e siècle, et qu'elle est citée dans des lois d'Angleterre et de France du XIV.e siècle.

D'ailleurs, les objections de l'espèce de celles que je viens d'indiquer, appliquées à des compositions anciennes, ne peuvent avoir aucune force. Les

(1) Kuricke, *Jus maritimum Hanseat.* in præfat.
(2) L'article 15 prouve que la compilation actuelle est le développement d'une plus ancienne.

originaux, en presque totalité, ont péri, et la tradition, dégagée de toute altération, peut seule attester que des ouvrages ont été composés par les auteurs et aux époques auxquels on les attribue.

Si l'on ne peut dire précisément par qui les Rôles ou Jugemens d'Oléron furent faits, chose très-naturelle lorsqu'il s'agit de recueils d'usages et non d'actes législatifs, si l'on ne peut même préciser l'époque de la rédaction, il est permis de former des conjectures.

On a fait remarquer avec raison que ces Rôles ne contiennent rien sur le contrat d'assurance, pour en induire la conséquence qu'ils ont été rédigés avant l'introduction de cette négociation maritime; et comme il paroît constant que dès l'année 1310 il existoit à Bruges des personnes qui s'y livroient (1), il est naturel d'en tirer la conséquence que les Rôles d'Oléron sont antérieurs au XIV.^e^ siècle.

Cependant cet argument n'est point décisif, parce qu'il est purement négatif. Il faut donc chercher des preuves plus positives.

Si l'on ne trouve dans les monumens historiques aucune preuve que les Rôles d'Oléron aient été rédigés avant l'époque où le mariage d'Éléonore de Guienne fit passer l'Aquitaine à un roi d'Angleterre, il y a cependant de fortes probabilités en faveur de ce sentiment. J'ai prouvé par le texte de l'ordonnance de 1364 qu'au XIV.^e^ siècle ils servoient en France à régler les contestations maritimes. Les Rois de France ont dû statuer ainsi, parce que ces usages étoient d'origine française, et, en cette qualité, suivis dans leurs états; la compilation a donc dû être faite à une époque où, Oléron étant sous la domination française, on a pu donner son nom à des coutumes adoptées dans les autres provinces maritimes du royaume baignées par l'Océan, et dont les Rois mêmes auront fini par ordonner l'exécution dans les tribunaux. Or cette époque ne peut être fixée qu'à un temps antérieur à 1152, année du mariage d'Éléonore avec Henri II. Il est contre toute vraisemblance que depuis ce temps on ait donné le nom d'Oléron à des usages rédigés en France, ou qu'on y ait généralement adopté une loi faite par un prince étranger et toujours ennemi.

Une preuve de l'existence des Rôles d'Oléron à une époque antérieure même d'un siècle à 1364 se trouve encore dans la traduction manuscrite de ces Rôles qui existoit en 1791 à la bibliothèque de l'Escurial, suivant l'attestation de Capmani (2).

Quoique je n'eusse aucun doute sur la véracité de cet auteur, fidèle à mon plan de ne rien citer de confiance, je me suis adressé à M. le marquis de Talaru et à M. le marquis de Moustier, successivement ambassadeurs du Roi près la cour d'Espagne; après les recherches les plus exactes et les plus obligeantes, ils m'ont appris que les manuscrits de l'Escurial avoient été transportés sans précaution à Madrid pendant la guerre de l'indépendance,

(1) *Chronyk van Vlaendern*, chap. XL, t. I, pag. 162.
(2) *Costombres marítimas*, t. II, pag. 31.

et que, la bibliothèque ayant été rendue au couvent, plusieurs manuscrits se sont trouvés égarés, entre autres celui qui étoit l'objet de mes recherches. La publication faite par Capmani répare heureusement cette perte. On y trouve la preuve que l'exécution des articles formant la première série, dont je m'occupe en ce moment, a été ordonnée par Alphonse X, lorsqu'il fit rédiger en 1266 (1) la compilation connue sous le nom de *Partidas*. Voici les termes du certificat qui termine le manuscrit : « Aqui acaba el fuero de Layron « que fabla sobre las cosas que son de librar entre los mareantes è las fiestas « que andan sobre la mar : con el qual acuerdan todas las leyes que estan « en el titulo de la quinta partida. El qual fuero por aquellas leyes es apro- « bado, è manda que por el sean librados todos los mareantes, è los juicios « que por el se dieren que valan. » On peut le traduire en ces termes : « Ici se « termine le code de Layron, qui traite des choses qui peuvent s'offrir à juger « entre les navigateurs. Toutes les lois qui se trouvent sous le titre de « la cinquième *partida*, concordent avec ce code ; elles l'approuvent, et or- « donnent qu'il soit appliqué à toutes les contestations entre les navigateurs, « et que tous jugemens fondés sur ledit code soient valables. »

J'ai cherché vainement, j'en conviens, dans la cinquième partie de la collection d'Alphonse X, un texte qui commandât expressément de se conformer aux Rôles d'Oléron. Peut-être étoit-il dans une loi particulière qui n'a pas été recueillie. Mais personne ne sauroit nier la grande probabilité résultant du certificat ci-dessus, dont on ne peut révoquer l'authenticité en doute, que les Rôles d'Oléron existoient antérieurement à la rédaction des *Partidas*, et ont servi de guide pour les dispositions maritimes qu'elles contiennent.

L'époque à laquelle les Rôles ont été fixés par écrit, car ils ont sans doute été long-temps auparavant conservés par la mémoire, semble donc pouvoir être reportée à la fin du XI.^{e} siècle.

S'il faut en croire Cleirac (2), copié par Valin et Arcère (3), et même la notice insérée par M. de Pastoret dans l'Histoire littéraire de la France, t. XIII, p. 96, le texte de ces Rôles est « un vieux langage français, chargé de quelques « expressions gasconnes, sans aucun mélange d'idiôme normand ou anglais. »

Il seroit à désirer que Cleirac eût indiqué dans quel dépôt public ou particulier existoit ce texte *vieux français, chargé de quelques expressions gasconnes ;* car assurément celui qu'il a publié ne mérite pas cette qualification : le langage, comme l'a très-bien remarqué M. Luder, est du temps de François I.^{er}, c'est-à-dire, précisément du temps où a été composé le Routier de Garcie, dont Cleirac a copié et rajeuni le texte. Les manuscrits et les anciennes éditions de France, et les manuscrits d'Angleterre, quoique d'un

(1) Il est assez remarquable que cette date historique et incontestable de 1266 se trouve être précisément celle du certificat qui termine la copie des Rôles d'Oléron dans les anciens manuscrits et éditions de France.

(2) *Us et Coutumes de la mer*, préface des Rôles d'Oléron.

(3) Valin, *Comment. sur l'ordonn. de la marine*, préf. p. 11.—Arcère, *Hist. de la Rochelle*, t. I, p. 83.

français infiniment plus vieux, ne contiennent point d'expressions gasconnes : le style auroit plutôt quelques rapports par l'orthographe et la désinence de certains mots avec l'idiôme normand ; ce qui est tout juste le contraire de l'assertion de Cleirac.

Mais quel a été le langage de la rédaction primitive ? Quelles altérations a-t-il éprouvées en circulant de l'Aquitaine dans la Bretagne, de la Bretagne dans la Normandie, et de ces provinces en Angleterre ? Voilà ce que n'explique point Cleirac, dont l'assertion est, à mon avis, une de ces opinions hasardées, successivement copiées, devenues une sorte de tradition, dont on ne trouve aucun fondement solide lorsqu'on veut sérieusement en vérifier l'exactitude et en rechercher l'origine. Tout au plus on peut supposer, et encore on n'en a aucune preuve, que la rédaction primitive étoit d'un style plus vieux que celui que nous possédons. Il n'y auroit, en effet, rien d'invraisemblable : un grand nombre de pièces sont dans ce cas ; en les transcrivant pour l'usage qu'on vouloit en faire, on en rajeunissoit le style. Cela dut avoir lieu surtout pour des recueils de coutumes ; ils seroient devenus sans utilité pour ceux qui avoient intérêt à les connoître, s'ils eussent continué d'être copiés dans leur langage primitif. Aussi la comparaison des manuscrits d'Oxford, n.° 2454, et de Londres, bibliothèque Cotton, avec les premières éditions françaises, montre-t-elle dans celles-ci quelques rectifications de mots et de locutions surannées, et même quelques additions qui ne se trouvent pas dans les manuscrits d'Angleterre.

La raison en est sensible. L'usage du français ayant été aboli en Angleterre, les documens écrits en cette langue n'y ont plus éprouvé les mutations qui en France, au contraire, étoient le résultat des variations du langage usuel. On peut donc conclure avec vraisemblance que les deux manuscrits d'Oxford et de Londres offrent, sinon le véritable texte de la première rédaction française des Rôles d'Oléron, du moins le plus ancien.

M. Luder, persuadé qu'on ne peut reporter la rédaction écrite des Rôles d'Oléron à une époque antérieure au mariage d'Éléonore de Guienne avec Henri II, arrivé, comme on sait, au milieu du XII.e siècle, objecte que dans ce siècle, et même dans le suivant, toutes les lois étoient rédigées en latin. J'avoue que parmi les monumens de législation française on n'en connoit aucun du XII.e siècle rédigé en langue vulgaire ; je veux bien croire même qu'il n'en a point existé : mais la réflexion de M. Luder n'est vraie que si on l'applique aux actes des souverains, comme chartes, lois, ordonnances ; elle ne seroit pas exacte, appliquée à des usages, à des écrits contenant ou constatant des notions populaires. Beaucoup de livres ont été composés en français au XI.e siècle, et surtout au XII.e siècle ; et sans qu'il soit besoin de faire une excursion dans les écrits étrangers au droit, je peux me borner à citer les Assises de Jérusalem, écrites en français dès la fin du XI.e siècle, comme on l'a vu dans le chapitre précédent.

J'arrive maintenant aux conjectures sur le caractère véritable des Rôles d'Oléron. Il me paroît difficile d'y voir un acte émané de l'autorité souveraine. Ces sortes d'actes ont toujours porté le nom du prince, du magistrat, du corps, par lequel ils étoient promulgués; et c'est ce qui distingue en France les lois des coutumes. A la vérité, la compilation connue sous le nom d'*Établissemens de S. Louis*, composée dans un temps assez voisin de celui où l'on peut raisonnablement croire que les Rôles d'Oléron furent fixés par écrit, ne porte point de formule finale de promulgation semblable à celle des ordonnances royales de la même époque et des époques antérieures (1): mais aussi existe-t-il quelque incertitude sur le caractère législatif de ces Établissemens.

Il n'est pas hors de propos de remarquer l'emploi du mot *Rooles* par lequel cette compilation est désignée dans tous les manuscrits et dans les anciennes éditions. Cette dénomination étoit particulièrement donnée en France aux actes des tribunaux, écrits sur des parchemins roulés (2); usage qui avoit précédé l'époque à laquelle le parlement fut rendu sédentaire vers le XI.^e^ siècle. Presque tous les manuscrits ajoutent au mot *Rooles* celui de *Jugemens*, d'où l'on peut conclure que la compilation est une collection d'actes de notoriété attestant la jurisprudence sur les cas jugés, et sans doute les plus fréquens dans la navigation de cette époque. Telle a été, dans la réalité, l'origine des premiers recueils d'usages ou de pratique, connus sous le nom de *Styles*, *Coutumes*.

La formule, *tel est le jugement*, qui termine chaque article, en même temps qu'elle concourt à prouver que la compilation n'est point un acte législatif proprement dit, mais un recueil d'usages, peut également en démontrer l'antiquité; car un grand nombre de chapitres des Assises de Jérusalem sont terminés par ces mots, *c'est le droit et la raison de l'assise*, tandis que des formules de ce genre ne se trouvent, ni dans les Établissemens de S. Louis, rédigés au XIII.^e^ siècle, ni dans les plus anciennes coutumes de France.

Quel est le lieu véritable où cette rédaction a été faite? Au premier coup d'œil, on semble porté à nommer l'île d'Oléron, puisqu'une sorte de tradition incontestée et les manuscrits d'Angleterre et de France portent le nom de *Rooles d'Oléron;* puisque plusieurs de ces manuscrits et toutes les anciennes éditions françaises portent pour finale, *témoin le scel de l'isle d'Oléron*, &c. Cependant, si l'on excepte ce titre et cette indication datée de 1266, époque évidemment postérieure au temps où ces usages ont commencé d'être en vigueur (3), il n'y a pas dans les articles un seul mot qui désigne Oléron; les ports de Bordeaux et de la Rochelle, les côtes de Bretagne et de Normandie, y sont seuls nommés.

Il est donc probable que ces usages n'appartiennent point spécialement à

(1) Quelques manuscrits sont intitulés *Loeys Roys de France*; aucun ne contient de mandement d'exécution, de date, ni de sceau.

(2) La Mare, *Traité de la police*, livre I, titre XV.

(3) Selden, *Mare clausum*, lib. II, cap. XXIV. — Cleirac, *Us et Coutumes de la mer*, préf. des Rôles d'Oléron.

Oléron. Ils contiennent en effet des règles essentielles à tout commerce maritime, quelque part qu'on le pratique; et même les dispositions qui tiennent à des localités, ne sont pas spéciales pour l'île d'Oléron : elles concernent le vaste littoral de la France depuis Bordeaux jusques aux côtes de Flandre, la mer d'Angleterre et celle d'Écosse.

Des circonstances trop connues pour qu'il soit nécessaire d'en développer l'exposé, furent sans doute la cause ou du moins l'occasion de la rédaction de ces usages maritimes. Les changemens que la barbarie avoit introduits dans la législation, et surtout dans l'ordre judiciaire de la France, où les épreuves et les combats décidoient du sort des procès, n'avoient eu aucune influence sur le commerce maritime, et, pour me servir des expressions du chapitre XL des Assises de Jérusalem, cour des bourgeois, *bataille n'avoit lieu* dans les contestations maritimes (1). Les plaids des comtes préposés à la garde des rivages et à la distribution de la justice, dont on a vu, page 298, que l'existence est constatée par les Capitulaires; les amirautés qui leur succédèrent, ou, dans quelques provinces, les consuls de mer; les prud'hommes ou les arbitres, dont le ministère avoit précédé l'institution des amirautés et des consuls, et qui même après cette institution tenoient souvent lieu de juges volontaires, ne basoient pas leurs décisions sur les résultats d'un combat ou d'une épreuve qui plus d'une fois avoit fait triompher l'injustice et succomber le bon droit. Ils admettoient les preuves écrites ou testimoniales; ils prononçoient d'après les principes de l'équité naturelle; ils suivoient surtout les traditions du droit romain, dont l'empire n'avoit jamais cessé, comme on l'a vu au chapitre IV, sauf les modifications que l'expérience, de nouveaux besoins, ou toute autre cause analogue, avoient introduites.

Il y avoit donc nécessité pour les juges ou arbitres de connoître les règles d'après lesquelles ils devoient décider des procès dont le sort dépendoit de la raison et du bon droit, et non de la force, ou de pratiques superstitieuses; et plus l'ignorance étoit grande et le souvenir du droit romain obscurci, plus il étoit important que ces règles fussent tracées avec exactitude. L'expérience et la continuité des décisions sur des cas qui se présentoient fréquemment, fournirent naturellement les premiers élémens d'un manuel destiné non-seulement aux juges pour statuer, mais aux parties pour connoître leurs droits et leurs devoirs; et, comme nous en avons de fréquens exemples dans les premiers temps de la jurisprudence française, quelque praticien spécialement adonné à l'étude des matières maritimes aura rédigé des *Coutumes*, des *Actes de notoriété*, fondés sur les décisions antérieurement rendues par les juges ou les arbitres, à l'équité desquelles l'assentiment public avoit donné une sorte de sanction.

(1) Le troisième des articles rédigés en Angleterre dans la douzième année du règne d'Édouard III l'atteste aussi, et je ne doute pas qu'on ne trouvât la même règle dans les pays où le combat judiciaire servoit à décider les contestations.

Tous les manuscrits et les imprimés portent le nom d'Oléron sans doute; mais peut-être est-ce seulement parce que la copie servant de type à celles qui nous sont parvenues, avoit été écrite ou certifiée par un greffier ou un notaire de cette île : c'est ainsi qu'encore aujourd'hui, pour désigner certains manuscrits ou certaines éditions, nous disons les *Pandectes de Florence*, la *Bible de Mayence*, &c.

M. Luder m'a donné connoissance d'un fait qui fortifie singulièrement cette conjecture, et, je dirai plus, qui à mes yeux la change en certitude. A la page 461 de son ouvrage, il parle d'un manuscrit de 1340, contenant la coutume locale de l'île d'Oléron, et dans lequel on trouve quelques dispositions relatives au droit maritime. Cette circonstance me paroissant de nature à jeter un grand jour sur la question, je me suis adressé, sans trop concevoir l'espérance du succès, à M. Sutton Sharpe, avocat à Londres, dont M. le prince de Polignac avoit bien voulu me procurer la connoissance. Il a mis autant de grâce que d'empressement à chercher les éclaircissemens que je désirois. Le document indiqué par M. Luder appartient à M. Douce, ancien bibliothécaire du Musée britannique, qui a eu la bonté d'en laisser prendre une copie. En la lisant, j'ai facilement reconnu que cette coutume ressembloit par sa forme et son objet aux coutumes des villes ou des bourgs de France qui avoient obtenu des chartes d'affranchissement. Elle forme une série de dispositions relatives à la procédure et au droit civil. Plusieurs articles traitent du droit maritime, et décident des cas dont aucun n'est prévu dans les Rôles. Je les publierai à leur date; mais il est nécessaire, pour justifier mon assertion, que j'en indique sommairement l'objet. Les uns statuent sur des intérêts purement locaux, les autres traitent des questions de droit maritime en général.

Les premiers concernent les franchises d'impôt pour les matières employées à équiper un navire, et pour les *portages* des matelots, c'est-à-dire, les objets qu'ils ont droit de charger en franchise de fret pour leur tenir lieu de salaires; le droit de compter vingt-et-un pour vingt tonneaux dans les chargemens de vins sur des navires; les obligations particulières des patrons qui entreprennent des transports d'Oléron pour la Bretagne, et réciproquement; les droits d'*affiage*, c'est-à-dire, ce qui est dû pour la station d'un navire dans le port, selon qu'il est chargé par des naturels du pays ou par des étrangers.

Les seconds concernent les rapports respectifs des copropriétaires d'un navire, relativement au droit qu'a chacun de s'en servir à son tour; l'obligation de celui qui n'a rien chargé sur le navire expédié en commun, de payer sa part des dépenses; l'interdiction, pour celui qui a expédié le navire commun, d'en provoquer la licitation tant qu'il est en voyage; le retrait que peuvent exercer les copropriétaires quand l'un a vendu ou échangé sa part; la responsabilité de celui qui a nommé le patron du navire commun, lorsqu'il périt par la faute de ce patron; les cas où, des navires étant stationnés,

l'un d'eux, détaché de ses ancres, heurte contre un autre, et la distinction entre le cas où cet accident arrive fortuitement et celui où il arrive par la faute de l'équipage; les circonstances dans lesquelles des matelots peuvent refuser d'aller recueillir des choses abandonnées, flottant sur la mer, et la part qui doit leur être attribuée lorsqu'ils les ont recueillies.

Il me semble que, si les Rôles avoient été une coutume locale et propre à l'île d'Oléron, les rédacteurs de 1340 les auroient insérés dans leur travail; car, quelque parti qu'on prenne sur l'époque probable de la première rédaction de ces Rôles, le certificat de 1266, la traduction castillane faite dans le même temps, les manuscrits anglais, ne permettent pas de les croire postérieurs à 1340, époque de la rédaction de la coutume dont je parle.

Mais, dira-t-on peut-être, si les rédacteurs de la coutume n'y ont point inséré les Rôles, ne seroit-ce pas plutôt parce qu'ils n'existoient pas encore, et n'en faut-il pas conclure qu'ils sont postérieurs à 1340? J'ai déjà répondu, je crois, à cette objection, en faisant remarquer qu'il y a des preuves évidentes de l'existence de ces Rôles avant 1340. D'ailleurs, si l'on insistoit, on déplaceroit la difficulté sans la résoudre; car, si les Rôles ont été rédigés à Oléron dans un temps postérieur à la rédaction de la coutume, pourquoi aussi n'y auroit-on pas compris les dispositions de droit maritime qu'elle contient?

Mes conjectures, au contraire, aplanissent toutes les difficultés. Les Rôles n'appartiennent point à Oléron : mais ils y étoient connus et suivis, comme dans tout le duché d'Aquitaine, dont cette île dépendoit; comme dans la Bretagne, la Normandie, et le littoral occidental de la France, dont ils formoient le droit commun maritime; comme en Angleterre, dont les rois, devenus ducs d'Aquitaine, finirent par adopter ces Rôles dans leur propre royaume; comme en Espagne, où Alphonse X leur avoit donné l'autorité de loi. Les rédacteurs de la coutume de 1340 n'ont pas dû les insérer dans un statut purement local, pas plus que les rédacteurs des autres coutumes rédigées en France dans le XIV.^e^ siècle et dans les suivans n'y ont inséré les lois romaines, qui formoient le droit commun de ces pays : mais, plusieurs cas non prévus dans les Rôles ayant fixé l'attention des rédacteurs de la coutume, ils ont fait des articles spéciaux pour suppléer au silence du droit commun à cet égard, et c'est ce dont on trouve une foule d'exemples dans les diverses coutumes de France.

Cette explication, je ne le dissimule pas, a pour résultat d'écarter entièrement une opinion fort accréditée parmi nous, qui considère Oléron comme lieu où la compilation fut rédigée par les soins d'Éléonore de Guienne : mais, après en avoir attentivement recherché la source et le fondement, j'ai reconnu qu'elle n'étoit appuyée sur aucune preuve historique, et même qu'elle étoit dénuée de vraisemblance.

La source n'en est pas ancienne. Je ne l'ai trouvée dans aucun écrivain antérieur à Cleirac, dont l'ouvrage a été pour la première fois publié en 1647.

Garcie, dont il a emprunté le texte, s'est borné à publier les Rôles, sans dire un seul mot de l'auteur. Les éditions imprimées à la suite des anciennes coutumes de Bretagne et de Normandie gardent le même silence. Cleirac seul a fait un récit qu'il a même cherché à relever par des prétentions de style; et c'est depuis ce récit, que la reine Éléonore et son fils Richard, le retour de la croisade, et l'affection de la princesse pour Oléron, *son île bien-aimée*, ont été en quelque sorte le motif obligé de tout ce qui étoit écrit sur les Rôles.

L'ouvrage de Cleirac étant très-connu, je ne transcrirai pas ce morceau, que tous les éditeurs étrangers se sont empressés de traduire sans examiner ce qu'il pouvoit offrir de vrai ou de vraisemblable; je me borne à citer son résumé : « Cette princesse (Éléonore de Guienne) étant de retour du voyage « de la Terre-sainte, au même temps que les coutumes de la mer du Levant, « insérées au livre du Consulat, furent en vogue et en crédit par tout l'Orient, « elle fit dresser le premier projet des jugemens, lesquels furent intitulés « *Rooles d'Oléron*, du nom de son île bien-aimée, pour servir de loi, en la « mer du Ponant, à juger toutes questions sur le fait de navigation. Ensuite « son fils Richard, roi d'Angleterre et duc de Guienne, revenant d'un sem- « blable voyage de la Terre-sainte, augmenta la pièce sous le même titre de « *Rooles d'Oléron.* »

On pourroit, sans être bien difficile, exiger que l'écrivain qui, au XVII.^e^ siècle, parle d'une manière si affirmative d'un fait attribué au XII.^e^ siècle, l'appuyât sur des documens, sinon contemporains, au moins d'une époque voisine; qu'il en fît connoître la date, et qu'il citât l'autorité sur laquelle il s'est fondé. Cleirac n'en dit pas un mot : il ne laisse pas même entrevoir que les faits qu'il raconte soient attestés dans des registres anciens; en tout cas, il auroit dû les indiquer. Il ne donne que son propre témoignage; et c'est ce témoignage, présenté pour la première fois après cinq siècles, que tous ceux qui l'ont copié ont pris pour une vérité historique!

Les raisons servant à prouver que Richard I.^er^ n'est point allé à Oléron à son retour de la croisade, détruisent d'abord une des trois assertions dont se compose la phrase de Cleirac transcrite ci-dessus. On verra, dans la dissertation dont j'accompagnerai le Consulat de la mer, que ce qu'il dit de l'autorité de ce livre au temps de la croisade dont Éléonore de Guienne fit partie, n'est ni plus vrai ni plus vraisemblable. Je ne veux point anticiper sur l'ordre de mon travail; mais je peux, en attendant, renvoyer le lecteur à l'excellente critique, fondée sur l'histoire et les dates, que Jorio a insérée dans le tome II, page 63, du *Codice Ferdinando*, laquelle a été littéralement copiée par M. Azuni dans son *Droit maritime*, tome I.^er^, page 399.

Quant au fait personnel à Éléonore de Guienne, aucun auteur n'en parle, et les monumens historiques lui ôtent toute vraisemblance. Le temps écoulé entre son retour de la croisade et son mariage avec Henri II, père de Richard I.^er^, quoique très-court, puisqu'il fut à peine de trois ans, peut être

divisé en deux parties bien distinctes : depuis son retour jusqu'à l'annullation de son mariage avec Louis VII, roi de France, qu'elle avoit accompagné; et depuis cette annullation jusqu'au moment où son second mariage donna la possession de l'Aquitaine au nouvel époux.

La première époque est de la fin de 1149 à 1152. Aucun historien ne laisse entendre qu'Eléonore ait alors résidé à Oléron : le seul voyage qu'elle ait fait dans son duché d'Aquitaine eut lieu, avec son mari, en 1152, et fut d'une très-courte durée; elle n'auroit pu d'ailleurs y exercer seule des actes de souveraineté. Ces actes devoient être exercés par son mari, comme ils l'avoient été depuis le mariage et avant la croisade (1). On ne supposera pas sans doute entre ces deux époux une assez bonne intelligence à cette époque pour croire qu'ils aient employé ce temps à aller jouir des délices de l'île d'Oléron et à s'occuper de législation maritime. Louis VII devoit porter peu d'intérêt à une province qui bientôt alloit cesser d'être sous son autorité, et tous les historiens attestent que ce voyage fut le prélude de la demande en nullité de mariage dont l'inconduite d'Eléonore étoit la véritable cause, et dont un empêchement canonique assez futile fut le prétexte.

La seconde époque est de deux mois. Le mariage avoit été dissous le 18 mars, et le 18 mai suivant Éléonore épousa le duc de Normandie, depuis appelé Henri II. Éléonore se trouva sans doute pendant ces deux mois en droit d'exercer exclusivement en son nom propre la puissance législative à Oléron, et même dans tout le duché d'Aquitaine. Mais où est la probabilité qu'occupée de l'offense qu'elle venoit de recevoir et du soin de se venger en épousant le fils d'un roi ennemi, elle se soit livrée à des détails de législation? Où est l'apparence qu'elle ait fait pendant la croisade une profonde étude du Consulat de la mer, qui, par parenthèse, n'étoit pas encore rédigé, et qu'elle ait pris la résolution de donner à son tour une loi semblable à la navigation de l'Océan? L'histoire, avec trop de fondement, lui attribue pendant cette croisade des occupations moins graves et moins honorables. Où est la vraisemblance qu'en peu de semaines elle ait pu faire rédiger une série d'articles qui certainement sont un ouvrage très-remarquable pour le temps où ils ont paru, et dont la rédaction devoit exiger de longues recherches et un travail assidu?

Cette circonstance du retour de la Terre-sainte, rattachée à la rédaction des Rôles d'Oléron, a vraiment une sorte de fatalité. Elle a mal réussi à ceux qui, en Angleterre, en faisoient usage pour attribuer la compilation au fils d'Eléonore, et je crois qu'en France, lorsqu'on y aura bien réfléchi, on trouvera qu'elle ne doit pas mieux réussir à ceux qui l'ont rapportée à Éléonore elle-même.

Quelle que soit, au surplus, l'opinion sur ce dernier point, je crois avoir exposé de bonne foi tout ce qu'il y avoit à dire à ce sujet; je crois surtout

(1) Ordonnance de 1137, *Recueil du Louvre*, t. I, pag. 8.

avoir prouvé que la compilation dont il s'agit, quel qu'en ait été le rédacteur et dans quelque temps qu'en ait été faite la rédaction, est une production française.

La connoissance et l'usage des Rôles d'Oléron, c'est-à-dire, de la première partie, la seule dont je m'occupe ici, se sont successivement étendus aux pays qui étoient en relation avec la France.

L'Angleterre les a adoptés, comme on l'a vu; et ce point est incontestable, puisque même on a prétendu qu'ils y avoient pris naissance. Cependant, des trois manuscrits dont j'ai donné la description au commencement de ce chapitre, deux, savoir, celui d'Oxford, n.° 2454, et celui qui existe à Londres, bibliothèque Cotton, contiennent seulement les vingt-quatre premiers articles. Le *Black Book* contient le vingt-cinquième, et, en outre, des articles inédits, dont je parlerai plus bas. Je crois qu'il n'est pas difficile d'expliquer la cause de cette différence.

Les vingt-quatre premiers articles sont uniquement relatifs aux rapports civils et de pur intérêt pécuniaire entre les propriétaires des navires et les patrons, entre ceux-ci, les matelots et les chargeurs : le vingt-cinquième est un article pénal; il prévoit le cas où un pilote locman fait périr par malice le navire dont la conduite lui a été confiée, et autorise l'équipage à lui donner la mort. Cette disposition, insérée au Consulat de la mer presque en termes identiques, et qui peut s'expliquer par l'imperfection des institutions judiciaires de la France, n'étoit pas parfaitement en harmonie avec les principes de la législation d'Angleterre, où la déclaration préalable de culpabilité par douze hommes étoit exigée, ainsi que l'attestent plusieurs des articles rédigés dans la douzième année du règne d'Édouard III. C'est probablement le motif qui l'a fait omettre dans les deux manuscrits dont j'ai parlé, évidemment antérieurs au *Black Book*. Cependant on voit par l'article 16 de l'acte de la quarante-neuvième année du règne du même prince, connu sous le nom d'enquête de Queenborough, que, les désordres s'étant multipliés dans la navigation maritime, et sans doute aussi les crimes des locmans, les magistrats, interrogés sur le remède à ce mal, répondirent qu'*ils ne sçayvent meilleur advys ne remedie mais que ce soit desore usez et fait par manere qu'est contenue en la loy d'Oleron;* il y a lieu de croire que cette déclaration décida l'amirauté à comprendre l'article 25 des Rôles dans le *Black Book*, composé précisément sous le règne d'Édouard III.

C'est dans leur langue maternelle que les Rôles d'Oléron ont été importés et suivis en Angleterre. Cela ne pouvoit être autrement. Après la conquête de Guillaume, la langue française devint insensiblement celle de la cour et de la législation; et, sans qu'il soit nécessaire d'entrer dans la controverse sur le point de savoir comment cet usage du français en Angleterre a commencé et a fini (1), le fait est prouvé, précisément dans la

(1) Ceux qui désireroient connoître cette controverse, doivent lire la savante dissertation de M. Luder, qui est la VI.e de son recueil.

matière qui nous occupe, par les actes de la douzième et de la quarante-neuvième année d'Édouard III; c'est ce qui explique suffisamment comment les manuscrits d'Angleterre offrent un texte français.

Ce texte est, en général, plus vieux et quelquefois plus correct que ceux des éditions de France; ce qui s'explique encore aisément. Dès les premiers temps où l'imprimerie a été connue en France, les Rôles d'Oléron y furent multipliés par ce procédé, et les copies manuscrites cessèrent d'y être utiles. On mit peu d'intérêt à les conserver. Il est même assez probable qu'à l'époque des premières impressions le texte éprouva des changemens de deux sortes : les uns consistent en altérations ou omissions de mots qu'on doit attribuer à l'ignorance des copistes ou à l'incurie du premier imprimeur; les autres consistent en quelques rectifications, et, si l'on peut employer cette expression, en rajeunissemens de style. Il est même très-probable qu'aussitôt après l'édition de Garcie, qui étoit une sorte de traduction du vieux français en un autre du XVI.e siècle, on perdit de vue les anciennes éditions, de plus en plus inintelligibles. Un passage de Mornac, jurisconsulte du XVI.e siècle, donne à entendre que l'édition de Garcie étoit alors la seule connue, et passoit pour la première et l'unique : *Solus omnium quos legerim, Petri Garciæ libellus quasdam Oleronensium leges enumerat* (1).

Un seul exemple peut suffire pour donner une idée de ces fautes de texte qui dûrent dégoûter de l'usage des anciennes éditions. L'article 13, qu'Hévin, *Questions concernant les matières féodales*, page 348, déclare n'avoir pu comprendre, est relatif au paiement des pilotes locmans. Il met au compte des chargeurs ceux qu'on prend en côte de Bretagne *puis que l'on passe l'isle de Bas en Léon où sont petits locmans.* Toutes les éditions imprimées à la suite de la coutume de Bretagne, y compris la première, qui est de 1485, portent les mots, *puis que l'on passe l'isle de Bas et l'en soit pains la main.* Un manuscrit qui m'a été communiqué par mon confrère et ami M. Lesbeaupin, professeur à la faculté de Rennes, dit, *et l'en soit porte la main.* Le seul manuscrit imprimé en 1742 dans les preuves de l'Histoire de Bretagne de Dom Morice présente la leçon véritable, telle qu'on la trouve dans les trois manuscrits anglais. Je n'ai pas besoin de dire que des copies ou des éditions qui contenoient de semblables bévues, inspiroient peu d'intérêt; et Garcie, suivi en cela par Cleirac, a pu croire que le seul moyen d'offrir un texte exact étoit d'omettre cet article et d'autres qu'il ne pouvoit entendre.

Les anciens textes d'Angleterre ont dû, au contraire, éprouver moins d'altérations. Le français y étant devenu, précisément sous le règne d'Édouard III, une sorte de langue morte, le style des manuscrits est resté stationnaire. On peut croire même qu'ils ont fini par y être entièrement ignorés; car, peu après sa publication, l'ouvrage de Garcie a été traduit en Angleterre par

(1) *Comment. ad Digest.* lib. XIV, tit. II, in fr. 9, *De lege rhodia de jactu.*

W. Copland (1), et cet éditeur avertit que c'est pour la première fois que les Rôles d'Oléron y sont imprimés (2). Depuis cette époque, les traductions anglaises imprimées dans l'ouvrage de Godolphin, *View of the admiralty jurisdiction*, dans le *General Treatise*, dans l'ouvrage intitulé *Laws, Ordinations of the admiralty*, ont été conformes ou à ce texte de Garcie, ou à celui de Cleirac, qui n'en est qu'une copie. Les Rôles d'Oléron sont cités d'après ces traductions par tous les jurisconsultes anglais, à l'exception d'Exton et de Simpson, ces auteurs ayant fait usage du *Black Book;* mais personne en Angleterre n'a pensé ni à publier les huit articles ajoutés à la composition primitive, contenus dans ce *Black Book*, et dont évidemment la propriété appartient à l'Angleterre, ni à rétablir les articles 13 et 24, que Garcie et Cleirac n'ont point publiés.

L'Espagne adopta aussi les Rôles d'Oléron, comme on l'a vu page 301. La traduction castillane, qui en donne la preuve, a été évidemment faite sur de très-anciens manuscrits français, puisqu'on n'y trouve pas quelques interpolations de développemens contenues dans les premières éditions faites en France.

On verra dans le chapitre suivant, qu'en même temps que cette partie primitive des Rôles d'Oléron passoit en Angleterre, la connoissance et l'usage s'en étendoient à la Flandre, où, sans autres changemens que l'addition du nom de l'Écluse à ceux des ports français, on adopta les vingt-quatre premiers articles, et on leur donna le nom de *Jugemens de Damme* ou *Lois de Westcapelle.* De là ils arrivèrent aux bords de la Baltique, tantôt seuls, tantôt réunis à une autre série d'articles, semblables pour le fond des matières, mais différens pour la rédaction, rédigés dans les villes maritimes de la Hollande; ils finirent par devenir partie intégrante de la compilation qui porte le nom de Wisby.

J'ai maintenant à m'expliquer sur les articles que je considère comme formant la seconde partie de la compilation. J'en ai indiqué l'objet page 287. Ils ne se trouvent ni dans les manuscrits d'Angleterre, ni dans les versions castillane et flamande. Les seuls manuscrits et les vieilles éditions de France les contiennent. Il ne peut donc y avoir aucun doute qu'ils ne soient une production française. Au surplus, ils présentent peu d'importance. Le texte du premier de ces articles est extrêmement altéré, quoique le sens soit facile

(1) D'après les renseignemens que M. Séguier a bien voulu prendre et me transmettre, cette traduction, intitulée *The Rutter of the sea*, est un petit volume in-12, sans date d'impression : les bibliothécaires du Musée britannique fixent cette date à 1540; M. Luder la met à 1541. Elle devroit être plus récente, s'il étoit vrai que la première édition française du Routier de Garcie ne fût que de 1542.

(2) A la vérité, il a substitué les noms de *Hall, Londres, Bristol*, à ceux des ports de France; ce qui fait une assez singulière cacophonie. Cette substitution n'est pas la seule preuve d'ignorance du traducteur; en voici une autre. Il existe en France, sur l'Océan, un petit port appelé *Saint-Gilles sur Vie;* la traduction, et toutes celles qui ont été depuis imprimées en Angleterre, ont mis *Saint-Gilles, Survie*, et ainsi, en dénaturant une partie du nom pour en faire un nom séparé, le traducteur a supposé un lieu appelé *Survie*, qui n'existe point.

à entendre ; ce sens est le même que celui de l'article 10 de la partie primitive, et contient une règle de droit commun qui n'est susceptible d'aucune difficulté véritable.

Quant aux huit articles inédits formant la troisième partie, ils se trouvent dans le *Black Book*, intercalés entre les vingt-quatre articles primitifs et le vingt-cinquième : mais ils en diffèrent d'une manière qui mérite d'être remarquée; ils commencent tous par la formule spéciale, *Item, ordonné est par coutume de mer.* Je ne fais aucun doute que ces articles, dont j'ai indiqué les sommaires page 287, n'appartiennent à l'Angleterre. Y ont-ils été rédigés du temps de Richard I.er, ou du temps d'Henri III, et seroit-ce à cette circonstance qu'il faudroit attribuer ce que les jurisconsultes anglais ont dit de ces deux rois, relativement aux Rôles d'Oléron? Il est permis à un Français d'avouer qu'il n'a aucun moyen de résoudre cette question; elle n'a pas occupé les écrivains anglais, plus à portée de la discuter d'une manière solide. Je dois seulement faire observer que le français de leur rédaction a une ressemblance frappante avec celui des deux actes de la douzième et de la quarante-neuvième année du règne d'Édouard III relatifs au droit maritime, entre lesquels la compilation des Rôles est placée dans le *Black Book;* du reste, ils ne se trouvent point dans les deux autres manuscrits d'Angleterre.

J'aurois pu, d'après cet exposé, réserver ces articles pour le chapitre dans lequel je recueillerai les anciens monumens du droit maritime d'Angleterre : mais, comme ils ne portent aucun caractère législatif, j'ai mieux aimé les joindre au reste de la compilation, dans laquelle les rédacteurs anglais les ont insérés.

Il me reste à traiter des derniers articles qui se trouvent dans les seules éditions de Garcie et de Cleirac. Aucun autre pays que la France ne les revendique : je dois donc me borner à examiner, 1.° en quel temps on peut supposer qu'ils ont été rédigés; 2.° si l'on peut les considérer comme des usages maritimes du même genre, et recueillis ou compilés dans la même intention que les articles précédens. Ils n'avoient jamais été imprimés avant que Garcie les publiât dans son Routier de la mer; et les personnes les moins habituées à étudier les différences entre le style et l'orthographe de chaque siècle peuvent s'assurer qu'ils sont écrits en langage du XVI.e siècle.

Ils traitent exclusivement des *bris et naufrages* et des *épaves* ou *varech.* On n'y trouve pas une seule disposition applicable aux conventions ou aux négociations privées. Il est impossible, à ce premier aperçu, de ne pas reconnoître que leur objet est tout-à-fait différent de celui qui a donné lieu à la rédaction non-seulement des deux premières parties, mais même des huit articles ajoutés en Angleterre. Les articles de cette quatrième partie sont au nombre de vingt-et-un.

L'article numéroté 25 dans l'édition de Cleirac (29 et 30 dans celle de Garcie) suppose l'existence de coutumes locales qui attribuoient au seigneur

du lieu un tiers des objets échoués provenant d'un naufrage, un tiers à ceux qui les avoient sauvés, un tiers aux propriétaires victimes du sinistre. Il prononce l'excommunication et la peine du gibet contre les pilotes locmans qui, dans leur intérêt propre et dans celui des seigneurs, feroient échouer ou périr un navire. L'article 26, édition de Cleirac (31, édition de Garcie), va plus loin; il veut que le seigneur complice de ce crime soit attaché à un poteau dans sa propre maison, que le feu y soit mis, et que sur l'emplacement de cette maison, qui sera démolie, on fasse un marché aux pourceaux.

Les articles 29, 30 et 31, édition de Cleirac (26, 27 et 28, édition de Garcie), présentent un système différent. Ils n'accordent aucune part aux seigneurs dans les choses échouées : ils leur imposent l'obligation de s'opposer au pillage que tenteroient de faire les habitans des côtes; de veiller au sauvetage, sans permettre que les travailleurs reçoivent ou exigent rien au-delà d'un salaire raisonnable; de faire donner les avis nécessaires aux parens des naufragés; de garder les objets sauvés pendant un an, au bout duquel ils doivent les vendre pour en employer le prix en œuvres pies, sans en rien conserver, sous peine d'excommunication et des châtimens déjà énoncés. Enfin l'article 46, édition de Cleirac (45, édition de Garcie), défend à qui que ce soit de piller les naufragés, mais le permet cependant à l'égard des pirates et des ennemis de la foi.

Pour éviter la confusion, je m'arrête à ces articles; je m'occuperai séparément des autres, qui sont relatifs aux *épaves maritimes*.

Ces articles ne me paroissent point avoir été rédigés dans le même temps que ceux des trois premières parties. Ce n'est pas seulement parce que le français de leur rédaction est du XVI.^e^ siècle : un tel argument seroit peu concluant; car on pourroit me dire que, les premiers manuscrits ayant été perdus, il n'en reste que la traduction faite par Garcie : plusieurs chroniques et anciens écrits français sont effectivement dans ce cas. Mais, ce qui me semble plus décisif, les principes fondamentaux de ces articles sont en opposition directe avec l'état de choses qui existoit à l'époque où la partie primitive des Rôles d'Oléron a été rédigée.

Quoique j'aie, en général, l'intention d'éviter les hors-d'œuvre dans mes dissertations, je suis obligé de remonter un peu haut relativement aux principes sur les choses échouées par l'effet de la tempête, ou de tout autre sinistre. Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai dit de la législation ou des usages des peuples anciens; je ne rechercherai même pas ce qui avoit lieu chez toutes les nations modernes : la France est le seul pays dont il soit nécessaire de s'occuper en ce moment.

Il n'est pas aisé de connoître exactement quelle étoit, à cet égard, la législation française sous les deux premières races. Le mot *naufragium* n'est employé dans les Capitulaires que pour désigner la ruine de la fortune, et ce que, dans le langage usuel et légal, nous appelons la *déconfiture*, la *faillite*.

Cependant, à cette époque, le commerce maritime n'étoit pas sans importance; et les naufrages devoient être d'autant plus fréquens, que l'habileté et l'expérience des navigateurs étoient moins grandes.

Les habitans des rivages respectoient-ils le malheur? le droit de s'emparer des débris des naufrages leur appartenoit-il, à l'exclusion du fisc? ou enfin le fisc exerçoit-il ce droit? Je conviens qu'il m'est impossible de répondre catégoriquement à ces trois questions, dont l'une, cependant, doit présenter la véritable hypothèse.

Il est probable que le fisc n'exerçoit point le droit de s'emparer des effets naufragés, au préjudice des victimes de l'accident : aucune loi n'en parle; et les Capitulaires, qui ont réglé tant de détails minutieux sur les droits du souverain et sur ce qui composoit les produits du domaine et du fisc, n'en disent pas un mot. Je ne crois pas aussi que les habitans des rivages eussent la faculté légale de s'emparer des dépouilles des naufragés : un droit de cette espèce est trop en opposition avec les principes de justice et de morale dont les Capitulaires offrent tant de vestiges remarquables, pour que Charlemagne n'ait pas usé de toute son influence afin de l'abolir, ou du moins d'en atténuer les effets désastreux. On a vu, dans le chapitre IV, que le code des Visigoths prononçoit des peines contre ceux qui pilloient les naufragés; tout porte à croire que la législation de Charlemagne n'étoit ni moins juste ni moins généreuse. On trouve même, dans le chapitre CCCXXXIII du livre VI et dans le chapitre CCXI du livre VII des Capitulaires, une disposition qui oblige à secourir les victimes d'accidens.

Il est difficile aussi, je l'avoue, de croire que, dans ce temps, les habitans des côtes fussent meilleurs que ceux d'aujourd'hui; et, lorsque, parvenus au plus haut degré de civilisation, nous avons encore besoin de lois sévères pour contenir leur avidité, on peut justement douter que, sous les deux premières races, les naufragés aient obtenu une sécurité dont ils ne jouissent pas toujours à l'aide d'une législation faite pour les protéger par des peines contre les déprédateurs et par le secours de la force publique.

Peut-être ne faisoit-on aucune difficulté de permettre aux naufragés de recueillir les débris de leurs effets sur le rivage, ou du moins le droit ne leur en étoit pas refusé par la coutume ou par la loi. Ils n'étoient exposés qu'à ce dont chacun peut courir de risques en tout lieu, et sans doute beaucoup plus dans des temps et des pays mal civilisés, c'est-à-dire, aux vols que les habitans des côtes pouvoient commettre.

Mais probablement aussi à cette époque, où les propriétaires de navires les conduisoient eux-mêmes, où ceux des marchandises les accompagnoient, on présumoit facilement que si, à l'instant du naufrage, personne ne se présentoit, tous avoient péri. La législation n'étoit point encore assez parfaite pour avoir pris des mesures de conservation dans l'intérêt des absens; et peut-être, dans ce cas, les objets naufragés, considérés comme biens vacans,

appartenoient-ils au premier occupant. D'ailleurs, la maxime qui attachoit à la possession d'une chose mobilière la présomption de propriété, ayant été introduite chez les peuples modernes à une époque évidemment antérieure au V.e siècle, comme je l'ai fait observer page 152, on conçoit de quelle difficulté devoit être entourée la réclamation de celui qui, quelque temps après le naufrage, seroit venu réclamer des choses perdues par l'effet de cet accident.

Des événemens extraordinaires concoururent sans doute à changer cet état de choses vers la fin de la seconde race. Les invasions des habitans du Nord sur les côtes et bientôt dans l'intérieur de la France dûrent en être la cause.

Ces invasions avoient, comme on le sait, commencé sur les côtes de la Neustrie en 841, et ne cessèrent qu'en 923, ou peu après, lorsque cette province eut été abandonnée aux Normands par Charles le Simple; sur les côtes de Bretagne en 830, jusqu'en 937 ou environ; sur les côtes d'Aquitaine en 833, jusque vers 935; et, dans cette période d'un siècle, le droit de s'emparer de tout ce qui abordoit sur le rivage s'étoit établi en faveur des habitans des côtes, comme une sorte de compensation, de représailles, et la conséquence de l'état habituel d'hostilité.

Lorsque la France fut délivrée de ces redoutables ennemis, le système féodal, qui s'étoit introduit, s'étendoit et se consolidoit de plus en plus. On s'étoit habitué à ne reconnoître aux naufragés aucun droit sur ce qui étoit jeté sur le rivage; le seul changement qui s'opéra fut, sans doute, que les particuliers cessèrent d'être autorisés à s'en emparer par le droit du premier occupant, et que les choses naufragées furent considérées comme objets sans maître, dont le souverain seul pouvoit disposer. Or, comme les grands vassaux de la couronne prétendoient à la souveraineté la plus étendue dans leurs fiefs, les bris et naufrages devinrent des droits d'une grande importance pour ceux qui possédoient le littoral. Ces mêmes droits, exercés par les rois dans les provinces de leurs domaines, furent souvent concédés à de simples seigneurs, comme on le voit notamment par une charte de 1099 (1), et plus souvent ils furent usurpés (2).

Il est bien vrai que Dumoulin, dans ses notes sur le Traité de Ferrault, *Privilegia aliqua regni Franciæ*, prétend que le fisc se bornoit à conserver les choses naufragées, pour les rendre à leurs propriétaires. Peut-être dans les premiers momens où les peuples respirèrent après les invasions des Normands, et lorsqu'il n'y eut plus de motifs aux représailles, se bornoit-on à cette mesure protectrice. On voit en effet dans les articles 16 et suivans de l'ancienne coutume de Normandie, écrite probablement sous le règne de S. Louis, mais constatant des usages plus anciens, que les objets naufragés

(1) Du Cange, *Glossarium mediæ et infimæ latinitatis*, voc. *Naufragium*. On peut voir aussi la dissertation étendue qu'il a placée sous le mot *Lagan*.

(2) Choppin, *De moribus Andegavensium*, cap. II, n. 2 et 3.

n'appartenoient au fisc qu'à défaut de réclamation par le propriétaire dans l'an et jour; et ces sages principes furent peut-être d'abord le droit commun du royaume.

On s'en écarta dans la suite d'une manière aussi injuste que cruelle. Dans quelques provinces, les naufragés étoient impitoyablement dépouillés de la totalité de ce qui échouoit à la côte. D'Argentré et les auteurs les plus instruits des usages et des lois de la Bretagne, dont le littoral est si étendu et la côte si dangereuse, attestent que ce droit étoit exercé par les ducs, dès les X.e et XI.e siècles (1). Il en étoit sans doute de même sur les côtes d'Aquitaine, mais avec quelques adoucissemens, consistant, si l'on en croit Cleirac, qui toutefois n'en donne point de preuve, en ce que les choses naufragées étoient partagées par tiers entre le propriétaire, le sauveteur, et le seigneur des lieux (2). Les rois d'Angleterre possesseurs de ce duché essayèrent plusieurs fois d'abolir ou du moins de modifier cette rigueur; le plus ancien monument à cet égard est l'ordonnance d'Henri II de 1174 (3), que Cleirac, par je ne sais quelle cause, attribue à Henri III, et date de 1226. Sans doute encore le même droit avoit lieu dans d'autres provinces de France, puisqu'il fut porté par les croisés dans le royaume de Jérusalem, où il a subsisté jusqu'à ce que le roi Amauri l'ait aboli pour les pays restés sous la domination des Latins, comme le prouve le chapitre XLVI de l'Assise des bourgeois.

Cependant il est difficile de croire que cette rigueur fût appliquée aux navigateurs français qui faisoient naufrage; peut-être n'étoit-elle exercée qu'à l'égard des étrangers : d'Argentré fournit quelque appui à cette conjecture, et laisse entendre que les ducs de Bretagne n'usoient point de ce droit contre leurs sujets, ou du moins n'en usoient que par forme de peine contre ceux qui n'avoient pas fait usage du secours des pilotes expérimentés entretenus sur la côte (4).

Il étoit réservé à la religion de préparer la réforme d'une si effroyable injustice. Aussi voit-on que le concile de Nantes, tenu en 1127, la condamne expressément : on peut vérifier, dans la Bibliothèque des Pères, tome XXI, page 45, les expressions du concile, et notamment le compte qu'Hildebert, archevêque de Tours, en rendit au pape. Mais long-temps encore l'intérêt privé ferma les oreilles à la voix de l'humanité et aux anathèmes de la religion.

On voit cependant par un traité de 1231, entre S. Louis et le duc de Bretagne, que cet usage odieux étoit alors converti en droits pécuniaires, dont le paiement affranchissoit les navigateurs de la confiscation des choses naufragées; mais ces modifications, résultat d'un accord de souverain à

(1) Hévin, *Questions concernant les matières féodales*, pag. 350.

(2) *Us et Coutumes de la mer*, sur l'article 26 des Rôles d'Oléron, qui paroît attester l'existence de cette coutume.

(3) Rymer, *Acta, Fœdera*, &c. t. I, pag. 12.

(4) D'Argentré, *Comment. in Cons. Britann.* art. 56, not. 1, n.° 43. — Choppin, *De domanio*, lib. I, tit. XV.

souverain, ne furent pas communes à tous les peuples qui fréquentoient la côte de Bretagne (1).

On peut croire que S. Louis avoit lui-même donné l'exemple, et que les principes de l'ancienne coutume de Normandie étoient suivis dans ses états. Néanmoins je dois convenir que sous son successeur immédiat, Philippe le Hardi, une ordonnance de 1277, rendue en faveur des marchands italiens établis en France, fournit des présomptions contraires; l'article 15 porte ces mots : « Si autem aliquem de dicta universitate naufragium in nostris doma- « niis pati contingat, propter hoc res eorum naufraage [*naufragæ*] in parte « vel in toto nostræ non erunt, nec nobis venient in commissum (2).

A mesure que les Rois affermissoient le trône sur les ruines du régime féodal et recouvroient leur souveraineté long-temps usurpée, l'exercice de ces droits de naufrage rentra au domaine de la couronne et fit partie des revenus du fisc. En 1465 et 1469, Louis XI les énonçoit formellement au nombre de ceux qui composoient l'apanage de son frère (3). Une saine politique portoit souvent, il est vrai, les Rois à en affranchir les commerçans étrangers qu'ils désiroient attirer dans leurs états; ainsi dans l'ordonnance du mois de février 1461, rendue en faveur des Hollandais, Brabançons et Flamands, on lit, art. 4 : « *Item*, s'il advenoit que aucuns des navires « desdictes nacions, par fortune de mer ou autre accident fortuit, fussent « periz à la coste de la mer et en nostre obeyssance, nous voulons que les « marchands à qui seroient lesdicts navires puissent mectre la main en « iceulx et aux biens et marchandises qui seroient dedans au temps dudit « nauffraige, et les appliquer au prouffit de ceulx à qui ilz seroient, en payant « seulement la peine de ceulx qui aideront à les sauver et recueillir, *nonobs-* « *tant quelconques droits de nauffraige que nous ou noz successeurs puis-* « *sions pretendre ne demander esdictes choses et quelxconques costumes* « *dont l'en pourroit avoir sur ce usé au contraire.* » Des dispositions semblables se trouvent dans l'ordonnance du mois d'avril 1464 en faveur de la Hanse Teutonique (4). Mais, par cela seul que des exceptions étoient nécessaires, il est clair que le principe de la confiscation subsistoit encore au XV.e siècle.

La perte d'un grand nombre de pièces relatives à la législation française, et l'imperfection des recueils des actes antérieurs au règne de François I.er (5), ne permettent pas d'indiquer exactement à quelle époque le sort des naufragés commença d'être adouci. Un fait certain, c'est que l'ordonnance

(1) Voir les documens imprimés dans les éditions de la très-ancienne coutume de Bretagne, sous le nom de *Noblesses*.

(2) *Ordonnances du Louvre*, t. IV, pag. 672.

(3) *Ordonnances du Louvre*, t. XVI, pag. 395, et XVII, pag. 210.

(4) *Ordonnances du Louvre*, t. XV, pag. 349, et XVI, pag. 200.

(5) Cette remarque n'est point applicable à la collection du Louvre; mais elle n'a pas encore atteint la fin du règne de Louis XI.

de 1543 est le premier monument d'un système humain et politique (1). Les articles 11 et 12 reconnoissent aux naufragés le droit de recouvrer leurs propriétés, soit qu'elles aient échoué sur le rivage, soit qu'elles aient été englouties par la mer; ils leur donnent la faculté de les réclamer dans l'an et jour de la perte, et ne les attribuent au fisc qu'après ce délai (2). Une ordonnance spéciale parut même nécessaire pour la Bretagne; elle fut rendue en 1567.

Cet état des usages et de la législation étant ainsi fixé d'après des monumens incontestables, il est facile de reconnoître que les articles analysés plus haut se rapportent à une époque où la faculté de dépouiller les naufragés n'étoit plus considérée comme un droit inhérent à la souveraineté.

Toutefois, les articles 25 et 26 dans l'édition de Cleirac (29, 30 et 31, édition de Garcie) me semblent n'avoir jamais été le résultat des décisions des tribunaux. Dans aucun monument de la jurisprudence française, même à cette époque, brillante pour la civilisation et si remarquable pour l'étendue de la puissance royale, où Louis XIV plaçoit les naufragés sous sa protection (3), nous ne trouvons d'exemple des peines extraordinaires que ces articles prononcent contre les seigneurs, bien coupables sans doute, qui s'entendoient avec les locmans pour faire périr les navires et s'en partager les débris. On ne peut voir dans ces articles que les imprécations d'un homme de bien, indigné des excès auxquels l'avarice et l'abus du pouvoir s'étoient portés; d'un homme pieux qui croyoit ne pouvoir souhaiter, dans ce monde et dans l'autre, trop de mal aux auteurs de pareils crimes.

Cependant des vœux et des imprécations de cette sorte supposent déjà quelques améliorations dans les mœurs et même dans la législation. Il est difficile de croire qu'on se fût exprimé ainsi à une époque où le droit des seigneurs du territoire, de confisquer les effets naufragés, étoit avoué par les lois. On peut donc supposer que ces deux articles ont été rédigés dans un temps que j'appellerois en quelque sorte le passage de l'injustice à la justice, où les regrets de la cupidité et les souvenirs d'une habitude long-temps considérée comme un droit luttoient contre l'introduction des principes consacrés depuis par l'ordonnance de 1543.

Ici néanmoins se présente une difficulté. Les articles dont il s'agit, quel qu'en soit l'auteur, ont été publiés par Garcie. Si nous en croyons le P. Le Long, *Bibliothèque historique de la France*, n.° 836, cet auteur a composé son ouvrage en 1484; au moins il est incontestable que son livre a été imprimé en 1542 : or à l'une et l'autre époque l'ordonnance de 1543 n'étoit

(1) Choppin, *De domanio*, lib. 1, tit. XV, cite l'article 11 de l'ordonnance de 1517 comme contenant la même règle; mais c'est une erreur.

(2) Le parlement de Paris, par la plus étrange des injustices, s'opposa à la seconde de ces dispositions, et déclara que les propriétaires d'objets engloutis par la mer n'auroient que deux mois pour les réclamer. L'effet de cette modification ne fut aboli que par l'ordonnance de 1629, dont celle de 1681 a confirmé les dispositions.

(3) Ordonnance de 1681, livre IV, titre IX, art. 1.

pas promulguée. On peut répondre cependant que probablement sous le règne du sage et bon Louis XII les principes de cette ordonnance, sans avoir encore été revêtus du caractère de loi, s'étoient introduits, ou qu'une loi, non conservée, les avoit exprimés.

Mais auprès des articles sur lesquels je viens de m'expliquer on en trouve d'autres qui présentent un système tout différent et qui ne peuvent évidemment être l'ouvrage du même rédacteur. Ce sont d'abord les articles 29, 30, 31 et 46, dans l'édition de Cleirac (26, 27, 28 et 45 de l'édition de Garcie); ils ne limitent à aucun temps le droit des naufragés de réclamer, et ne permettent point qu'en aucun cas, leur silence durât-il trente ans, le fisc s'en approprie la valeur; ils obligent les seigneurs à l'employer en œuvres pies et charitables. Je ne crois pas qu'on puisse voir dans ces articles une jurisprudence proprement dite, et l'attestation d'un état de législation qui ait existé en quelque partie que ce soit de la France.

Les objets qui n'ont point de maître, ou, ce qui est la même chose, que les propriétaires n'ont pas revendiqués dans le délai légal, ont toujours appartenu au fisc. On peut dire, sans doute, que le délai d'un an accordé pour les réclamations n'est pas suffisant; on peut applaudir à l'humanité du Roi, ou du grand amiral, qui n'opposoient jamais cette rigoureuse déchéance (1) : mais je ne connois ni loi ni coutume qui eût consacré le système des quatre articles dont je viens de parler.

Les articles 32, 33 et 45, édition de Cleirac (31, 32 et 44, édition de Garcie), sont la conséquence des précédens, et doivent avoir eu le même rédacteur. Ils en appliquent les règles aux choses que les navigateurs ont jetées en mer, lorsqu'ils étoient en danger de périr, et aux ancres qu'un navire est forcé d'abandonner : en conséquence, ils assurent aux propriétaires le droit de les réclamer, et ne permettent à personne de s'en emparer.

Les autres articles sont relatifs au droit introduit dans le moyen âge et consacré par la plupart des législations modernes, qui accordoit au fisc, à l'exclusion des inventeurs, les objets sans maître connu, et même les baleines et les poissons à lard pris sur le rivage. Les règles qu'ils contiennent ont beaucoup de ressemblance avec les dispositions de la coutume de Normandie citées plus haut; ils en sont en quelque sorte le commentaire. Si l'on ajoute à cette circonstance que, dans les articles primitifs imprimés en tête de ceux-ci, les noms de Bordeaux, la Rochelle, et autres ports d'Aquitaine, sont remplacés par ceux de Rouen, Caen et autres de la Normandie, on pourroit soupçonner que la partie dont il s'agit a été rédigée dans cette province (2).

(1) M. de Pastoret, *Disc. prélimin.* du tome XV des *Ordonnances du Louvre*, pag. xxxij.

(2) S'il étoit nécessaire de prouver, ce qui ne paroît pas être mis en doute, que cette série d'articles n'appartient pas à l'Angleterre, on pourroit l'induire de la rédaction de ceux qui concernent les baleines et autres poissons à lard. Britton, le plus ancien des praticiens anglais, qui vivoit au XIII.e siècle, atteste un usage immémorial en Angleterre, d'attribuer la tête de la baleine au roi et la queue à la reine. Il est à croire qu'un rédacteur anglais n'auroit pas oublié cet usage.

Cette conjecture peut être fortifiée par une autre circonstance. On a toujours considéré en France le droit de s'approprier les choses échouées sur le rivage, comme un droit régalien que les seigneurs ne pouvoient exercer en vertu de leur droit de fief ou de justice, s'ils n'avoient obtenu une concession du Roi. La Normandie seule faisoit exception à cette règle. Les seigneurs locaux, en vertu de l'article 17 de l'ancienne coutume et de l'ordonnance de 1314, appelée *la Charte aux Normands*, y exerçoient les droits d'épave, appelés dans cette province *varech*, lesquels leur furent expressément confirmés par les articles 37 et suivans du titre IX du livre IV de l'ordonnance de 1681. Or précisément les articles de la partie de la compilation dont il s'agit en ce moment ne parlent que des seigneurs locaux et de leurs droits.

Il n'y a aucune conjecture probable à proposer sur l'auteur de ces articles. Si Garcie, qui, le premier, les a publiés, n'annonçoit pas qu'il est commerçant, je pourrois les lui attribuer : mais le texte est accompagné d'un trop grand nombre de citations du droit romain, du droit canonique et de leurs gloses, pour qu'on puisse se défendre d'y reconnoître le travail d'un homme livré à l'étude spéciale de ces autorités. En lisant un grand nombre d'articles où il est parlé d'excommunications, de devoirs pieux et charitables, d'obligations de conscience, de nécessité de consulter les supérieurs, je les croirois l'ouvrage de quelque ecclésiastique qui aura voulu donner les inspirations de son zèle et de son amour de la justice pour des décisions juridiques, en les annexant, avec la formule, *tel est le jugement*, aux véritables Rôles d'Oléron. Il seroit possible que Grégoire de Toulouse, *De republica*, eût voulu faire allusion à ces articles, qu'il considéroit comme un ouvrage privé. Après avoir rendu compte des principes de la coutume de Normandie sur les choses échouées, il dit, livre IX, titre I, n.° 29 : « Extant plures jurisconsultorum « leges quibus prohibentur possessores prædiorum circa portus et littora « quippiam capere mari appulsum, navibus spoliatis, mersis, dissolutis, nau« fragis, nisi naves fuissent aut res piratarum. »

Je termine cette dissertation, peut-être un peu longue, par l'indication des moyens que j'ai pris pour publier une nouvelle édition des Rôles d'Oléron.

Les trois manuscrits d'Angleterre m'ont semblé, par les motifs que j'ai déjà donnés, devoir être la base principale du texte des vingt-cinq premiers articles. Je ferai remarquer néanmoins que le manuscrit d'Oxford, n.° 2454, et celui de la bibliothèque Cotton, sont d'un style plus ancien que le *Black Book*. Dans ce manuscrit, les vieilles locutions françaises y sont rajeunies : par exemple, au lieu de *ains*, *ainzois*, on y trouve *mais*, qui est encore le mot usuel; au lieu de *o* ou de *oue*, on y lit *avec*, &c. &c. Je n'en ferai donc usage que si la leçon des deux autres me paroît évidemment fautive. Il en est de même des manuscrits et des anciennes éditions de France. Mais je dois faire remarquer qu'ils contiennent dans quelques articles des dispositions

intercalées ou ajoutées, qu'on ne trouve ni dans les manuscrits d'Angleterre, ni dans la traduction castillane. J'ai cru devoir comprendre ces additions dans le texte, sauf à en faire l'observation. Une collation fera connoître les variantes de ces différens manuscrits, autres que celles qui tiennent à l'orthographe et à quelques déplacemens ou rajeunissemens de mots; elle servira, ou à justifier mon choix, ou à en faire un meilleur.

A l'égard des articles 26 et 27, privé du secours des manuscrits d'Angleterre, je me bornerai aux anciennes éditions de France. Pour les articles 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, lesquels n'ont jamais été publiés, je me servirai du *Black Book*, seul manuscrit qui les contienne; j'ai suivi exactement l'orthographe des mots telle que la présente la copie dont M. Séguier a eu la bonté de me faire l'envoi, sans me permettre d'y faire des corrections qui n'auroient été justifiées par aucune autorité. Quant au reste, puisque je n'ai point trouvé de manuscrits dont je pusse invoquer le secours, je donnerai le texte de Garcie, plus vieux que celui de Cleirac.

Je crois devoir offrir aussi quelques notions sur les traductions de la compilation; il en est de deux sortes.

Les premières, comprenant les seuls articles primitifs, ont été faites d'après les plus anciens textes. J'ai déjà parlé, page 300, de la traduction castillane, publiée par Capmani d'après un manuscrit de l'Escurial. Dans le chapitre suivant, je ferai connoître comment ces articles primitifs ont été traduits en Flandre et en Zélande, où ils sont devenus ce qu'on appelle *Jugemens de Damme* ou *Lois de Westcapelle*, et comment ils ont été communiqués aux villes maritimes de la Baltique, qui les ont traduits en plat-allemand.

Les secondes traductions sont faites d'après les éditions de Garcie ou de Cleirac: elles existent en anglais, en allemand, en hollandais et en italien.

La plus ancienne traduction anglaise est celle que j'ai indiquée page 310. Godolphin l'a reproduite à la suite de son ouvrage intitulé, *A View of the admiralty jurisdiction*. L'auteur de l'ouvrage intitulé, *A general Treatise* &c., a suivi Cleirac, dont il a traduit non-seulement le texte, mais encore le commentaire. L'auteur de l'ouvrage, *The Laws, Ordinances and Institutions of the admiralty of England*, n'en a traduit que le texte.

Engelbrecht, dans son ouvrage intitulé, *Corpus juris nautici*, oder Sammlung aller See-Rechte, a traduit le texte et le commentaire de Cleirac en allemand.

Leclercq, dans son ouvrage hollandais intitulé, *Algemeene Verhandeling van de Heerschappy der Zee*, &c., a traduit aussi en entier le texte de Cleirac et son commentaire; mais ce n'est pas d'après le français, son ouvrage étant une traduction du *General Treatise*.

Une traduction italienne du texte et du commentaire de Cleirac se trouve dans le tome I.^er^ de l'ouvrage intitulé, *Biblioteca di gius nautico*, publié à Florence en 1785.

On lit dans le chapitre VI de l'ouvrage de Lange, *Brevis Introductio in notitiam legum nauticarum et scriptorum juris reique maritimæ*, qu'il avoit préparé une traduction latine des Rôles d'Oléron. D'après les citations qu'il fait de l'ouvrage de Cleirac, il est présumable qu'il en avoit adopté le texte. Ainsi sa traduction auroit été inexacte et incomplète comme l'édition de son guide. Au reste, depuis 1724 que Lange est mort, je ne sache pas que sa traduction ait paru.

Un texte vieux français, quelque soin que j'eusse pris d'expliquer les mots ou les tournures de phrases difficiles même pour les nationaux, et à plus forte raison inintelligibles pour les étrangers, n'auroit pas été suffisant. J'ai donc accompagné celui que je publie d'une version en langage actuel. Je me suis borné à indiquer dans des notes sommaires les rapports ou les différences entre le texte et les lois qui le précèdent dans l'ordre de mon édition, ou à expliquer les motifs qui avoient amené l'introduction de principes et d'usages différens du corps de droit romain et des Basiliques. Il ne pouvoit y avoir aucune bonne raison pour rendre mon ouvrage volumineux par la réimpression du commentaire de Cleirac, très-diffus, surchargé d'une multitude de citations du goût des XV.^e^ et XVI.^e^ siècles, et sans utilité réelle dans une collection de documens originaux : mais j'aurai soin d'indiquer si l'article a été ou non publié par lui, et d'en citer le numéro. Ceux qui possèdent des éditions ou des traductions de cet auteur me sauront peut-être gré de cette attention.

DROIT MARITIME

VULGAIREMENT CONNU SOUS LE NOM

DE

ROOLES OU *JUGEMENS D'OLÉRON* (1).

CE (*a*) est la copie des Roulles (*b*) de Oleron et des Jugemens de mer.

VOICI les Rôles d'Oléron et les Jugemens de la mer.

ARTICLE PREMIER (1).

Premierement, l'en faict ung home (*c*) mestre d'une neef; la neef est à deux homes ou à trois (*d*); la neef s'enpart du pays dont elle est et vient à Burdeux ou à la Rochele (*e*) ou aillours, et se frette pour aller en pays estrange; le mestre ne

Le patron d'un navire appartenant à plusieurs propriétaires, qui se rend à Bordeaux, à la Rochelle ou en tout autre lieu, à l'effet de s'y fréter pour pays étranger, ne peut vendre ce navire sans ordre ou sans procuration des propriétaires (2) : mais, s'il a besoin d'argent pour le service du navire, il

(*a*) Bl. B. ne porte point de titre. D. M. *Cy commencent les coutumes de la mer. C'est l'establissement des Rolles d'Oleron, faits du jugement de la mer.* M. R. *Cy commencent les Jugemens de la mer, des maistres, des mariniers, des marchants et de tout l'estre de la mer.* Anc. édit. *Cy.... tout leur estre.* — (*b*) Oxf. *ou chartes d'Oleron.* — (*c*) Oxf. le mot *home* est omis. — (*d*) D. M. *à deux ou à plusieurs compaignons.* M. R. et anc. édit. *est à plusieurs compaignons.* — (*e*) Oxf. D. M. M. R. et anc. édit. *ne portent point la Rochelle.*

(1) Je crois devoir, pour l'intelligence des variantes que j'ai recueillies, présenter ici trois observations. 1.° Les citations des manuscrits ou des éditions qui m'ont fourni les variantes sont faites ainsi : le manuscrit de la bibliothèque Bodleiene d'Oxford, *Oxf.*; le manuscrit de Londres de la bibliothèque Cotton, *Cott.*; le *Black Book*, ou Livre noir de l'amirauté, *Bl. B.*; l'édition de D. Morice dans les preuves de l'Histoire de Bretagne, *D. M.*; le manuscrit de Rennes, *M. R.*; les anciennes éditions de 1485 et années suivantes, *anc. édit.* 2.° Les textes publiés par Garcie et par Cleirac ne pouvant être considérés comme originaux d'après ce que j'ai dit pages 284 et suivantes, je n'en ferai aucun usage dans ces collations; mais, lorsque la rédaction adoptée par l'un ou l'autre de ces auteurs me fournira matière à quelques observations, je les insérerai dans les notes. 3.° Lorsqu'un article portera dans quelques manuscrits ou éditions un autre numéro que dans celle que je publie, j'en ferai mention, sans m'astreindre à d'autres indications.

(2) Aucun texte précis des lois romaines, des Basiliques, ni même de la compilation connue sous le nom de Droit maritime des Rhodiens, ne contient cette prohibition; mais il faut s'empresser d'ajouter qu'elle est la conséquence naturelle et légale de la qualité d'un préposé dont la mission consiste uniquement à diriger le navire et à pourvoir aux besoins de la navigation. Cette prohibition étoit assurément prononcée par le droit romain d'une manière implicite, puisque le fr. 1, § 3, du titre 1 du livre XIV du Digeste, *De exercitoria actione*, exigeoit un pouvoir spécial pour que le patron fût autorisé à acheter autre chose que des objets nécessaires au navire. On a pu et dû en induire, à plus forte raison, qu'il ne lui étoit pas permis de vendre ce même navire dont la conduite lui étoit confiée. Aucune disposition des articles suivans n'apprend si l'on avoit admis une exception pour le cas où le navire se trouvoit hors d'état de continuer le voyage, ce qu'on appelle *innavigabilité*, cas prévu par l'article 4, qui le considère comme une cause légitime de rupture de voyage. Il devoit en résulter la nécessité de vendre le navire dans le lieu où l'on avoit été contraint de rester; il est probable que le patron étoit obligé d'attendre les ordres du propriétaire, comme au cas de naufrage prévu dans l'article 3.

poet mye vendre la neef s'il n'a coumandement ou proquracion des seignors (*a*): mès, s'il a mestier de despences (*b*), il poet bien mettre asquns des appareilz en gaige par conseil des compaignons (*c*) de la neef. Et ce est le juggement en ce cas.

peut, de l'avis de l'équipage, mettre des apparaux en gage (1). C'est le jugement en ce cas.

ART. 2.

Une neef est en ung haven et demourant (*d*) pour atténdre son temps (*e*), et, quant vient à son partir (*f*), le mestre doit prendre conseil oue ses compaignons (*g*), et leur dire : Seignors, nous avons cest temps (*h*). Asqun y aura qui dyra, Le temps n'est pas beal (*i*), et asquns qui dyront (*k*), Le temps est beal et bon, le mestre se doibt acquorder (*l*) oue le plus des compaignons (*m*); et s'il faict aultrement (*n*) et la neef s'enperdoit, il est tenu à rendre la neef et les darrées s'ilz se perdent (*o*), s'il a de quoi. Et ce est le juggement en ce cas.

Lorsqu'un navire est dans un havre où il attend le moment favorable de partir, le patron ne peut mettre à la voile, sans consulter l'équipage, et doit dire à ceux qui le composent : *Voyez le temps que nous avons.* Si les uns disent, *Ce temps n'est pas bon;* si les autres disent au contraire, *Ce temps est bel et bon,* le patron doit se conformer à l'avis du plus grand nombre; car, s'il fait autrement, et que le navire périsse, il est tenu d'indemniser les propriétaires du navire et du chargement, s'il a de quoi. C'est le jugement en ce cas (2).

ART. 3.

Une neef se peryt (*p*) en asqune terre ou en quel lieu que ce soit, les mariners sont tenuz à sauver en quant qu'ils purront de la neef et des darrées (*q*); et s'ilz y aident, le mestre est tenu à lor bailler

Lorsqu'un navire périt en quelque lieu que ce soit, les matelots sont tenus de sauver le plus qu'ils pourront des débris et du chargement. Dans ce cas, le patron doit leur payer un salaire raisonnable, et les frais de conduite dans leur pays, autant que la valeur

(*a*) D. M. ajoute, *à qui la neff est.* — (*b*) D. M. M. R. et anc. édit. *mestier d'argent pour les despences de la neff.* — (*c*) D. M. *des compaignons mariniers de la neff* M. R. et anc. édit. *des mariniers.* — (*d*) Oxf. ne contient pas ce mot. D. M. M. R. et anc. édit. *havre et demoure.* — (*e*) M. R. et anc. édit. *son fret et son temps.* — (*f*) D. M. M. R. *quand il vient à s'en partir.* Anc. édit. *quand vient à soy deipartir.* — (*g*) D. M. *doit appeler ses compaignons.* — (*h*) D. M. *vous haite-t-il cest temps.* M. R. et anc. édit. *vous hète ce temz.* — (*i*) D. M. *Cest temps n'est pas bon, car il est nouveau venu, et le debvons laisser asseoir.* M. R. et anc. édit. *n'est mie bon, car il est venu de nouvel et le debvons &c.* — (*k*) D. M. M. R. et anc. édit. *et les autres diront.* — (*l*) D. M. M. R. et anc. édit. *est tenu à soy accorder &c.* — (*m*) Cott. *le plus somme de compaignons.* — (*n*) Ces mots manquent dans les Mss. d'Angleterre. — (*o*) M. R. et anc. édit. *la somme qui seroit prisée, et s'il a de quoi.* — (*p*) Oxf. Cott. et D. M. *s'en part.* — (*q*) D. M. *le plus qu'ils pourront sauver.* M. R. et anc. édit. *le plus qu'ils pourront des biens de la neff et des denrées.* D. M. et anc. édit. *et s'ile aident à les sauver.*

(1) Le fr. 7 du titre I du livre XIV du Digeste, *De exercitoria actione*, n'exigeoit pas que le patron consultât l'équipage pour faire un emprunt auquel il affectoit le navire; mais il veut que la nécessité soit constatée et même prouvée par le prêteur. Cette faculté de mettre en gage des apparaux du navire pour se procurer l'argent nécessaire n'avoit-elle lieu, à l'époque de la rédaction des Rôles, que pour un prêt pur et simple, ou avoit-elle lieu aussi pour un prêt à la grosse? Le texte de notre article, ni aucun autre, ne résolvent la difficulté. Il est probable que le prêt pouvoit être fait à la grosse, la garantie d'un gage n'ayant rien de contraire à la nature de ce contrat, comme le prouve le fr. 1, § 7, du titre IX du livre IV du Digeste, *Nautæ, caupones,* &c. Le prêt à la grosse étoit certainement pratiqué dans le moyen âge, comme on l'a vu par l'interprétation d'Anien, rapportée page 150.

(2) Il n'y a point aussi de textes dans le droit romain, dans les Basiliques, ni dans la compilation rhodienne, qui imposent l'obligation de consulter l'équipage avant de mettre à la voile; le chapitre IV du titre II du livre LIII des Basiliques se borne à déclarer qu'il y a faute de naviguer dans un temps inopportun.

lors coust resonablement à venir en lor terre, s'ilz ont tant saufvé par quoy puisse le faire; et poet bien (*a*) engager, s'il n'a deniers, de ce qu'ilz saufveront pour les ramener en lor terre (*b*); et s'ilz n'aident (*c*), il n'est mye tenu de rien lor pourvoir, ainz perdrent lors louyers quant la neef est perdue. Et le mestre ne poet vendre appareilz de la neef s'il ne ait coumandement ou proquracion des seignors, ainz les doit mettre en salvegarde jusques à temps qu'il saiche la volunté des seignors; et ce doit-il faire le plus loyaulment qu'il purra; et s'il fesoit aultrement, il est tenu l'amender s'il a de quoi. Et ce est le juggement en ce cas.

des choses sauvées peut suffire (1); et s'il n'a pas assez d'argent, il peut mettre les objets sauvés en gage (2) pour se procurer de quoi les ramener en leur pays. Si les matelots refusent de travailler au sauvetage, il ne leur est rien dû; et au contraire, quand le navire se perd, ils perdent aussi leurs loyers (3). Le patron ne peut vendre les choses sauvées, sans ordre ou pouvoir des propriétaires (4); mais, jusqu'à ce qu'il ait reçu leurs instructions, il doit mettre tous ces objets en lieu sûr avec la plus grande exactitude, sous peine d'en répondre s'il a de quoi. C'est le jugement en ce cas.

ART. 4 (5).

Une neef s'enpart de Burdeux ou de aillours (*d*), il avient asqune fois que éle s'enpeyre (*e*), l'en saufve le plus que l'en poet des vyns et des autres darrées (*f*); les marchantz et le mestre sont en grant debat, et demandent les marchantz du mestre d'avoir lors darrées; ilz les deibvent bien avoir poyantz lors fretz de tant come la neef a fait de vyage (*g*) s'il plest au

Lorsqu'un navire parti de Bordeaux ou d'un autre lieu avec son chargement devient hors d'état de continuer sa route, on doit sauver le plus qu'on peut des choses chargées. Il s'élève parfois contestation entre le patron et les chargeurs, qui demandent qu'on leur délivre ce qui leur appartient. Le patron ne peut s'y refuser, pourvu que les chargeurs paient le fret au *prorata* du voyage effectué, si le patron l'exige (6): mais, s'il le préfère, il peut faire réparer son navire, s'il y a moyen

(*a*) Oxf. Cott. Bl. B. omettent depuis les mots *lor bailler* jusques et y compris *poet bien*. — (*b*) D. M. *et peut bien engager des choses quelles seront sauvées o aucun prud'homme pour les avoir, s'il n'a deniers à les ramener en leurs terres*. M. R. *et peut bien, s'il n'a deniers, engager.... pour les avoir*; le reste est omis. Anc. édit. même leçon, à l'exception des mots *s'il n'a deniers*.— (*c*) D. M. M. R. et anc. édit. ajoutent, *es dites choses sauver*.— (*d*) D. M. M. R. et anc. édit. *chargée*.— (*e*) Bl. B. *que la neef se periase*.— (*f*) Bl. B. ajoute, *qui sont dedans*.— (*g*) D. M. M. R. et anc. édit. ajoutent *vue pour vue, cours pour cours*

(1) Cette obligation de travailler au sauvetage étoit sans doute, dans le droit romain et les Basiliques, une conséquence de la préposition du patron et du louage de services des matelots. La compilation rhodienne s'en explique d'une manière plus expresse dans le chapitre XXXI de la troisième pièce; les chapitres XLV et XLVI accordoient, dans ce cas, une rétribution proportionnée à la valeur des objets sauvés. La disposition de notre article est, au surplus, en harmonie parfaite avec le très-ancien droit français, puisque le chapitre CCCXXIII du livre VI et le chapitre CCXXI du livre VII des Capitulaires imposoient à toute personne l'obligation de porter secours à ceux qui étoient victimes de quelque accident.

(2) Ici l'avis des principaux de l'équipage n'est pas requis, parce qu'il ne s'agit plus de délibérer sur le moyen d'achever le voyage entrepris. Le patron n'est plus, à proprement parler, le directeur du navire, mais un mandataire qui, sous sa seule responsabilité, doit agir au mieux, dans l'intérêt de ses commettans.

(3) Cette disposition cadre avec celle qui suit, où l'on déclare que, si le navire périt, les matelots perdent leurs loyers. On ne trouve dans aucun des monumens du droit maritime romain ou des Basiliques ce principe qui réduit les droits des matelots pour leurs salaires aux choses sauvées; il a dû s'introduire dans le moyen âge par la nécessité de les intéresser à la conservation du navire.

(4) Cette prohibition doit toutefois s'entendre des objets dont le patron n'auroit pas été obligé de faire la vente pour payer les matelots, dans le cas prévu au commencement de l'article. Du reste, ce principe est la conséquence de celui qui, dans l'article 1.er, ne permet pas au patron de vendre le navire.

(5) Dans le manuscrit publié par D. Morice, cet article est le 5.e, et ainsi de suite, parce que l'article 4 du manuscrit fait double emploi avec l'article 24.

(6) Cette disposition suppose que l'innavigabilité ne provient pas de la faute du patron, auquel cas il ne seroit dû aucun fret. On a vu, pages 66 et 110, que, dans le droit romain, il n'en étoit pas dû, même quand le voyage étoit rompu par naufrage; ce qui n'étoit pas juste.

mestre : et si le mestre vult, il poet bien adobler sa neef si éle soit en ce cas que éle se puisse adobler prestement, et si non il poet allouyer une autre neef à faire (*a*) le vyage; et aura le mestre son fret de tant come y aura de darrées saufves par asqune manere (*b*). Et doit le fret desdictes darrées qui sont saufvées estre compté, livre à livre, et lesdictes darrées à payer leur (*c*) avenant des cousts qui auront esté mis es dictes darrées saufver. Et si ainsi estoit que le mestre et les marchantz promeissent as giens qui lor aident (*d*) à saufver les dicts biens et la neef (*e*), la tierce partie ou la moitié de la neef et desdictes darrées (*f*) qui purroient estre saufvées, pour le peril où ilz estoient (*g*), la justice du pays doit bien garder quelle peine et quel labeur ilz auroient (*h*) mis à les saufver, et selon cette peine (*i*), non contrestant (*k*) la promesse que le mestre et les marchantz lor auroient faicte, les guerdonner (*l*). Et ce est le juggement en ce cas.

d'y procéder promptement; et, s'il ne le peut, il lui est permis de fréter un autre navire pour achever le voyage (1). Le fret des choses sauvées, de quelque manière que ce soit, doit être payé au patron. Le fret des denrées sauvées, et ces denrées, contribueront, au marc la livre, à payer les frais du sauvetage. Si, dans le péril, un patron et des chargeurs promettoient à ceux qui les aideront à sauver le navire ou les marchandises, un tiers ou toute autre portion de ce qui sera sauvé, les juges du lieu doivent se borner à leur allouer une rétribution proportionnée à leurs peines et soins, sans avoir égard à la promesse que le patron ou les marchands auroient faite (2). C'est le jugement en ce cas.

ART. 5 (*m*).

Une neef s'enpart de asqun port chargiée ou voide, et arrive à asqun port (*n*), les mariners ne debvent pas issir hors sans

Lorsqu'un navire parti vide ou chargé arrive dans un port, les gens de l'équipage ne peuvent en sortir sans la permission du patron;

(*a*) D. M. M. R. et anc. édit. *à achever.* — (*b*) L'article finit ici dans les Mss. d'Angleterre. Voir la note. — (*c*) M. R. et anc. édit. *son.* — (*d*) M. R. et anc. édit. *aideroient.* — (*e*) M. R. et anc. édit. *la nef et les dites denrées;* ils omettent plusieurs mots, ce qui rend la phrase inintelligible. — (*f*) M. R. *la moindre partie, ou la moitié desdites denrées.* — (*g*) M. R. et anc. édit. *où ils sont.* — (*h*) M. R. et anc. édit. *auront.* — (*i*) D. M. *segond celle poyer.* — (*k*) M. R. et anc. édit. *nonobstant.* — (*l*) D. M. ne contient pas ces deux derniers mots. — (*m*) Oxf. est le 6.e — (*n*) D. M. *à un autre port.*

(1) Cleirac pense que, si le patron paie le fret du navire substitué, plus cher qu'il n'avoit stipulé pour lui-même, l'excédant de fret est une avarie grosse supportée par le navire et le chargement, et cite l'article 55 de la compilation de Wisby, ou plutôt l'article 18 des Coutumes maritimes de Hollande, qui forment la troisième partie de cette compilation; mais cet article est relatif aux alléges, ce qui n'est point le cas du nôtre. Les législations ont beaucoup varié à ce sujet. Le droit romain, § 1 du fr. 10 du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu*, permettoit aussi au patron de substituer un navire au sien devenu innavigable; mais il ne décidoit rien relativement à l'excédant du fret. La compilation rhodienne, chapitre XLII, accordoit au patron le fret jusqu'au lieu où l'on avoit été obligé de rester; et s'il louoit un nouveau navire pour conduire les marchandises à destination, il étoit payé de tout ce qui lui avoit été promis, mais l'excédant de fret étoit à son compte. Les Rôles d'Oléron gardent un silence qui, selon moi, laisse naturellement tomber les effets de la force majeure sur les intéressés chacun endroit soi. Cependant on peut croire que la question étoit controversée en France, puisqu'elle fut expressément résolue dans le sens que je viens d'indiquer par l'article 9 de la déclaration du 17 août 1779.

(2) Cette dernière partie, qui ne se trouve ni dans les trois manuscrits d'Angleterre, ni dans la version castillane, paroît avoir été ajoutée en France. Il est difficile de déterminer l'époque de cette addition, conforme d'ailleurs aux principes les plus exacts de l'équité et du droit commun, et adoptée par l'article 89 de l'édit de 1584. Elle est certainement ancienne, puisqu'il n'existe aucun manuscrit ou édition de France qui ne la contienne.

congié du mestre; qar, si la dicte neef s'enperdoit ou empyroit par asqune adventure, ilz seront tenuz à l'amender s'ilz ont de quoi (*a*). Ores, si la neef estoit en lieu où elle feust amarrée de quatre amarres (*b*), adongx puront bien issir hors sans le coumandement (*c*) du mestre, laissant une partie des mariners à garder la neef et les darrées, et eulx revenir par temps à la neef (*d*); car, s'ilz estoient en demeure, ilz le deibvent amender s'ilz ont par quoi. Et ce est le juggement en ce cas.

autrement, s'il en résultoit que le navire périt ou éprouvât un dommage, ils sont tenus d'en supporter l'indemnité (1). Mais, si le navire est dans un lieu, amarré de quatre amarres, il suffit qu'une partie d'entre eux reste pour le garder, et les autres peuvent s'absenter sans permission du patron, pourvu qu'ils reviennent à temps, à peine d'amende en cas de retard (2). C'est le jugement en ce cas.

Art. 6 (*e*).

Mariners se louent o lour mestre (*f*), et ilz y ont (*g*) asquns de eulx (*h*) qui s'en issent hors (*i*) sans congié (*k*) et s'enyvrent et font contest (*l*), et asquns de eulx sont nafrés; le mestre n'est mye tenu à eulx faire guarir ni à les pourvoyer de rien, ainz les poet mettre hors (*m*) et louyer autres en lieu de li (*n*); et s'ilz coustent plus que ce li (*o*) le mariner le doit poyer (*p*), si le mestre trouve rienz du sien (*q*). Ores, si le mestre l'en envoie en asqun service de la neef (*r*) par son coumandement (*s*) et est blessé ou nafvré (*t*), il sera guary et salve (*v*) sur les coustages de la neef. Et ce est le juggement en ce cas.

Lorsque des matelots loués pour un voyage vont à terre sans permission, et que là ils s'enivrent, se querellent ou se battent au point d'être blessés ou malades, le patron n'est pas tenu de les faire guérir ni de rien leur fournir; il peut même les congédier; et, s'il est nécessaire de les remplacer, ils sont tenus d'indemniser le patron de l'excédant des loyers qu'il seroit obligé de payer à d'autres. Mais, si le patron les envoie à terre pour le service du navire, et qu'ils soient blessés, ou qu'il leur arrive tout autre accident, ils doivent être traités jusqu'à guérison aux dépens du navire (3). C'est le jugement en ce cas.

Art. 7.

Il advient que maladie enprent à un des compaignons de la neef, ou à deux ou à tiers (*x*) en faisant lor service de la neef, et ne poet pas, tant comme il est malade, estre en la neef (*y*), le mestre li doibt

Lorsqu'un homme de l'équipage tombe malade en faisant le service du navire, le patron doit le mettre à terre, le placer dans une maison, lui procurer de la graisse ou chandelle pour l'éclairer, lui donner un des serviteurs du navire, ou louer une femme pour

(*a*) D. M. M. R. et anc. édit. omettent ces quatre mots. — (*b*) D. M. *de trois amarres ou de quatre.* M. R. et anc. édit. *ancrée de deux amarres ou de trois.* — (*c*) M. R. et anc. édit. *congié.* — (*d*) Oxf. Cott. Bl. B. suppriment *sans le commandement*, et terminent par ces seuls mots, *et revenir par tems à leur neef.* — (*e*) Oxf. est le 5.e — (*f*) Cott. *sont alloués de leur mestre.* — (*g*) Cott. *et i adviens.* — (*h*) D. M. M. R. *et y a d'eux.* — (*i*) Oxf. Bl. B. *hors de la neef.* — (*k*) D. M. et anc. édit. *sans le congié du meistre.* — (*l*) D. M. M. R. et anc. édit. *et meslées des queulx y a aucuns qui sont.* — (*m*) D. M. et anc. édit. *de la neff eux et leurs ostils.* — (*n*) D. M. et anc. édit. *en leur lieu.* — (*o*) D. M. et anc. édit. suppriment ces trois mots. — (*p*) D. M. *ils sont tenus à poyer le plus.* M. R. et anc. édit. ajoutent, *au meistre.* — (*q*) D. M. M. R. et anc. édit. suppriment ces sept mots. — (*r*) D. M. *pour le prouffit de la neff.* — (*s*) D. M. M. R. et anc. édit. suppriment ces trois mots. — (*t*) D. M. *et s'ils se blessent en nom de luy.* M. R. et anc. édit. *et s'ils se blessent ou l'en leur fit chose grevante.* — (*v*) D. M. *et mirez.* — (*x*) D. M. M. R. et anc. édit. omettent ces six mots. — (*y*) D. M. *et il ne puet pas demourer et estre dans la neff par la maladie.* M. R. et anc. édit. omettent ce membre de phrase.

(1) On a vu la même disposition dans le chapitre XXVI de la compilation rhodienne.

(2) L'article 21 complète la théorie de celui-ci relativement à l'obligation des matelots de ne point quitter le navire.

(3) Cette fin a quelque rapport avec le deuxième des chapitres inédits de la compilation rhodienne.

mettre hors et li querre un houstell (*a*) et li querre gresset ou candele, et li bailler un des varletz de la neef pour li garder, ou allouyer une femme qui preigne garde de li, et li doit pourvoir de tielle viande comme l'en use en la neef, c'est assavoir de tant come il prist tant come il feust en santé (*b*) et nyement plus (*c*) s'il ne plait au mestre (*d*); et s'il vult avoir viandes plus delitiouses, le mestre n'est pas tenuz à li querre, s'il ne soit (*e*) à ses despences; et si la neef est preste à s'en aler, elle ne doit pas demourer pour li (*f*), ainz se doit aller (*g*); et s'il guarit, il doit avoir son louyer tout à long (*h*); et s'il moerge, sa femme ou ses privés (*i*) le doibvent avoir pour li. Et ce est le juggement en ce cas.

le soigner, et lui fournir des vivres comme il en auroit reçu dans le navire s'il étoit en santé : mais il ne doit rien de plus, s'il ne le veut; et si l'homme malade veut avoir une nourriture plus délicate, le patron n'est pas obligé de la lui fournir, si ce n'est à ses dépens. Lorsque le navire est en état de partir, le patron n'est pas obligé d'attendre la guérison du malade, qui conserve le droit d'être payé de ses loyers (1); et s'il meurt, sa femme et ses héritiers ont les mêmes droits (2). C'est le jugement en ce cas.

Art. 8.

Une neef s'enpart (*k*) de Burdeux (*l*) oud'aillours, et avient (*m*) que turment la prent en meer et qu'il ne poet eschaper sans jettre hors des darrées de dedans (*n*); le mestre est tenu (*o*) dire as marchantz : Seignors, nous ne pouvons eschaper sans jettre des vins et des darrées. Les marchantz, si en y a, repondront leur volunté qui agréeront bien de ce giectement (*p*) si que les resons du mestre sont les plus cleres; et s'ils ne gréent mye, le mestre ne doit pas lesser pur ce qu'il n'en giecte (*q*)

Lorsqu'un navire parti de Bordeaux ou d'un autre lieu est surpris par la tempête, de telle manière qu'il ne puisse échapper sans faire jet à la mer, le patron doit dire aux chargeurs : *Il est nécessaire de jeter les marchandises pour sauver le navire.* Si les chargeurs adhèrent à cette proposition et consentent au jet, il a lieu; s'ils n'y consentent pas, le patron n'en a pas moins le droit de faire le jet lorsqu'il le croit nécessaire, pourvu que lui et trois hommes de l'équipage jurent sur les saints évangiles, lorsqu'on sera arrivé au lieu de décharge, que le jet a été fait pour sauver l'équipage, le navire et le reste du chargement (3). Les choses jetées doivent être

(*a*) M. R. et anc. édit. *une maison.* — (*b*) D. M. M. R. et anc. édit. *il prennoit quand il estoit en santé.* — (*c*) D. M. et anc. édit. *ne de rien plus.* — (*d*) Ost. Cott. Bl. B. *s'il ne li plait.* — (*e*) D. M. et anc. édit. *se n'est à ses despens.* — (*f*) D. M. M. R. et anc. édit. *la neef ne doit pas demourer pour l'attendre.* — (*g*) D. M. M. R. et anc. édit. omettent ces quatre mots. — (*h*) D. M. M. R. et anc. édit. *comptant et rabattant le preat si le mestre lui a fait.* — (*i*) D. M. M. R. et anc. édit. *sa femme, ses enfans ou ses prouchains amis.* — (*k*) Cott. ajoute, *hors.* — (*l*) D. M. *est chargée à Bordeaux.* M. R. et anc. édit. *est chargée à aller à.* — (*m*) D. M. ajoute *souventes fois.* — (*n*) D. M. *des denrées hors pour sauver les gients et la neff.* — (*o*) D. M. M. R. et anc. édit. *doit.* — (*p*) D. M. *s'il y en a nul en la neff : Seignors, il convient gietter hors les darrées pour nous sauver et la neff; et s'il y a nul d'eux qui responge et grée le giet bien les resons.* — (*q*) D. M. *ne gettege des denrées.*

(1) Cette décision est conforme à la règle générale sur les locations de services, écrite au fr. 38, pr., du titre II du livre XIX du Digeste, *Locati, conducti.*

(2) On trouve une disposition analogue dans le chapitre XLVI de la compilation rhodienne.

(3) Le commencement de cet article est conforme au droit romain et à celui des Basiliques. Il consacre la règle que le jet causé par la nécessité de sauver le navire donne seul lieu à la contribution. Il exige le consentement des chargeurs, *voluntate vectorum*, comme dans le § 1 du fr. 2 du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu.* Mais la suite décide, d'une manière expresse, ce qui n'étoit qu'indiqué dans le droit romain, que le patron pourra procéder au jet, même sans le consentement des chargeurs, entourant ce droit d'une garantie extrêmement sage, qui a été conservée et perfectionnée par toutes les législations modernes. On a vu, dans le chapitre XXXVIII de la troisième partie de la compilation rhodienne, que les chargeurs devoient commencer le jet. Cet usage, fondé sur ce que la plupart du temps les chargeurs accompagnoient leurs marchandises, n'est pas rappelé dans les Rôles d'Oléron.

tant qu'il verra que bien soit, jurant soi tiers de ses compaignons sur les saints evangelies, quant sera venu à saufveté à terre (*a*), qu'il nel faisoit de nul malice, mès (*b*) pur saufver leurs corps, la neef et les darrées et les vyns. Ceux qui seront giectés hors deibvent estre apprisés à fur de ceux qui seront venus en saufveté et seront partis livre par livre (*c*) entre (*d*) les marchantz; et y doit partir le mestre à compter la neef ou son fret à son choix pour restorer le damage. Les mariners deibvent avoir chascun un tonnel francz (*e*), et l'autre doit partir au giect solonc ce qu'il avera, s'il se defend en la meer come un home; et s'il ne se defend mye, il n'aura rienz de franchise; et sera le mestre creu par son serment (*f*). Et ce est le juggement en ce cas.

estimées, entre les chargeurs, comparativement au prix de la vente des objets sauvés (1), et le prix en être réparti, au marc la livre, sur ces derniers et sur le navire, ou sur le fret, au choix du patron (2). Les gens de l'équipage qui auront travaillé avec zèle, et comme il convient, à sauver le navire, auront sur ce qu'ils auront chargé un tonneau franc de contribution au jet (3), et le reste contribuera. Ceux qui n'auront pas travaillé convenablement ne jouiront d'aucune franchise; et à cet égard on s'en rapportera au serment du patron. C'est le jugement en ce cas.

Art. 9.

Il avient que le mestre d'une neef coupe son mast par force de tempeste; il doit

Lorsque le patron est contraint par l'effet de la tempête à couper son mât, après avoir

(*a*) D. M. M. R. et anc. édit. *venu à sa droiste descharge.* — (*b*) D. M. M. R. et anc. édit. *qu'il le faisoit pour sauver.* — (*c*) D. M. *et quand ils seront venus, si les doit l'en partir livre à livre.* M. R. et anc. édit. *et quand ils seront rendus, on le doit prisager livre à livre.* — (*d*) D. M. *ledit maistre et.* — (*e*) Oxf. ajoute, *lequel le meistre doit franchir.* — (*f*) D. M. *et peuvent bien les marchants charger le meistre par son serment qui en sera cru.* M. R. et anc. édit. suppriment les mots *qui en sera cru.*

(1) Notre article s'écarte entièrement du droit romain. On a vu, pages 69 et 106, que les choses jetées n'étoient évaluées dans ce droit qu'au prix de leur achat, et les choses conservées, à leur valeur vénale. Les Basiliques avoient maintenu cette règle. Les Assises de Jérusalem l'avoient modifiée en décidant que les choses jetées et les choses conservées seroient indistinctement évaluées au prix d'achat. Notre article donne une règle nouvelle, qui ne fut pas généralement adoptée d'abord, comme il paroît par l'article 28 du titre v du Guidon de la mer, où l'on se reporte aux principes du droit romain; mais l'équité de la disposition des Rôles d'Oléron a fini par être reconnue et subsiste dans toutes les législations modernes. On trouve dans un des articles inédits rédigés en Angleterre (35.e de mon édition) quelques développemens de ce principe.

(2) Le droit romain décidoit expressément que le patron contribuoit au jet. Le § 2 du fr. 2 du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu*, dit expressément, *dominum navis pro portione obligatum esse.* Mais cette expression l'obligeoit-elle seulement à contribuer pour une partie de la valeur du navire, ou pour la totalité, sans contribuer pour le fret? Le texte laisse des doutes. Je crois toutefois que le navire contribuoit pour la totalité de sa valeur, et que les mots *pro portione* signifient seulement qu'en ce qui le concerne, le propriétaire du navire contribuera. La compilation rhodienne, chapitre XVI de la deuxième partie, indique un mode d'évaluation du navire en ce cas. On verra dans la suite que les législations du moyen âge ont singulièrement varié sur la manière de faire contribuer à-la-fois le navire et le fret dans une juste proportion. Le principe adopté par les Rôles d'Oléron a fini par devenir la loi générale. L'article 8 n'avoit point décidé si le fret des choses dont la perte étoit réparée par contribution devoit être payé; on peut sans doute croire que telle fut l'intention des rédacteurs, qui s'en sont formellement expliqués sur un cas presque semblable dans l'article 23. Cependant, comme il pouvoit y avoir un doute, il a été levé par un des articles ajoutés en Angleterre (31.e de mon édition).

(3) Cette disposition, dont l'objet est d'encourager les matelots, se réfère principalement à un mode particulier de location usité lors de la rédaction des Rôles d'Oléron, d'après lequel ils chargeoient une certaine quantité de marchandises pour prix de leurs services, et pouvoient céder ce droit à des marchands, qui, dans ce cas, jouissoient de la franchise accordée aux matelots. Voir les notes sur l'article 18.

appeler les marchantz et lor monstrer que lor convient couper le mast pour saufver la neef et les darrées (*a*); et ascunes foiz avient que l'en coupast gables et lesse ancres pur saufver la neef et les darrées. Ils (*b*) deibvent estre contés livre à livre comme giect; et y deibvent partir les marchantz (*c*) et poyer sans nul delai (*d*) avant que lors darrées soient mis hors de la neef; et si la neef estoit en dur siege (*e*) et le mestre demourast pour lor debat et il y eut couleison, le mestre ne doit pastir, ainçois en doit avoir son fret (*f*) de ceux vyns come il prendra des autres. Et ce est le juggement en ce cas.

fait connoître aux chargeurs qui sont sur le navire, que cette mesure est nécessaire (1) pour sauver le navire et le chargement; ou lorsqu'on coupe des câbles et que l'on abandonne les ancres pour sauver le navire et le chargement, le prix des choses ainsi sacrifiées est payé comme en cas de jet (2); et les chargeurs doivent payer leur part contributive comptant, avant que leurs marchandises soient mises hors du navire (3). Si, par l'effet de leurs contestations, le patron est obligé d'attendre, et que, le navire se trouvant à sec, il y ait coulage de quelques barriques, le patron ne doit pas en souffrir, et, au contraire, il peut exiger son fret, comme pour les autres barriques (4). C'est le jugement en ce cas.

ART. 10.

Le mestre d'une neef vient à saufveté à sa droicte descharge, il doit monstrer as marchantz les cordaiges o quoi il guyndera; et s'ilz veient qu'il y eit à (*g*) amender, le mestre est tenu à les amender: qar, si tonnel ou pipe (*h*) se pert par defaut de guynde ou de cordaige, le mestre est tenu à l'amender lui et ses mariners (*i*); et y doit partir le mestre par tant qu'il prent de guyndage, et doit le guyndage

Le patron qui arrive heureusement avec son navire au lieu de décharge, doit montrer aux marchands les cordages avec lesquels il guindera les marchandises; et s'ils ne les trouvent pas convenables, il doit les remplacer: autrement, si quelque objet se perdoit par la mauvaise qualité des guindages ou cordages, le patron et l'équipage sont tenus d'indemniser les chargeurs. Cette indemnité sera payée sur le salaire dû pour le guindage qui sera d'abord employé à cela; le surplus sera réparti entre le patron et l'équipage. Il

(*a*) D. M. M. R. et anc. édit. *qui ont les denrées en la neef, s'il y en a mal, et leur dire: Seigneurs, il convient couper ce mast et mettre un fust raisonnable par loyauté.* — (*b*) D. M. *toutes ces choses doivent.* M. R. et anc. édit. *sont comptées.* — (*c*) D. M. M. R. et anc. édit. *et quant Dieu donra que la neff sera venue à sa droicte decharge à sauveté, les marchants doibvent poyer leur advenant.* — (*d*) D. M. M. R. et anc. édit. *et bailler argent ou guiges tout avant.* — (*e*) D. M. M. R. et anc. édit. *est à lounge.* — (*f*) D. M. M. R. et anc. édit. finissent ainsi, *son fret aussi bien comme si les tonneaux fussent plains.* — (*g*) D. M. M. R. et anc. édit. *que.* — (*h*) D. M. omet ces deux mots. — (*i*) D. M. *tenu de poyer ès marchantz entre lui et ses mariners.*

(1) Cet article n'exige rien de plus que le précédent pour le jet; il s'ensuit que, dans l'esprit des rédacteurs, le patron est autorisé à faire le sacrifice du mât, malgré le refus des chargeurs, en affirmant la nécessité, comme en cas de jet.

(2) Ces principes sont entièrement conformes au § 1 du fr. 2 du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu.*

(3) On a vu, page 70, que dans le droit romain le patron avoit privilége non-seulement pour son fret, mais pour le paiement de la part contributive aux pertes causées par le jet et par les autres accidens qui y sont assimilés. Un article ajouté en Angleterre (34.e de mon édition) consacre expressément le privilége du patron pour son fret, et le droit qu'il a d'empêcher que les marchandises soient enlevées avant paiement.

(4) Cleirac me semble n'avoir pas compris la fin de cet article, et avoir mal-à-propos corrigé le texte de Garcie. Celui-ci, traduisant assez exactement l'ancien français, dit, que si (par les lenteurs qu'occasione le débat injuste élevé par les marchands) « le maître demourast, et soit coullaison, il n'en doit mye pastir, ains « doit avoir son fret ainsi comme tonneaux fussent pleins. » Cleirac, au contraire, traduit: « Si le maître « demeure pour raison de leur débat (des marchands), et y voit collusion, le maître n'y doit point pâtir, « ains doit avoir son fret comme si les tonneaux fussent péris. » Il est évident qu'il ne s'agit pas de *collusion*, et que si les tonneaux *fussent péris* par une cause non imputable aux chargeurs, le maître ne pourroit point exiger le fret.

estre à restorer (*a*) le damage premierement, et le remanant doit estre desparti entre eux; et si le cordaige rompoit sans ce qu'ilz les eussent monstrés (*b*) as marchantz, ilz seront tenuz à rendre tout le damage. Mès, si les marchantz disent que les cordes soient bonnes et beales (*c*) et ilz rompent, chasqun doit partir du damage, c'est à savoir les marchantz à qui le vyn est, tant soulement (*d*). Et ce est le juggement en ce cas.

en sera de même si les cordages rompoient sans que le patron les eût préalablement montrés aux chargeurs (1). Mais, si ceux-ci ont trouvé les cordages suffisans, et que cependant ils rompent, chacun doit supporter sa perte propre, c'est-à-dire, chaque marchand perd le vin qui lui appartenoit. C'est le jugement en ce cas.

Art. 11.

Une neef est à Burdeux ou aillours et léve sa veile (*e*) pour ariver ses vyns, et s'en part, et n'affient pas le mestre et ses mariners lor boucle si comme ilz deussent, et les prent mal tems en la meer en telle manere que les fustailles de dedans (*f*) enfondrent tonnel ou pipe; la neef vient à saufveté (*g*), les marchantz dyent que les fustailles de dedans a leurs vyns perdus (*h*), le mestre dit que non fist. Si le mestre peut nyer (*i*), lui et les tiers compaignons ou quatre de ceulx que les marchantz eslirent, que leurs vyns ne se perdirent pas par les fustailles (*k*) si come les marchantz leur mettent sus (*l*), ilz deibvent estre quittes et delivrés; et s'ilz ne voilent jurer (*m*), ilz deibvent rendre as marchantz tous les damages qu'ilz auront, qar ilz sont tenuz affier lors boucles et lors ellores bien et certaignement avant qu'ilz deibvent departir del lieu où ilz se chargent. Et ce est le juggement en ce cas.

Un navire a pris un chargement de vins à Bordeaux ou ailleurs, et met à la voile pour sa destination. Mais le patron et les matelots ne les ont pas arrimés comme il faut; le mauvais temps surprend le navire, de manière que les futailles croulent, et, en se heurtant, les unes défoncent les autres. Si, à l'arrivée du navire, les chargeurs prétendent en imputer la faute au patron, et que celui-ci s'en défende, et jure, ainsi que trois ou quatre matelots, au choix des chargeurs, que les vins ne sont pas perdus par leur faute, comme ceux-ci le prétendent, le patron et l'équipage ne sont point tenus à réparer le dommage : mais, s'ils ne veulent pas faire ce serment, ils doivent le réparer, parce que c'est leur devoir de bien arrimer les marchandises avant de quitter le port de chargement. C'est le jugement en ce cas (2).

(*a*) D. M. et anc. édit. *à recouvrer.* — (*b*) D. M. et anc. édit. *sans que le meistre les monstrat.* D. M. et anc. édit. *lui et ses mariners sont tenuz.* — (*c*) D. M. et anc. édit. *le cordaige est bel et bon.* — (*d*) D. M. M. R. et anc. édit. ajoutent après des points les mots *et le maistre et les mariniers*, qui paroissent une phrase non finie. — (*e*) D. M. M. R. et anc. édit. *et lieve sa boucle.* — (*f*) M. R. et anc. édit. *fustailles crollent et.* — (*g*) D. M. M. R. et anc. édit. *à sa droicte descharge.* — (*h*) D. M. M. R. et anc. édit. *dient au meistre que par la fustaille est le vin perdu.* — (*i*) D. M. M. R. et anc. édit. *veut jurer lui et ses mariniers soy tiers.* — (*k*) D. M. M. R. et anc. édit. *que les vyns ne perdirent par eux et par leur deffaut.* — (*l*) D. M. et anc. édit. *a sovre.* — (*m*) D. M. M. R. et anc. édit. *mais si ainsi estoit qu'ils ne voulaissent jurer.*

(1) Cet article applique la règle que celui qui fait un travail répond de son impéritie ou de son défaut de précautions. C'est notamment ce que décide le fr. 25, § 7, du titre II du livre XIX du Digeste, *Locati, conducti.*

(2) Cet article est en quelque sorte le complément du précédent. Le patron doit veiller à ce que les marchandises ne soient point endommagées. Il répond du mauvais *arrimage*. C'est ce qui résulte clairement du fr. 5, § 1, du titre IX du livre IV du Digeste, *Nautæ, caupones*, &c. On a vu aussi ces principes dans les chapitres XXXIV et XXXVIII de la compilation rhodienne; mais ces textes n'ont pas fourni l'idée du serment par lequel le patron et l'équipage sont admis à se justifier. Cette disposition appartient à une époque plus récente, et au respect que nos ancêtres avoient pour le serment.

ART. 12.

Un mestre alloue ses mariners et les doit tenir en pées et estre leur juge; si asqun de eux endemente (*a*) l'autre, par quoi (*b*) il mette pain et vyn à table, celui qui dementira autre doit poyer quatre deniers; et si le mestre dement asqun de ses mariners, il doit poyer huit deniers (*c*); et s'il y a nul qui demente le mestre, il doit poyer huit deniers. Et si le mestre fierge un de ses compaignons de la neef, il li doit attendre la premiere colée, come de poing ou de palme; et s'il li fiert plus, il se poet defendre (*d*); et si le mariner fiert le mestre premier, il doit perdre cent (*e*) sous ou le poing, au choix du mariner (*f*). Et ce est le juggement en ce cas.

Le patron qui loue les matelots doit entretenir la paix parmi eux (1), et concilier leurs différends. Si l'un donne un démenti à l'autre, il doit, avant d'être admis à la table commune, payer quatre deniers (2); si le démenti est donné au patron, la peine est huit deniers; et de même le patron, s'il donne démenti à un matelot, paiera huit deniers. Si le patron frappe un matelot (3), celui-ci doit attendre le premier coup; et si le patron redouble, le matelot peut se défendre. Celui qui frappe le patron le premier, doit payer cent sous ou perdre le poing, à son choix (4). C'est le jugement en ce cas.

ART. 13 (5).

Une neef se frette (*g*) à Burdeux (*h*) ou aillours et vient à sa descharge (*i*); et font charte-partie (*k*), thouage et petit lodmanage (*l*) sont sur les marchantz : en la coste de Bretaigne tous ceux que l'en prend puis que l'en a passé l'isle de Bas (*m*) en Leon, sont petitz lodmanz (*n*); ceux de Normandie et d'Engleterre, puis que l'en passe Gernesaie; ceux de Flandres, puis

Un navire frété à Bordeaux ou en autre lieu se rend à sa destination, et la convention entre le patron et les chargeurs est que les frais de touage et de petits locmans seront payés par ces derniers : en côte de Bretagne, on considère comme petits locmans tous ceux qu'on prend pour passer l'île de Batz dans la vicomté de Léon; en côte de Normandie et d'Angleterre, ceux qu'on prend pour passer Guernesey; en côte de Flandre, ceux qu'on prend pour passer Calais; et en

(*a*) Oxf. Cott. *endamaige.* — (*b*) Anc. édit. *devant que.* — (*c*) Oxf. omet ces mots, *et si le mestre &c.* — (*d*) Oxf. Cott. Bl. B. *se doibt.* — (*e*) D. M. et anc. édit. *cinq.* — (*f*) D. M. *du mestre.* M. R. et anc. édit. omettent les quatre derniers mots. — (*g*) Cott. *une nef frete.* Oxf. *est frettée.* — (*h*) Oxf. Bl. B. *à la Rochelle.* — (*i*) Oxf. Cott. *a sa charge.* D. M. M. R. et anc. édit. *a sa droite descharge.* — (*k*) Cott. Bl. B. omettent ces mots. M. R. et anc. édit. *sont charge mi-partie.* — (*l*) D. M. *petits loesmans.* M. R. et anc. édit. *petits lomanz servantes.* — (*m*) Oxf. Cott. *les debats où sont petits lodmans.* Bl. B. *les debitez en sont petits lodmanz* — (*n*) Anc. édit. *la coustume de Bretaigne est, tous ceux que l'on prend puis que l'en passe l'isle de Bas et l'en soit paintz la main.* M. R. *l'isle de Bas en Leon et l'en soit porte la main.*

(1) Cette obligation d'entretenir l'ordre dans le navire, et les droits qui en résultent, sont indispensables et remontent aux temps les plus anciens. Les dispositions des différentes lois sur ce point ont varié selon les temps et les mœurs; mais elles ont toujours eu pour base le principe, que le patron devoit être investi d'un grand pouvoir, lequel cependant étoit moins celui d'un magistrat que celui d'un père de famille.

(2) Le chapitre v de la troisième pièce de la compilation rhodienne est beaucoup moins sévère, puisqu'il tolère les injures verbales entre les matelots. Notre article atteste le fait, reconnu par tous les auteurs, de la grande susceptibilité des peuples modernes, et surtout des Français, chez lesquels un démenti est une injure assez grave pour entraîner des voies de fait de la part de celui qui l'a reçu. Voir Montaigne, *Essais*, chap. XVIII, et Pasquier, *Recherches*, liv. I, chap. I.

(3) Notre article ne prévoit pas le cas où un matelot frappe et blesse un autre dans le navire; celui où les matelots se querellent et se blessent hors du navire est seul prévu dans l'article 6. Il est clair qu'on suivoit les règles du droit commun pour punir l'agresseur, ou pour excuser celui qui n'avoit frappé un autre que dans le cas de légitime défense.

(4) La peine du poing coupé étoit fort usitée autrefois, comme l'atteste un grand nombre de lois du moyen âge. Olaüs Magnus, *Hist. sept.* lib. X, cap. XVI, entre dans quelques détails sur la manière dont cette peine étoit exécutée chez les peuples du Nord, à l'égard du matelot qui avoit frappé le patron. Notre article établit une composition pécuniaire autorisée dans les premiers temps de la législation française.

que l'en passe Calais ; et ceux d'Ecosse, puis que l'en passe Yernemouth. Et ce est le juggement en ce cas.

côte d'Écosse, ceux qu'on prend pour passer Yarmouth (1). C'est le jugement en ce cas.

ART. 14 (2).

Contens se fait (*a*) en une neef entre le mestre (*b*) et les mariners, le mestre doit

S'il s'élève quelque dispute entre le patron et un matelot, le patron ne peut congédier

(*a*) Anc. édit. *si contens se fiest.* — (*b*) D. M. M. R. et anc. édit. *entre le mestre d'une neff.*

(1) Cet article, qui ne peut en lui-même fournir matière à aucun commentaire, parce qu'il se rapporte à des usages de navigation qui ont dû varier ou être modifiés par les résultats de l'expérience des pilotes et de la connoissance des côtes, est singulièrement obscurci par la variété des leçons. Sur la foi du plus grand nombre des manuscrits, et surtout de la version castillane, j'ai admis dans le texte les mots et *font charte-partie*, qui manquent dans deux des manuscrits d'Angleterre. Je ne pense pas, toutefois, que l'admission ou la suppression de ces mots offre une différence de sens bien considérable. Le principe qui domine et qui est sous-entendu, c'est que le navire, c'est-à-dire, le patron, pour les propriétaires qu'il représente, doit payer les frais nécessaires pour éviter les écueils et franchir les passages dangereux. Le droit romain avoit décidé, comme on l'a vu dans le § 2 du fr. 13 du titre II du livre XIX du Digeste, *Locati, conducti*, que le patron étoit responsable envers les chargeurs pour n'avoir pas eu de pilote à l'entrée du navire dans l'embouchure d'un fleuve; ce qui suppose évidemment qu'il devoit prendre cette mesure à ses frais, comme l'une des obligations résultant du contrat qu'il avoit fait en se chargeant de la conduite des marchandises. Le patron doit conduire à leur destination les personnes ou les choses dont il s'est chargé; et c'est à ses frais qu'il doit *fungi munere vehendi*, puisque c'est pour cela qu'un fret lui a été promis : c'est le motif qui avoit fait décider dans le § 1 du fr. 2 du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu*, qu'aucune contribution n'étoit due pour les agrès qu'il avoit perdus ou endommagés, même par force majeure. C'est encore ce qui a lieu en France, conformément à l'article 406 du Code de commerce, d'après lequel les frais de touage et de lamanage ne sont pas réputés avaries, mais dépenses de navigation à la charge de l'armateur. Cependant une convention contraire n'a rien d'illicite; ces frais peuvent donc être mis à la charge des marchands. Seulement une clause spéciale est nécessaire sur ce point; mais, lorsqu'elle a eu lieu, il faut bien en déterminer l'étendue et les effets. Or voici comment ont dû raisonner les rédacteurs de l'article. Cette convention faite, il ne faut pas que le patron en abuse, et que, pour rester oisif sur le navire, il prenne, aux frais des marchands, des pilotes locmans tant qu'il voudra et partout. Pour prévenir cet abus possible, l'article détermine, suivant les localités, quels seront les locmans dont les frais seront payés par les marchands, dans les cas où il a été convenu, sans autre explication, que les frais de lamanage seroient à leur charge. La version castillane est bien plus claire, en disant, *è hay carta-partida que los toajes è los petilemanes develos pagar la mercaderia segunt la costumbre de la tierra.* Les mots, *selon l'usage des lieux*, étoient-ils dans le manuscrit d'après lequel la traduction a été faite, ou le traducteur les a-t-il suppléés? Je l'ignore. Le fait est que, de quatre manuscrits et de quatre éditions anciennes dont j'ai fait usage, aucun ne les contient. Quelques-uns seulement contiennent ces mots, *la coustume de Bretagne est* &c. Les éditions françaises qui ont substitué aux mots *font charte-partie* les mots *sont charges mi-parties*, présentent aussi, quoique dans une hypothèse différente, un cas qui exigeoit une règle positive. Si la coutume obligeoit les marchands à en payer la moitié (l'article 8 du titre VII du livre III de l'ordonnance de 1681 a porté dans la suite cette proportion aux deux tiers), il falloit aussi empêcher que le patron n'abusât de cette règle pour alléger ses propres dépenses, en augmentant la dépense commune; et notre article ainsi entendu est facile à saisir et à justifier. Cependant les anciennes éditions qui offrent ces mots sont si inexactes et si inintelligibles dans le reste de l'article, que la leçon qu'elles contiennent m'a paru suspecte; dans le doute, j'ai dû préférer celle que justifioit la version castillane. Au surplus, le reste de l'article est très-clair dans le manuscrit de D. Morice, conforme à cette même version. Il l'est aussi dans les manuscrits Cotton et d'Oxford, en y remplaçant les mots *les debats*, véritable faute d'un copiste qui ignoroit la géographie des côtes de France, par *l'isle de Bas*. Mais ce même reste de l'article est inintelligible dans le *Black Book*, où des mots sont omis, d'autres répétés sans suite et sans liaison. Il n'est pas seulement inintelligible, il est absurde dans les anciennes éditions de France, où les imprimeurs, au lieu des mots *sont petits locmans*, ont mis ceux-ci, *l'en soit pain la main*, et d'autres, *l'en soit porte la main*. Garcie et Cleirac sont fort excusables d'avoir omis un article qui présentoit si peu de sens; on ne pourroit que leur reprocher de n'avoir pas fait des recherches pour découvrir des textes plus exacts. Il est très-probable, au surplus, que jusqu'à la publication du texte de D. Morice, en 1747, on n'en connoissoit point d'autres que ceux dont je viens d'indiquer les erreurs grossières; car, ainsi qu'on l'a vu page 310, le savant jurisconsulte Hévin, qui écrivoit avant D. Morice, déclare qu'il lui a été impossible de comprendre l'article dont il s'agit.

(2) Cet article est le 13.e dans l'édition de Garcie, ainsi que dans celle de Cleirac.

ouster la touaille (*a*) de devant ses mariners (*b*) trois foitz avant que il les coumande (*c*) hors; et si le mariner offre à faire l'amende à l'esgard (*d*) des mariners qui sont à la table, et le mestre soit tant cruel qu'il ne voile rien faire mais le mettre hors (*e*), le mariner se poet aller et suir la neef jusques à sa descharge (*f*) et avoir aussi bon louyer comme s'il estoit venu dedans la neef, amendant le forfait à l'esgard de la table. Et si ainsi estoit que le mestre ne eust (*g*) aussi bon mariner (*h*) come li en la neef et la perdoit (*i*) par asqune adventure (*k*), le mestre est tenu à restorer le damage de la neef et de la marchandise qui y sera (*l*), s'il a de quoi. Et ce est le juggement en ce cas.

le matelot qu'après qu'il l'aura exclu de la table à trois repas consécutifs (1). Si le matelot offre satisfaction, au dire de l'équipage, et que le patron refuse de s'en contenter et le congédie, le matelot peut suivre le navire jusqu'au lieu de décharge, et a droit à ses loyers comme s'il étoit resté, pourvu qu'il offre toujours satisfaction au dire de l'équipage. Si même il arrivoit que, faute d'avoir remplacé ce matelot par un autre également habile, le navire éprouvât un dommage, le patron en est tenu, s'il a de quoi. C'est le jugement en ce cas.

Art. 15 (2).

Une neef est en ung couvert amarrée (*m*), et ostante de la marrée une autre neef vient (*n*) et fiert la neef qui est en sa pées (*o*) en tiele manere que éle est en damage del coup (*p*) que l'autre li donne, et y a des vyns enfondrés d'asquns (*q*); le damage doit estre apprisé et parti moitié (*r*) entre les deux neefz, et les vyns qui sont dedans les deux neefz deibvent partir du damage (*s*) entre les marchantz; et le mestre de la neef qui a feru l'autre neef est tenu à jurer et ses mariners qu'ilz nel faisoient mye de gré. Et est reson pourquoi ce juggement est fait (*t*): si ensi soit qu'une

Si un navire est ancré dans un port, et qu'avec la marée un autre venant du dehors se heurte contre le premier, de manière à l'endommager, et que, dans l'un et dans l'autre, il y ait des tonneaux de vin enfoncés, le dommage total est supporté par moitié par chacun des navires et leur chargement, pourvu que le patron et l'équipage du navire qui a heurté l'autre, jurent sur les saints évangiles que l'accident est arrivé sans leur faute et volonté. On a rendu cette décision, afin que l'équipage d'un vieux navire ne fût pas tenté de se mettre sur la voie d'un meilleur, dans l'espoir de se faire dédommager des suites de ce choc, et qu'au contraire la crainte de supporter la moitié du dommage n'excitât l'équipage à faire tous ses efforts

(*a*) Cott. *mettre la touaille devant.* — (*b*) D. M. et anc. édit. *son marinier.* — (*c*) D. M. *le mettaige.* M. R. et anc. édit. *avant que le mettre.* — (*d*) Bl. B. M. R. et anc. édit. *au regard.* — (*e*) Cott. *et l'en met hors.* D. M. M. R. et anc. édit. *et le met hors.* — (*f*) D. M. M. R. et anc. édit. *droicte descharge.* — (*g*) D. M. *ne meige.* M. R. et anc. édit. *ne prenge.* — (*h*) D. M. M. R. et anc. édit. *compaignon.* — (*i*) D. M. M. R. et anc. édit. *et la neff se perye ou s'enpire.* — (*k*) Bl. B. *par aucune tempeste.* — (*l*) D. M. M. R. et anc. édit. *tenu à rendre la neff et la marchandise s'il &c.* — (*m*) D. M. *en un couvert lieu, coudée et amarrée.* M. R. et anc. édit. *en un cours liée.* — (*n*) Oxf. *et lastant de sa marée.* D. M. M. R. et anc. édit. *vient dehors la mer et ne se gouverne pas bien.* — (*o*) D. M. M. R. et anc. édit. *et se fiert en la neff qui est en sa voie.* — (*p*) D. M. M. M. et anc. édit. *si que la neff est endommagiée du coup.* — (*q*) Bl. B. *enfondrés dedans.* D. M. M. R. et anc. édit. *enfoncés d'une partie et d'autre pour raison de ce coup.* — (*r*) D. M. M. R. et anc. édit. *prisagé et moitié à moitié.* — (*s*) D. M. M. R. et anc. édit. *partir les dommaiges autres entre les.* — (*t*) D. M. M. R. et anc. édit. *fut fait premier.*

(1) Il n'est pas facile de comprendre le sens de l'expression du texte, *ouster la touaille trois fois*; elle peut signifier également, *laisser écouler le temps de trois repas*, ou bien, comme j'ai traduit, *exclure trois fois de la table.* J'ai préféré ce dernier sens, qui peut s'expliquer par d'anciens usages d'après lesquels la plus grande preuve de mécontentement qu'on pût donner à un commensal consistoit à faire enlever la nappe de la table devant lui. Ce sens me paroit justifié par ce que dit Alain Chartier dans son *Quadrilogue*, sect. IX, au sujet de Bertrand du Guesclin, qui avoit établi que « quiconque homme noble se forfaisoit reprouchablement en son estat, on lui venoit, au mangier, trancher la nappe devant soy. »

(2) Cet article est le 14.e dans l'édition de Garcie et dans celle de Cleirac.

veile neef se met voluntiers en la voie d'une meilloure pour guidoir avoir l'autre neef si elle eust tous ses damages (*a*); mès quant ensi soit (*b*) qu'éle doit partir à la moitié, éle se met (*c*) voluntiers hors de la voie. Et ce est le juggement en ce cas.

pour se ranger hors de la voie (1). C'est le jugement en ce cas.

Art. 16 (2).

Une neef, ou deux, ou plus, sont (*d*) en un haven où il y ad poy de ealbe (*e*) et se aseiche; une des neefz est trop près de l'autre (*f*); le mestre de céle neef doit dire as autres mariners (*g*): Seignors, levez (*h*) vostre ancore, qar élé est trop prez de nous et poroit faire damage; et ils ne la voilent lever, le mestre paoureu et ses mariners la vont lever et enloigner de li (*i*); et s'ilz la tolent à lever et l'ancore face damage, ilz seront tenuz à l'amender tut à long. Et s'ilz sont (*k*) tut en ung haven qui aseiche, ilz sont tenuz à mettre baleingues as ancores qu'il apiergent (*l*) au plein. Et c'est le juggement en ce cas.

Quand deux ou plusieurs navires sont en un havre où il y a si peu d'eau que l'un d'eux soit à sec, le patron de ce navire peut dire à l'autre et à son équipage : *Levez votre ancre ; car elle est trop près de nous, et pourroit nous causer du dommage.* S'ils s'y refusent, le patron et l'équipage qui craignent d'être endommagés peuvent eux-mêmes lever cette ancre et la placer plus loin (3); et s'ils s'y opposent, ils sont tenus de réparer tout le dommage qui en résultera. Ceux qui sont en un havre où il y a peu d'eau, doivent mettre à leur ancre une bouée qui apparoisse extérieurement (4). C'est le jugement en ce cas.

Art. 17 (5).

Les mariners de la costere de Bretaigne (*m*) ne deibvent avoir qu'une qysine par jour (*n*), par la reson qu'ilz ont beverage en alantz et venantz; et ceux de Nor-

Les matelots de Bretagne ne doivent recevoir qu'un repas par jour, au moyen de ce qu'ils ont du vin en allant et revenant. Ceux de Normandie doivent en avoir deux, parce qu'il ne leur est fourni que de l'eau

(*a*) D. M. *car une vieille neff ne se met pas volontiers en la voie d'une meilleure, si elle eust dommaige chose pour grever l'autre neff.* M. R. *si elle eust tout son voyage.* Anc. édit. *d'une meilleure si avant en dommaige chose pour grever la nef.* — (*b*) D. M. M. R. et anc. édit. *quant elle sait bien qu'elle.* — (*c*) D. M. *elle se retrait ou retrenche.* M. et anc. édit. *elle se tranche.* — (*d*) D. M. M. R. et anc. édit. *deux nefs ou plusieurs sont.* — (*e*) D. M. *poy d'eaue.* M. R. et anc. édit. *poi eve.* — (*f*) D. M. M. R. et anc. édit. *et s'y asseiche l'ancre d'une neff.* — (*g*) D. M. *doit dire au maistre de l'autre neff et aux mariniers.* M. R. et anc. édit. ajoutent *et aux marchants d'icelle nef.* — (*h*) D. M. M. R. et anc. édit. *maistre, levez.* — (*i*) D. M. *le maistre et ses mariniers qui paour ont pour le dommaige la peuvent lever et haster d'eulx.* M. R. et anc. édit. *le maistre et les mariniers qui paour ont pastir du dommaige le pouvent lever et enlonger d'eux.* — (*k*) D. M. M. R. et anc. édit. *et si ainsi est qu'ils soient.* — (*l*) M. R. et anc. édit. *qui apparissent.* — (*m*) D. M. M. R. et anc. édit. *les mariniers de Bretaigne.* — (*n*) D. M. M. R. et anc. édit. *le jour que une quesine.*

(1) Le droit romain a, dans le fr. 29 du titre II du livre IX du Digeste, *Ad legem Aquiliam*, prévu le cas où un navire causoit du dommage à un autre : mais il suppose que l'auteur de la faute est connu, et n'a pas porté la prévision plus loin. L'expérience a introduit des présomptions dont on trouve les premières traces dans le chapitre XXXVI de la troisième partie de la compilation rhodienne. C'est une présomption de ce genre que notre article établit.

(2) Cet article est le 15.e dans les éditions de Garcie et de Cleirac. La seconde partie de cet article, *et est reson* &c., paroit une addition; ce qui prouve que nous ne possédons pas la rédaction primitive.

(3) Le droit romain, comme on l'a vu dans le fr. 29 du titre II du livre IX du Digeste, *Ad legem Aquiliam*, permettoit, en pareille position, de couper les câbles de l'autre navire.

(4) Cette disposition est une suite des mesures de précaution dont l'expérience avoit fait connoître la nécessité, et qui devinrent d'un usage si général, qu'on finit par les rendre obligatoires.

(5) Cet article est le 17.e de Garcie et de Cleirac. D. Morice et les anc. éditions le placent après le suivant.

mandie en deibvent avoir deux le jour, par la reson que lor mestre ne lor troeve que ealbe al aller (*a*); ores puis que la neef sera venue (*b*) à la terre oue le vyn que est (*c*), les mariners deibvent avoir beveraige et doit lor mestre querir. Et ce est le juggement en ce cas.

en allant : mais, dès que le navire est arrivé dans un lieu qui produit du vin, ils ont droit d'en demander, et le patron doit leur en fournir (1). C'est le jugement en ce cas.

ART. 18 (2).

Une neef arive o sa charge à Burdeux ou aillours, le mestre est tenu à dire à ses compaignons : Seignors, freigteretz-vous vos marres (*d*), ou vous les lerretz au fret de la neef? Ilz sont tenuz à repondre lequel ilz feront; et s'ilz elisent (*e*) au fret de la neef, tiel fret come la neef aura ilz auront (*f*); et s'ils voillent fretter pour eux, ilz deibvent fretter en tiele manere que la neef ne soit demourante; et s'il avient (*g*) qu'ilz ne troevent fret, le mestre n'a nul blame; et lor doit lor mestre monstrer lor rive leire (*h*), et chasqun mariner y poet mettre le poisant de son marréage (*i*) : et s'il veult mettre de l'ealbe (*k*), il le poet bien mettre (*l*); et si gietteson

Lorsqu'un navire est chargé à Bordeaux ou autre lieu, le patron doit dire aux matelots : *Voulez-vous charger jusqu'à concurrence de vos loyers, ou voulez-vous en être payés sur le fret du navire?* Ils sont tenus de faire connoitre leur choix (3). S'ils préfèrent d'être payés sur le fret, ils recevront une part proportionnelle dans le fret du navire : s'ils veulent charger, ils doivent le faire sans aucun retard; car, s'ils ne trouvent pas de marchandises à charger, le patron n'est tenu à rien autre chose qu'à leur fournir l'emplacement nécessaire. Ils peuvent même, si bon leur semble, y mettre des tonneaux d'eau. Dans le cas où il y auroit lieu à faire jet, on comptera leur tonneau d'eau dont on aura fait jet, comme si c'étoit du vin, ou un équivalent de marchandises; ce qui a lieu afin qu'ils soient plus intéressés au

(*a*) D. M. *deux quesines le jour pour ce qu'ils n'ont que eaue à aller ès depens de la neff.* M. R. et anc. édit. *deux mès de quesine pour ce qu'il &c.* — (*b*) D. M. M. R. et anc. édit. *mais quant la neff sera arrivée.* — (*c*) D. M. et anc. édit. *en la terre au vin.* — (*d*) D. M. *vos mareaiges.* M. R. et anc. édit. *seigneurs, freterez ô nous amaregés?* — (*e*) D. M. M. R. et anc. édit. *et s'ils les laissent.* — (*f*) D. M. *ils auront tiel fret &c.* M. R. et anc. édit. *ils auront comme la neff aura.* — (*g*) D. M. M. R. et anc. édit. *et s'il advient chose qu'ils ne.* — (*h*) D. M. *monstrer leur rans et luier.* M. R. et anc. édit. *leur remmaige.* — (*i*) D. M. M. R. et anc. édit. *et ils peuvent mettre le pesant de leur mareaige chacun.* — (*k*) D. M. M. R. et anc. édit. *mettre tonnel d'eaue.* — (*l*) D. M. *bien le peuvent faire.* M. R. et anc. édit. *mettre tonnel de eaue ils peuvent bien mettre pour tonnel de vin.*

(1) Cette disposition constate un usage local sur lequel tout commentaire seroit inutile; il suffit de faire remarquer qu'il offre une preuve évidente que les Rôles d'Oléron doivent avoir été rédigés en France.

(2) Cet article est le 16.e dans l'édition de Garcie et dans celle de Cleirac. D. Morice et les anciennes éditions le placent avant le précédent.

(3) Ce mode de location, soit à la part de fret, soit à la faculté de charger une certaine quantité de marchandises dont le fret se compense avec le salaire, ne paroît pas avoir été connu dans le droit romain et dans les Basiliques. Les premiers vestiges de la location au fret se trouvent dans la compilation rhodienne, dont la seconde partie contient plusieurs chapitres à ce sujet. Un des articles ajoutés en Angleterre aux Rôles d'Oléron (31.e de mon édition) accorde aux matelots loués au fret le privilége de pouvoir en outre charger un tonneau en franchise. Voir la note sur cet article. Quant à la seconde espèce de location, il est évident qu'elle s'est introduite dans le moyen âge, et qu'elle fut particulièrement usitée dans la navigation de l'Océan, où le droit des matelots, de placer ainsi des marchandises dont le fret devenoit le paiement de leurs services, a pris le nom de *portée* ou *portages des mariniers*. L'usage déterminoit la quantité de marchandises que chaque matelot pouvoit charger, selon l'espèce de voyage entrepris. Dans quelques pays, les portages étoient affranchis des droits de douane : peut-être en étoit-il ainsi en France; car le statut coutumier d'Oléron, dont j'ai parlé page 305, prononce cet affranchissement. On ne peut cependant en conclure rien de bien positif, parce qu'au temps de sa rédaction Oléron étoit peut-être sous la domination de l'Angleterre. Dans d'autres pays, les portages ne contribuoient pas au jet. L'article 8 des Rôles d'Oléron réduit cet affranchissement à un tonneau. Les inconvéniens attachés à ce mode de location l'ont fait abandonner. Brokes a publié à ce sujet une dissertation intéressante dans ses *Observationes forenses*, observ. 580.

soit fait et lor tounel de calbe soit giecté en meer, il doit estre conté pur vyn (*a*) ou pur autres darrées livre à livre; et si les mariners (*b*) se peussent defendre resonablement (*c*) en la meer : et ensi soit qu'ilz se freiteigent as marchantz, tielle franchise come les mariners oront doit estre as marchantz. Et ce est le juggement en ce cas.

salut du navire pendant le voyage. Si un matelot cède son droit à un marchand, celui-ci jouit du même privilége que le matelot (1). C'est le jugement en ce cas.

ART. 19 (2).

Une neef vient à saufveté (*d*) à sa descharge, les mariners voilent avoir lors louyers (*e*), et il y ont asquns qui ne ont litz ne arches en la neef; le mestre poet bien retenir (*f*) de lors louyers pur rendre la neef là où ilz la prisrent, s'ilz ne donnent bonne caution à fournir le vyage (*g*). Et ce est le juggement en ce cas.

Lorsque le navire a fait sa décharge au port d'aller, si les matelots demandent le paiement de leurs loyers, et n'ont point dans le navire de lit ou de coffre, le patron a droit de retenir les loyers pour sûreté de leur obligation de ramener le navire au lieu du départ, à moins qu'ils ne lui donnent suffisante caution qu'ils continueront le voyage (3). C'est le jugement en ce cas.

ART. 20 (4).

Un mestre d'une neef alloue ses mariners en la ville dont la neef est, les loue les uns à marréage, les autres à deniers, il veit (*h*) que la neef ne poet trover fret à venir en ces parts et lui convient aller plus loin, ceux qui vont à marréage la deibvent seivre (*i*); mès ceux qui vont à deniers, le mestre est tenu à lor crestre lors louyers veue par veue et cours par cours par la reson qu'il les avoit allouyés à cer-

Lorsque le patron d'un navire loue ses matelots, les uns à portion dans le fret, les autres à un prix déterminé (5); s'il arrive que, ne pouvant trouver à charger pour le retour, on juge à propos d'aller plus loin, ceux qui se sont loués au fret doivent continuer le voyage : mais les loyers de ceux qui se sont loués à prix déterminé doivent être augmentés proportionnellement, parce qu'on ne les avoit loués que pour aller en un lieu fixé. Cependant, si le voyage est raccourci, ils doivent recevoir tout ce qui leur a été promis,

(*a*) D. M. M. R. et anc. édit. *et si getteison se faisoit en la mer, leur tounel d'eaue doit estre compté pour tounel de vyn.* — — (*b*) D. M. M. R. et anc. édit. *pourquoy les mariniers.* — (*c*) D. M. et anc. édit. ce mot manque. — (*d*) D. M. M. R. et anc. édit. omettent ces deux mots. — (*e*) D. M. M. R. et anc. édit. *leur fret.* — (*f*) D. M. et anc. édit. *puet retenir.* — (*g*) D. M. et anc. édit. *tout le voyage.* — (*h*) D. M. M. R. et anc. édit. *et advient que.* — (*i*) D. M. *sieuldre.*

(1) On retrouve cette disposition dans l'un des articles ajoutés en Angleterre (31.e de mon édition).

(2) Cet article est le 18.e dans l'édition de Garcie et dans celle de Cleirac.

(3) On trouve ici le complément du cinquième article. Le droit romain et les Basiliques ne contenoient point de dispositions semblables. L'insubordination des matelots, à laquelle on voit qu'un des articles inédits de la compilation rhodienne avoit voulu porter remède, et qui a souvent fait l'objet des lois et des réglemens du moyen âge en divers pays, a pu donner l'idée de la disposition dont il s'agit ici.

(4) Cet article est le 19.e dans l'édition de Garcie et dans celle de Cleirac.

(5) En combinant cet article avec l'article 17, on voit qu'il y avoit trois sortes de locations des matelots : l'une moyennant une part dans le fret; l'autre moyennant la faculté de charger une certaine quantité de marchandises pour leur compte, ou de céder ce droit à quelqu'un; enfin l'autre à un prix déterminé pour le voyage d'aller et revenir. Ce dernier est le seul dont on trouve mention dans le droit romain et dans les Basiliques. On ne voit point dans les Rôles d'Oléron de traces de la location au mois, généralement pratiquée aujourd'hui. On peut supposer, d'après le chapitre XLVI de la troisième partie de la compilation rhodienne, qu'il n'a pas été inconnu dans le moyen âge; et la suite de cette collection en offrira la preuve.

tain lieu (*a*); et s'ilz chargent plus prez que lou convenant fuet pris, ilz deibvent (*b*) aver lors louyers tut à long; mès ils deibvent aider à rendre la neef (*c*) là où ilz la prirent si le mestre le vult, à l'aventure de Dieu. Et ce est le juggement en ce cas.

à la seule condition de ramener le navire au lieu du départ, et de le mettre en un lieu sûr, à la volonté du patron et à la grâce de Dieu. C'est le jugement en ce cas.

Art. 21 (1).

Il avient qu'une neef est à Burdeux ou aillours, de tiele qysine que l'en use en la neef (*d*) deux des mariners en puront porter un mès (*e*), de manere qu'ilz seront trenchez (*f*) en la neef, et de tiel pain come il y aura ilz en deibvent avoir (*g*) solonc ce qu'ilz puront manger à un mangier (*h*), mès de beiverage pointz ne deibvent avoir hors de la neef (*i*); mès en deibvent revenoir prestement, asfin que (*k*) le mestre ne perde les œuvres (*l*) de la neef; qar, si le mestre les (*m*) perdoit et il eust damage, ilz seront tenuz à l'amender, ou, si un des compaignons se blesse par besoing de aide, ilz sont tenuz à l'amender (*n*) au compaignon, au dit du mestre et à ceux de la table (*o*). Et ce est le juggement en ce cas.

Lorsque le navire est arrivé à Bordeaux ou autre lieu, deux matelots seulement peuvent sortir à-la-fois et porter à terre leur portion de vivres, telle qu'ils la reçoivent dans le navire pour un repas, mais point de vin. Ils doivent revenir promptement, de peur que le patron ne soit privé de leur travail pour le service du navire; car, si leur absence lui faisoit faute, ils sont tenus du dommage, ou, si l'un des matelots restés se blessoit faute d'avoir été aidé, ils sont tenus de le faire guérir et de l'indemniser au dire du patron et de l'équipage (2). C'est le jugement en ce cas.

Art. 22 (3).

Un mestre frette sa neef à un marchant et est devisé entre eaux et mis un terme pour charger, et le marchant ne tient le terme (*p*), ains tient la neef et les mariners (*q*) par l'espace de quinze jours ou de plus, et asqune foitz en pert le mestre son fret ou sa meission (*r*) par defaut du marchant; le marchant est tenu

Lorsqu'un patron frète son navire à un chargeur pour faire le chargement dans un délai convenu, celui-ci doit le faire de manière que le navire puisse être prêt à partir au temps fixé. Le chargeur qui retarde quinze jours ou plus, et quelquefois même qui fait perdre la saison favorable, est tenu d'indemniser le patron. Un quart de cette indemnité appartient aux matelots, et le reste

(*a*) D. M. M. R. et anc. édit. *pour aller en certains lieux.* — (*b*) D. M. M. R. et anc. édit. *et s'ils viennent plus près que là où le louement fut prins, non obstant ce ils debvent.* — (*c*) D. M. M. R. et anc. édit. *debvent rendre la neff.* — (*d*) D. M. M. R. et anc. édit. *comme il y aura en la neff.* — (*e*) D. M. *en debvent porter un mes.* M. R. et anc. édit. *en peuvent pourter un mes à la mer.* — (*f*) D. M. *et l'autre demi tieuls comme ils sont tranchés.* M. R. et anc. édit. *ou demi mès tieuls.* — (*g*) D. M. M. R. et anc. édit. ne contiennent pas ces quatre mots. — (*h*) D. M. M. R. et anc. édit. *à une fois.* — (*i*) D. M. M. R. et anc. édit. *et du breivage riens.* — (*k*) D. M. *tost et apertement, si que le meistre.* M. R. et anc. édit. *et convient eulx tost et appertment retourner, pourquoy le maistre.* — (*l*) D. M. *ne perge l'euvre.* — (*m*) Oxf. *y.* — (*n*) D. M. *à le faire guerrir.* Anc. édit. *à le guerir et à l'amender.* — (*o*) D. M. et anc. édit. *au dit d'ung des compaignons, et au dit du maistre et à ceux de la table.* Oxf. Cott. *oue mestre, et aux compaignons.* — (*p*) D. M. *et devise certain terme et abonnement et dedans quand le maistre doit charger la neff et estre prest à s'en aller, le marchant ne le fait pas, ains.* M. R. et anc. édit. *devise un certain temps louement dedans &c.* — (*q*) D. M. et anc. édit. *le maistre et ses mariniers.* M. R. *ains tient le mestre pendant l'espace de dix jours.* — (*r*) D. M. M. R. et anc. édit. *aucune fois il pert sa mueson et son tems par &c.*

(1) Cet article est le 20.e dans l'édition de Garcie et dans celle de Cleirac.
(2) Ce cas avoit été prévu dans le chapitre XXIV de la troisième partie de la compilation rhodienne.
(3) Cet article est le 21.e dans l'édition de Garcie et dans celle de Cleirac.

à l'amender, et en tiele qui sera faite (*a*) les mariners auront le quart, et le mestre les trois pars (*b*) par la reson qu'il troeve les coustages (*c*). Et ce est le juggement en ce cas.

au patron, parce qu'il fournit à leur dépense (1). C'est le jugement en ce cas.

ART. 23 (2).

Un marchant frete (*d*) une neef et la charge et la met en chemyn, et entre céle neef en un port (*e*) et demoure canqz deniers li faillent, le mestre poet bien envoier à son pais (*f*) pour quere de l'argent: mès il ne doibt mye perdre temps (*g*); qar, s'il fait, il est tenu à rendre as marchantz tous les damages qu'ilz oront (*h*): ores le mestre poet bien prendre des vyns as marchantz et les vendre pur avoir son estorrement; et quand la neef sera arrivée à drette descharge, les vyns que le mestre aura prys deibvent estre affieurés et mis au fur que les autres seront venduz (*i*) ne à greignour fur ne à meindre (*k*); et aura le mestre son fret de ceux vyns come il prendra des autres (*l*). Et ce est le juggement en ce cas.

S'il arrive qu'un navire ayant été frété, chargé et expédié, le patron soit obligé de faire relâche dans un port où il est retenu si long-temps, que l'argent lui manque, il doit envoyer dans son pays pour en chercher (3): cependant il ne doit point laisser écouler le temps opportun pour partir, sous peine de dommages-intérêts envers les chargeurs: mais alors il peut vendre du vin ou des denrées des chargeurs en quantité suffisante pour se procurer les fonds nécessaires (4). Lorsque le navire est arrivé au lieu de décharge, les vins que le patron aura ainsi vendus seront estimés et payés au prix que les autres semblables se vendront dans ce lieu, et le fret en sera payé (5). C'est le jugement en ce cas.

(*a*) D. M. et anc. édit. *à amander au maistre et tielle amende comme l'en aura faite les mariniers en deivent avoir.* M. R. *comme le mestre aura, les.* — (*b*) Oxf. finit à ce mot. — (*c*) D. M. et anc. édit. *qu'il leur trouve despens.* M. R. *qu'il trouve leurs despens.* — (*d*) D. M. art. 4. *Il advient que une neff est à Bourdeaux ou ailleurs un marchand frete.* Id. art. 24. *Deux marchants frettent.* — (*e*) D. M. art. 4. *Et avant que elle soit à port elle demoure.* — (*f*) D. M. art. 4, *ou ailleurs pour.* — (*g*) D. M. art. 24, *tems de mueson.* M. R. et anc. édit. *son amorgan.* — (*h*) D. M. art. 24, *et qu'ils jureront.* Id. omet depuis *mes il ne doibt.* — (*i*) D. M. art. 24 et anc. édit. *communaulment.* — (*k*) D. M. art. 24, M. R. et anc. édit. *ne à plus ne à moins*: ces mots manquent dans l'art. 4 de D. M. — (*l*) D. M. art. 24. M. R. et anc. édit. *des vins qu'il aura prins.*

(1) On ne trouve point de règles spéciales sur ce cas dans les lois romaines et dans les Basiliques. Les chapitres XX et XXIV de la troisième partie de la compilation rhodienne l'avoient prévu avec beaucoup de détails, et j'ai même fait observer, page 248, qu'ils contenoient, à cet égard, quelques dispositions contradictoires entre elles; mais ces chapitres n'admettoient point les matelots à participer aux dommages-intérêts, ou du moins ils gardent le silence sur ce point. Cette participation est juste, et les législations modernes l'ont maintenue.

(2) Cet article est le 22.e dans l'édition de Garcie et dans celle de Cleirac.

(3) Cette disposition peut fortifier les doutes sur la question de savoir si le prêt à la grosse étoit usité à l'époque où les Rôles d'Oléron furent rédigés. On peut dire, en effet, que si le patron avoit eu la ressource d'emprunter, il n'eût pas été nécessaire qu'il vendît des objets du chargement. Mais, de nos jours encore, où le prêt à la grosse est connu et souvent pratiqué, le patron est réduit, faute de trouver des prêteurs, à vendre des marchandises; l'argument ne seroit donc pas décisif. Je crois, comme je l'ai déjà fait entendre page 324, qu'encore qu'on n'en trouve pas de disposition expresse dans les Rôles d'Oléron, le prêt à la grosse étoit en usage; mais cet usage devoit être rare, précisément parce qu'il suppose une confiance que l'état malheureux de la société ne pouvoit inspirer.

(4) Cette faculté accordée au patron de vendre les marchandises des chargeurs pour les besoins du navire n'est point expressément accordée par le droit romain. Le fr. 2, § 2, du titre II du livre XIV du Digeste, *De lege rhodia de jactu*, autorisoit seulement le patron à forcer ceux qui avoient des vivres à les mettre en commun, en cas de nécessité. L'expérience a sans doute fait étendre ce principe à tous les cas analogues.

(5) On peut induire de cet article que le fret des objets jetés dans le cas de l'article 8 étoit dû également.

Art. 24 (1).

Un bachelier est lodeman d'une neef et est louyé à l'amener jesques à le port où l'en la doit descharger (*a*); il avient bien que en cest port (*b*) il y a fermez où l'on met les neefz pour descharger, le mestre est tenu à purveier fourme, lui et ses mariners, et mettre balyngues qui apiergent à plein, ou que la fourme soit bien balinguée, que les marchantz ne eient damage; qar, s'ilz aveient damage, le mestre est tenuz à l'amender s'il ne die reson pour quoy qu'il ne soit (*c*) abatu : et la reson est le lodman a bien fait son deveir quant il a amené la neef à saufveté jesques à la fourme, qar jesques illeqs la debvoit amener, et de cette heure en avant (*d*) le feys est sur le mestre et sur ses compaignons. Et ce est le juggement en ce cas.

Le locman qui s'est engagé à conduire un navire jusqu'au port où la décharge aura lieu, doit accomplir son engagement : s'il existe dans ce port un local clos et sûr où les navires puissent faire leur décharge, le patron est tenu de faire placer des balises apparentes et disposer des cordages ou barricades qui mettent les marchandises à l'abri de tout dommage; car si, par défaut de ces précautions, elles en éprouvoient, c'est à lui de le réparer, s'il a de quoi. La raison principale qui doit le rendre ainsi responsable, est que le locman est quitte de tout engagement, dès qu'il a conduit le navire au lieu destiné à la décharge; car, à compter de ce moment, tout est confié aux soins du patron et des matelots (2). C'est le jugement en ce cas.

Art. 25 (3).

Un lodeman prend une neef à mener à Saint-Malo ou aillours (*e*), s'il faut ou ne la saiche conduire et la neef s'empire par sa faulte et les marchantz eient damage, il est tenu à rendre le damage s'il a par quoi. Et s'il y a d'eux qui la prennent sur leurs testes à conduire et amener, et s'ils la perdent et la perillent (*f*), si le mestre,

Si un locman qui s'est engagé de conduire un navire à Saint-Malo ou ailleurs, manque ou ne sait pas conduire, et que la nef périsse ainsi par sa faute, il est tenu de réparer le dommage éprouvé par les chargeurs (4). Lorsque des locmans ont déclaré répondre, sur leur tête, de la conduite d'un navire, s'ils le perdent ou l'exposent à périr, le patron, les matelots ou marchands qui leur coupent la tête, ne sont passibles d'aucune peine;

(*a*) D. M. ajoute, *et il la met en peril pour descharger.* — (*b*) D. M. *il est point bien en ce port.* — (*c*) D. M. *si ils dient raison pour quoi le maistre soit.* — (*d*) D. M. *jusques illec en avant le fes.* — (*e*) M. R. et anc. édit. *et la neef s'empire par la faulte qu'il ne la saiche mener ou conduire.* — (*f*) M. R. et anc. édit. *s'il a par quoi; et s'il n'a de quoi, il doit avoir la teste coupée et se le meistre, ou aucun des mariniers, ou aucun des marchants.*

(1) Cet article manque dans le manuscrit de Rennes et dans les anciennes éditions. Il est répété deux fois sous les n.os 4 et 24 dans l'édition de D. Morice.

(2) Cet article est un peu obscur dans les manuscrits qui le contiennent. Seroit-ce à cause de cette obscurité que Garcie et après lui Cleirac ne l'ont pas publié, ou bien manquoit-il dans le manuscrit dont le premier de ces auteurs, copié par l'autre, a fait usage? Son antiquité ne peut être révoquée en doute, puisqu'on le trouve dans la traduction castillane. Je crois en avoir rendu le sens avec exactitude. La décision qu'il contient est juste. Le locman n'a pas d'autre mission que de diriger le navire et de l'amener à bon port; mais, dès qu'on y est arrivé, c'est au patron à prendre les mesures convenables pour y être en sûreté.

(3) Cet article est le 24.e dans le manuscrit de Rennes et les anciennes éditions, le 23.e dans celle de Garcie, le 23.e et le 24.e dans celle de Cleirac, le 25.e dans le manuscrit publié par D. Morice.

(4) J'ai fait observer, page 110, que peut-être l'institution de pilotes locmans appartenoit au droit romain. Le *Black Book* ajoute une explication que je n'ai pas cru devoir insérer dans le texte, parce qu'elle ne se trouve dans aucun autre manuscrit; en voici la traduction : « afin qu'un locman ne se charge « pas de la conduite d'un navire s'il n'a bonne et parfaite connoissance du chemin, et n'est en état d'accom- « plir sa conduite. »

ou ascun des mariners ou ascun des marchantz soit qui leur coupent les testes, ils ne sont pas tenuz à poyer d'amendement; mais toutefois l'on doit bien sçavoir avant l'occire (*a*) s'il a par quoi amender. Et ce est le juggement en ce cas (*b*).

mais, avant de tuer un locman dans ce cas, il est convenable de s'assurer s'il n'a pas de quoi payer (1). C'est le jugement en ce cas.

Art. 26 (2).

Une neef guinde à sa descharge et se met à seiche (*c*), où elle est si jolie que les mariners prennent à leur voille ou au sourtil devant ou derriere; le mestre lor doit crestre lors louyers veue par veue (*d*); et guindent vins et advient (*e*) qu'ilz laissent une broche (*f*) ouverte ou tonnel qu'on guinde (*g*) et ne l'ont mye amarrée o cordes au bout de la neef, et le tonnel defraude et chiet et se part et s'enfonce sur un autre sur quoy il chiet, et sont tous deux perdus; le mestre et les mariners les doibvent rendre (*h*) as marchantz, et les marchantz doibvent poier (*i*) le fret des deux tonneaulx par reson que l'on lor

Un navire arrive au lieu de décharge et se met à sec, où il est si bien que les matelots s'empressent de le décharger de devant ou derrière. S'il arrive qu'ils laissent ouverte la canelle d'un tonneau que l'on guinde, ou que, ne l'ayant pas bien amarré avec des cordes au bord du navire, le tonneau se détache, tombe et se perde, ou même en tombant heurte contre un autre tonneau, de manière que les deux se perdent, le patron et les matelots doivent en payer le prix aux chargeurs, et les chargeurs doivent, de leur côté, payer le fret, parce qu'ils reçoivent le prix de ces tonneaux perdus sur le pied que les autres sont vendus. Le patron et les matelots doivent appliquer le salaire du guindage à la réparation de ce dommage, au marc la livre, de manière que les chargeurs n'en

(*a*) M. R. et anc. édit. *avant cela faire.* — (*b*) Cet article en forme deux dans le Bl. B.; et la rédaction en est si différente, qu'il m'a paru préférable de les transcrire. *Item. Se ung lodeman prent charge sur luy de amener une nef en aucun port et avient qu'en sa defaulte la nef soit perie et les marchandises endommagées, le lodeman est tenu de restorer et amander ses dommages tout au long si bien au seigneur de la nef come aux marchants pour tant que un lodeman ne prendra point lodmanage sur lui, s'il n'ait lon et plaine cognoisance du chemin pour faire et acomplir, Dieu aidant, lodmanage. — Item. Establi est pour coustume de mer, que si une nef est perdue par la defaulte d'un lodeman, les mariners puent, si leur plest, amener le lodeman à la guyndas ou à ung autre lieu et couper sa teste sans ce qu'en apres le maistre ou nul de ses mariners soit tenu d'en repondre devant aucun juge, pour ce que le lodeman fist grant trayson à son entreprise de lodmanage; et c'est le jugement en ce cas.* — (*c*) D. M. *et mesaseiche.* — (*d*) M. R. et anc. édit. omettent depuis *le maistre &c.* — (*e*) D. M. *si jolie que elle pend volontiers. Les marchants vont sur la voille ou sur la bastaille devant ou derriere, vins guindent et advient.* — (*f*) D. M. *aucune fois.* — (*g*) D. M. *hercke.* — (*h*) D. M. M. R. *qu'ils ont guindé.* — (*i*) D. M. et anc. édit. *poier.*

(1) Cette disposition, sur laquelle j'ai fait quelques observations page 309, n'a peut-être pas, si elle est bien entendue, toute la barbarie qu'elle semble présenter au premier aperçu. D'abord elle n'est relative qu'au cas où un locman a déclaré répondre du navire, et la législation française est encore, sous ce point de vue, conforme aux Rôles d'Oléron. L'article 40 de la loi du 22 août 1790 prononce contre le pilote côtier, *qui a déclaré répondre d'un navire*, la peine de trois ans de galères s'il le perd par impéritie, et la mort s'il le perd volontairement. Il ne seroit peut-être pas exact de croire que l'article des Rôles d'Oléron dont il s'agit ici, donnoit à l'équipage un droit arbitraire de tuer le locman sans forme de procès. On peut supposer au contraire qu'un jugement étoit prononcé d'après des formes dont nous n'avons plus connoissance, mais dont il reste quelques traces dans l'article 68 de l'édit sur l'amirauté de 1584. A cette époque, où assurément il existoit en France des juridictions régulières et des magistrats dignes de leurs fonctions autant par leurs vertus que par leurs lumières et leur indépendance, où la société n'étoit pas réduite à laisser chacun maître de se faire justice à lui-même, on avoit cru pouvoir autoriser le capitaine d'un navire marchand, assisté des sept principaux de l'équipage, à prononcer la peine de mort sans appel contre un crime flagrant commis dans le navire. On doit être moins surpris que ce droit ait existé plusieurs siècles avant, lorsque les moyens de poursuivre et de punir les crimes par le secours des tribunaux étoient presque nuls. Il est probable qu'on rendoit un jugement dans une forme semblable à celle qu'autorisoit et reconnoissoit, plusieurs siècles encore après la rédaction de ces Rôles, l'article 68 de l'édit de 1584, émané de l'autorité royale et enregistré dans les parlemens, qui ne firent aucune remontrance sur cette disposition exorbitante du droit commun.

(2) Cet article est le 25.e dans le manuscrit de Rennes et dans les anciennes éditions, le 24.e dans celle de Garcie et le 27.e dans celle de Cleirac. Il ne se trouve dans aucun des trois manuscrits d'Angleterre.

poye au feur des aultres qui sont vendus. Le mestre et les mariners doibvent mettre lor guindaige premierement à recouvrer (*a*) lor damage, et le remaignant doit estre parti entre eulx par tant chacun doit prendre audit guindaige (*b*) livre à livre; et les seignors de la neef ne doibvent rien perdre, car c'est par la faulte du mestre et des mariners de n'avoir amarré le tonnel (*c*). Et ce est le juggement en ce cas.

perdent rien; car c'est la faute du patron et des mariniers de n'avoir pas bien guindé le tonneau (1). C'est le jugement en ce cas.

ART. 27 (2).

Deux bateaux font compagnie et vont (*d*) aux harans et aux maquereaulx et debvent mettre autretant d'engins l'un comme l'autre, et sont à gré de partir leur gaing par moitié (*e*) entre eulx; et si advient que Dieu fait sa voulenté d'un des bateaux (*f*) et des engins et l'autre eschappe et s'en vient au pays dont il est, et les amis de ceux qui sont morts leur demandent à avoir partie du gaing et des engins, ils auront lor partie du gaing et des engins, par le serment de ceux qui seront eschappés; mais dou vessel ils ne prendront rien (*g*). Et ce est le juggement en ce cas.

Deux navires étant de société pour la pêche des harengs ou maquereaux, chacun doit mettre autant d'engins que l'autre, et le gain doit être partagé également. S'il arrive que, par force majeure, l'un des navires périsse, corps et biens, et que l'autre, s'étant sauvé, revienne au lieu de départ, et que les héritiers de ceux qui sont morts demandent à l'équipage du navire sauvé le partage du gain et les engins, cette part leur sera accordée sur la fixation d'après le serment de ceux qui sont revenus; mais ils n'auront rien dans l'autre navire (3). C'est le jugement en ce cas.

ART. 28 (4).

Item. Ordonné est et estably pour loy et coustume de la mer que, se ung marchant a fretté une nef en quelque port que ce soit, et aviengne que la nef soit empeschée pour deffaulte du maistre ou du seigneur à cellui à qui la nef est, le marchant qui avoit fretté la nef puet requirer le maistre en telle maniere : Je te requirer que tu mettes mes biens ou mes denrées en la

Item. Il est ordonné et établi par la loi et coutume de la mer, que, si un marchand a frété un navire en quelque port que ce soit, et que le navire soit empêché par la faute du patron ou par empêchement du souverain du pays dont le propriétaire du navire est sujet, le fréteur peut requérir le patron en lui disant : *Je te requiers de charger mes biens et denrées dans le navire*. Si le patron répond que le départ du navire est empêché par le fait d'un souverain, le fréteur peut se

(*a*) D. M. *guiudage à recouvrer*. — (*b*) Anc. édit. omettent depuis *le remaignant* &c. — (*c*) M. R. omet cette fin, depuis *et des mariniers*. — (*d*) M R. *d'aller aux*. — (*e*) M. R. *moitié par moitié*. — (*f*) M. R. *de la gent*. — (*g*) M. R. *ils n'auront nulle chose*.

(1) Le texte original est assez obscur. Du reste, il présente des principes semblables à l'article 10.

(2) Cet article est le 26.e dans le manuscrit de Rennes et dans les anciennes éditions, le 25.e dans celle de Garcie et le 28.e dans celle de Cleirac. Il ne se trouve dans aucun des trois manuscrits d'Angleterre.

(3) On trouve ici l'application des règles du droit commun sur les sociétés.

(4) Cet article est le 25.e dans le manuscrit de l'amirauté anglaise connu sous le nom de *Black Book*. Il ne se trouve dans aucun autre manuscrit ou imprimé.

nef; et le maistre dit que la nef est empeschée de par aucun seigneur; le marchant qui avoit fretté la nef se puet partir du convenant et affrettement dudit maistre et affretur à son chois ailleurs, sans ce que soit tenu audit maistre de rien amender; et se le marchant ne trouve fret, il puet bien demander au maistre ses dommages pour la raison qu'il n'a mye tenuz ses convenant et affrettement dessus ditz; et le maistre lui doit amender. Et ce est le jugement en ce cas.

départir du contrat d'affrétement et fréter un autre navire, sans être tenu de donner aucune indemnité au patron; et même, lorsque l'inexécution de la convention provient du refus du patron de remplir son engagement, il a droit, s'il ne trouve point à fréter un navire, de demander au patron des dommages-intérêts, et celui-ci doit les lui payer (1). C'est le jugement en ce cas.

ART. 29 (2).

Item. Est estably pour coustume de la mer, que, se ung marchant a fretté une nef pour chargier vins à Bordeaux ou ailleurs, le marchant puet bien chargier toute la nef à sa droite charge, sans ce que le maistre de ladite nef ou autre personne quelconque, sans la voulenté dudit marchant, n'y puet riens mettre ne chargier, forspris et excepté les vitailles necessaires à ladite nef pour faire son voyage. Et ce est le jugement en ce cas.

Item. Il est établi, comme coutume de la mer, que, si un marchand a frété un navire pour charger des vins à Bordeaux ou ailleurs, il a droit d'occuper le navire en entier jusqu'au lieu de sa décharge, sans que le patron ou autre personne quelconque puisse, si ce n'est avec le consentement de ce fréteur, y charger rien autre chose que les victuailles nécessaires pour le voyage (3). C'est le jugement en ce cas.

ART. 30 (4).

Item. Ordonnancé est et estably pour coustume de la mer, se ung marchant charge vins en une nef, il peut bien mettre toute de hularge comment le feroit le maistre resonnablement et en barelles dedans ladite nef, sans ce que le maistre ou

Item. Il est ordonné et établi pour coutume de mer, que, si un marchand charge des vins sur un navire, il a droit d'y mettre une aussi grande quantité de choses que le patron pourroit en mettre lui-même raisonnablement dans toute la capacité du navire, sans que le patron ni aucune autre personne puissent

(1) Cet article présente, pour le cas où l'inexécution est imputable au patron, une décision conforme aux règles du droit commun sur l'effet des conventions. On trouve des principes analogues dans le chapitre XX de la troisième partie de la compilation rhodienne. Mais la force majeure provenant de ce qu'on appelle *fait du souverain*, et, dans les lois du moyen âge, *empêchement de seigneurie*, devoit aussi être prévue. Notre article donne dans une rédaction un peu obscure, mais que je crois avoir indiquée sans m'écarter du véritable sens du texte, une solution conforme à la justice et adoptée par les législations modernes. Le silence des articles primitifs sur l'un et l'autre cas avoit sans doute rendu cet article nécessaire.

(2) Cet article, qui est le 26.e du manuscrit de l'amirauté anglaise, ne se trouve dans aucun autre manuscrit ou imprimé.

(3) Le cas que cet article prévoit n'avoit fait l'objet d'aucun des articles primitifs. Il est littéralement conforme à une partie du chapitre XXII de la troisième partie de la compilation rhodienne.

(4) Cet article, qui est le 27.e dans le manuscrit de l'amirauté anglaise, ne se trouve dans aucun autre manuscrit ou imprimé. Le cas qu'il prévoit et qui est la continuation du précédent n'a été l'objet d'aucun des articles primitifs.

autre personne quelconque y puet riens mettre ne faire nul empeschement, c'est à savoir dex tonnels J. p. p. et à l'avenant du surplus. Et ce est le jugement en ce cas.

s'y opposer, c'est à savoir..... et à l'avenant pour le surplus (1). C'est le jugement en ce cas.

ART. 31 (2).

Item. Est estably pour coustume de la mer, que, se les mariners d'une nef soient à portage, chaqun d'eulx aura ung tonnel franc de frett, et s'il y a nul frett de la nef; et se ainsi soit que le marin deffaile et ne face son devoir en la mer, il n'aura riens de franchise; et de ce pourront bien les marchants avoir serment de maistre. Et doit avoir le maistre aussi bon frett des vins ou denrées qui sont gettez come de ceulx qui sont saulvez; raison pourquoy, pour ce que la nef ou son frett porteront lors fais ou gette à son choiz. Et ce est le jugement en ce cas.

Item. Il est établi, comme coutume de la mer, que, si les matelots d'un navire sont loués au fret (3), chacun d'eux aura un tonneau franc de fret: mais, si le navire ne gagne aucun fret, et que ce matelot ait manqué de faire son devoir au cours du voyage, il sera privé de sa franchise; à cet égard, les propriétaires du navire pourront prendre le serment du patron (4). Le patron aura droit d'exiger le fret des vins ou denrées qui seront jetés, comme de ceux qui seront sauvés (5), par la raison que le fret ou le navire, au choix du patron, doivent contribuer aux pertes causées par le jet. C'est le jugement en ce cas.

ART. 32 (6).

Item. Ordonné est et estably pour coustume de la mer, que, se ung marchant frette une nef et la charge de vins, il semble aux mariners que le marchant de droit leur doit donner en chacun lieu où ils arriveront et en chacun jour de double feste un pot de vin ou deux ou troix, les

Item. Il est ordonné, comme coutume de la mer, que, si un marchand frète un navire qu'il charge de vins, les matelots exigent souvent que le chargeur leur donne dans chaque lieu où ils débarquent, ou à chaque jour de double fête, un pot de vin, ou deux ou trois; ils n'y sont fondés sur aucun droit ni loi, et le chargeur ne doit leur donner que

(1) Le manuscrit d'Angleterre dit *Black Book* de l'amirauté, le seul qui contienne cet article, présente une imperfection ou une abréviation que j'ai fidèlement transcrite dans le texte; mais cette lacune n'empêche point de comprendre l'article, qui, du reste, est conforme aux règles du droit commun.

(2) Cet article est le 28.e dans le manuscrit de l'amirauté anglaise. Il ne se trouve dans aucun autre manuscrit ou imprimé.

(3) On a vu, dans l'article 18, que les matelots pouvoient être loués au fret; c'est-à-dire, moyennant une part dans ce que le navire gagnoit par le transport des objets chargés. La conséquence naturelle de cette convention étoit que tout homme de l'équipage payât le fret de ce qu'il chargeoit; car aucun associé ne peut avoir un avantage propre, à l'exclusion des autres. C'est probablement ce qui avoit lieu en France, où l'article dont il s'agit ici n'a jamais été connu. On peut le conclure des dispositions de l'article 28 du titre 1 du livre II de l'ordonnance de 1681. Un usage différent paroît avoir été adopté par les auteurs des articles ajoutés dans le *Black Book*, qui ont accordé un port franc à chaque matelot.

(4) Cette décision est littéralement semblable à celle de l'article 18 ci-dessus.

(5) Cette disposition a probablement été adoptée par les rédacteurs des articles faits en Angleterre pour lever un doute. L'article 8, en établissant le principe de la contribution, et en disant, comme celui dont il s'agit en ce moment, que le patron contribuoit, ou pour la valeur du navire, ou pour le fret, à son choix, laissoit entendre suffisamment, selon moi, que le fret des choses jetées étoit dû, avec d'autant plus de raison que l'article 23 le décide expressément pour les choses vendues en cas de nécessité. Cependant il ne s'étoit point exprimé formellement, et le doute avoit pu s'élever.

(6) Cet article est le 29.e dans le manuscrit de l'amirauté anglaise. Il ne se trouve dans aucun autre manuscrit ou imprimé. Quelques mots paroissent omis; mais le sens est facile à comprendre.

mariners, par droit ne loy, ne marchant leur puet donner de courtoisie ce que lui plest. Et ce est le jugement en ce cas.

ce que bon lui semble par pure courtoisie (1). C'est le jugement en ce cas.

ART. 33 (2).

Item. Ordonné est et estably pour coustume de la mer, que, se ung marchant frette une nef, le maistre doit donner au marchant chascun jour ung esquisine se le marchant le demande au maistre; et plus, si la nef est chargée de vins, le maistre lui doit ballier ung page pour regarder ez vins du marchant aussi bien et si souvent comme s'ilz feussent au maistre. Et ce est le jugement en ce cas.

Item. Il est ordonné et établi, comme coutume de la mer, que, si un marchand a frété un navire, le patron doit lui fournir chaque jour la nourriture suffisante (3). De plus, si la nef est chargée de vins, le patron doit fournir un homme pour garder les vins aussi bien et avec autant de soin que s'ils appartenoient à lui-même (4). C'est le jugement en ce cas.

ART. 34 (5).

Item. Ordonné est pour coustume de mer, que, se ung nef arrive en ung port à sa droitturiere descharge, et demoure la nef illecques chargée jusques à XXI jours ouvrables, le maistre puet bien mettre hors sur ung keye; et le maistre doit ordonner et bailler ung de ses mariners au marchant pour prendre garde aux vins ou autres denrées jusques à tant que le maistre soit payé de son frett. Et ce est le jugement en ce cas.

Item. Il est ordonné, comme coutume de mer, que, si un navire arrive en un port à sa droite décharge et y reste chargé plus de vingt-un jours ouvrables, le patron peut mettre les marchandises hors sur un quai, et préposer un de ses agens pour surveiller les vins et denrées jusqu'à ce que le marchand ait payé le fret (6). C'est le jugement en ce cas.

(1) Cette décision, dont on ne trouve l'analogue dans aucune des législations antérieures, ni dans les articles primitifs des Rôles d'Oléron, eut sans doute pour objet d'abolir un abus et d'injustes exigences des matelots. Le chargeur en payant un fret paie non-seulement le prix du transport, mais encore le prix des soins et des peines de l'équipage pour la garde et la surveillance. L'article est conforme aux véritables règles de l'équité et du droit commun.

(2) Cet article est le 30.e du manuscrit de l'amirauté anglaise. Il ne se trouve dans aucun autre manuscrit ou imprimé.

(3) Cette règle ne se trouve dans aucun des articles primitifs; elle est sans doute le résultat d'un usage qui s'étoit introduit, et que les rédacteurs des articles ajoutés en Angleterre ont cru convenable de fixer d'une manière précise.

(4) On ne voit point aussi, dans les articles primitifs, de texte spécial relativement à cette obligation de préposer un homme à la surveillance des vins; mais elle est la conséquence d'un grand nombre de principes disséminés dans ces articles, dont l'objet est d'imposer au patron et à l'équipage l'obligation de veiller à la conservation des choses transportées.

(5) Cet article est le 31.e du manuscrit de l'amirauté anglaise. Il ne se trouve dans aucun autre manuscrit ou imprimé.

(6) Le principe consacré par cet article se trouve implicitement dans le 9.e des articles primitifs, lequel assure au patron la faculté de ne pas se dessaisir des marchandises qu'elles n'aient acquitté leur part de contribution au jet. Cette règle est assurément la conséquence du principe consacré par le fr. 6, § 1, du titre IV du livre XX du Digeste, *Qui potiores in pignore* &c., que le patron a privilége, tant pour son fret que pour toutes les autres dettes de la marchandise. Toutefois, il n'étoit point littéralement écrit dans la compilation primitive; l'expérience a pu faire croire qu'une disposition spéciale étoit nécessaire. Il ne faut pas perdre de vue que l'ignorance des juges exigeoit souvent que les lois ou les coutumes écrites prévissent spécialement des cas dont des juges éclairés auroient trouvé la décision implicite dans le droit commun.

Art. 35 (1).

Item. Ordonné est et estably pour coustume de la mer, que, quant il avient que l'en face getteson d'une nef, il est bien escript à Rome que toutes les marchandises et denrées contenues en la nef devoient partir ou gett, livre pour livre; et s'il y a hanaps d'argent plus que ung en la nef, il doit partir ou gett ou faire gré, et ung hanap aussi s'il n'est porté à la table pour servir aux mariners; robe et linge s'ilz soient à tailler, ou s'ilz n'aient esté vestuz, tout partira ou gett. Et ce est le jugement en ce cas.

Item. Il est ordonné et établi, comme coutume de mer, qu'en cas de jet il est bien écrit dans la loi romaine que toutes les marchandises et denrées contenues dans le navire doivent contribuer au jet, livre pour livre; et s'il y a plus d'un gobelet d'argent dans le navire, les autres doivent contribuer au jet, et même, quand il n'y en auroit qu'un, il doit contribuer, s'il n'est pas destiné à l'usage de la table commune. Les hardes et linges non taillés, ou qui ne sont pas consacrés au vêtement des hommes, doivent aussi contribuer (2). C'est le jugement en ce cas.

Art. 36 (3).

Item. Une navire fluctuans et seiglans par la mer, tant en faict de marchandise que pescherie, si par fortune ou impetuosité de temps elle se rompt, brise, et perist en quelque region et contrée ou coste que ce soit, et le maistre et ses mariniers ou l'un d'eulx eschappe et se saulve, ou les marchans ou marchant, le seigneur du lieu ne doit empescher la salvation du bris et marchandise de ladicte navire par ceulx qui seront eschappez, et par ceulx à qui appartiendra la navire ou marchandise, mais doibt ledict seigneur secourir et aider par luy ou ses subjects lesdicts poures [pauvres] mariniers et marchans à saulver leurs biens, sans rien prendre, sauf toutesfois à remunerer les saulveurs, selon Dieu et raison et conscience et leur estat, et selon que justice ordonnera, combien qu'aucune promesse auroit esté faicte esdicts saulveurs, comme dessus est dit (4).

Et qui fera le contraire, et prendra aucuns des biens desdicts pauvres nauffragans et perdus et destruitz, outre leur gré et volunté, il est excommunié de l'Eglise (5),

(1) Cet article est le 32.e dans le manuscrit de l'amirauté anglaise. Il ne se trouve dans aucun autre manuscrit ou imprimé.

(2) Le principe de la contribution est bien formellement consacré dans le 9.e des articles primitifs; mais il n'est relatif qu'aux marchandises chargées. L'expérience aura sans doute fait connoître aux rédacteurs des articles ajoutés en Angleterre la nécessité d'une règle fort sage d'ailleurs sur la contribution des objets mobiliers appartenant à des chargeurs.

(3) Cet article est le 26.e dans l'édition de Garcie et le 29.e dans celle de Cleirac. Comme tous ceux qui suivent, il ne se trouve que dans les éditions de ces deux auteurs. Le texte de Garcie, que j'ai préféré comme le plus ancien, est assez facile à entendre pour qu'une traduction m'ait paru inutile. J'ai suivi exactement l'édition faite à Poitiers en 1542, toutes celles dont j'ai eu connoissance étant postérieures.

(4) Le rédacteur de cet article fait évidemment allusion à la disposition qui termine l'article 4 de la partie primitive des Rôles d'Oléron. Tout ce qui précède est, au surplus, conforme aux principes du droit romain que j'ai exposés page 77. Plusieurs de ces textes sont cités en marge dans l'édition de Garcie.

(5) Cette disposition se réfère à un grand nombre de décisions canoniques qui excommunioient quiconque pilloit les naufragés : les unes étoient des bulles des souverains pontifes rendues pour certaines localités que je citerai quand je parlerai du droit maritime des pays qu'elles concernent, ou des bulles générales pour toute la chrétienté; les autres étoient des canons de conciles particuliers, tels que le concile de Nantes dont j'ai parlé page 316, ou de conciles généraux, tels que le concile de Latran de 1179, et autres qui n'ont cessé de fulminer des anathèmes contre la plus horrible violation des droits de l'humanité et de la propriété.

et doibt estre pugny comme un larron, s'il ne faict restitution en brief. Et n'y a coustumes ne statutz quelconques qui puissent engarder d'encourir lesdictes peines. C'est le jugement.

ART. 37 (1).

Item. Une navire, en entrant en aucun havre ou aultrement, par fortune elle se rompt et perist, et mourent les maistres mariniers et marchans; les biens vont à la coste ou demeurent en mer, sans avoir aucune poursuyte de ceulx à qui appartiennent les biens, car ils n'en sçavent rien. En tel cas, qui est tres piteulx, le seigneur doibt mectre gens pour saulver lesdicts biens, et iceulx biens doibt ledict seigneur garder ou mectre en seureté. Et puis doibt faire assavoir ès parens des deffuncts submergés l'adventure, et payer lesdicts saulveurs scelon le travail et peine qu'ils auront prinse, non mye à ses despens, mais desdictes choses saulvées; et le remanent et demeurant doibt ledict seigneur garder ou faire garder entierement, jusques à un an, si plus tost ne viennent ceulx à qui appartiendront lesdictes choses (2). Et le bout de l'an passé, ou plus, s'il plaist audict seigneur attendre, il doibt vendre publicquement et au plus offrant lesdictes choses, et de l'argent receu doibt faire prier Dieu pour les trespassés, ou marier pouvres filles, et faire autres œuvres pitiables scelon raison et conscience (3). Et si ledict seigneur prent des choses quart ny part, il encourra la malediction de nostre mere saincte Eglise, et peines susdictes, sans jamais avoir remission, s'il ne faict satisfaction. C'est le jugement.

ART. 38 (4).

Item. Si une navire se pert en frappant à quelque coste, et il advient que les compaignons se cuident eschapper et saulver, et viennent à la rive de la mer demy noyés, pensant que aucuns leur aident; mais il advient que aucunes foys en beaucoup de lieux qu'il y a des gens inhumains et plus cruels et felons que les chiens et loups enragés, lesquels murtrissent et tuent les poures [pauvres] patiens, pour

(1) Cet article est le 27.e de l'édition de Garcie et le 30.e de celle de Cleirac.

(2) Le système féodal attribuant les droits de justice et de police aux seigneurs, l'obligation de procéder aux sauvetages leur étoit naturellement imposée. Tels furent sans doute les principes français aussitôt que les rois furent assez éclairés sur leurs intérêts pour abolir la coutume barbare de dépouiller les naufragés. Cependant, comme le droit de s'approprier les objets non réclamés dans le délai légal étoit réservé au Roi, et, par sa concession, à l'amiral de France, il parut, dans la suite, plus convenable et plus juste que les officiers de l'amirauté procédassent aux sauvetages. Mais j'ai déjà dit, page 318, que nous n'avions rien de certain à ce sujet avant l'ordonnance de 1543.

(3) Je ne connois aucune loi française qui ait imposé au fisc l'obligation d'employer en œuvres pies les deniers provenant de la vente des objets que les propriétaires ou leurs ayant-cause n'avoient pas réclamés. Je ne crois même pas que dans le grand nombre de dispositions canoniques faites par les papes ou les conciles pour protéger les naufragés contre l'avidité des habitans des côtes et les injustes prétentions du fisc, il s'en trouve qui parlent de cette obligation, parce que les biens sans maître appartiennent légitimement au premier occupant lorsque la loi ne les attribue pas au fisc. Valin, dans plusieurs endroits de son Commentaire, trouve que cette disposition est singulière, et il a raison : mais la justesse de son esprit auroit dû le conduire à reconnoître que cet article et les suivans ne sont ni une loi, ni une coutume; qu'ils sont contraires à tout ce qui a été et est encore, et qu'on n'y pouvoit voir que les vœux ou, si on le préfère, les rêves d'un homme pieux, oubliant que si la souveraineté a des droits, elle a aussi des charges; et qu'une fois que des choses n'ont point de maître, il est naturel de les attribuer à l'état plutôt qu'au premier occupant.

(4) Cet article est le 28.e dans l'édition de Garcie et le 31.e dans celle de Cleirac.

avoir leur argent ou vestemens, et aultres biens. Icelles manieres de gens doibt prendre le seigneur du lieu, et en faire justice et punition, tant en leurs corps que en leurs biens; et doibvent estre mis en la mer et plongés tant que soyent demys mors, et puys les tirer dehors, et les lappider et assommer comme on feroit un chien ou loup (1). Et tel est le jugement.

ART. 39 (2).

Item. Une navire vient en aucun lieu, et veult entrer en port ou en havre, et elle met enseigne pour avoir un pillote ou un bateau pour la touer dedans, parce que le vent ou marée est contraire; il advient que ceulx qui vont pour amener ladicte navire, ont faict marché pour le pillotage ou touage : mais, parce que en aucuns lieux la mauldicte et damnable coustume court, sans raison, que des navires qui se perdent le seigneur du lieu en prent le tiers ou quart, et les saulveurs ung autre tiers ou quart, et le demourant ès maistres et marchans; ces choses considerées, et pour estre aucunes foys en la bonne grace du seigneur, et aussi pour avoir aucuns des biens de ladicte navire, comme villains traistres et desloyaux, menent ladicte navire sus les pierres tout à leur escient et de leurs certaines malices, et font perdre ladicte navire et marchandise, et feignent à secourir les poures gens, ils sont les premiers à despecer et rompre la navire, et emporter la marchandise, qui est une chose contre Dieu et raison, et, pour estre les bien venus en la maison du seigneur, ilz courent dire et annoncer la poure adventure et perte des marchans; et ainsi vient ledict seigneur avecques ses gens et prent sa part des biens adventurés, les saulveurs l'autre part, et le remenant demeure ès marchans. Mais, veu que c'est contre le commandement de Dieu omnipotent, nonobstant aucune coustume ou ordonnance, il est dict et sententié que le seigneur, les saulveurs, et autres qui prendront aucune chose desdictz biens, seront maulditz et excommuniés, et punis comme larrons, comme dict est dessus (3). C'est le jugement.

ART. 40 (4).

Mais des faulx et desloyaux traistres pillottes le jugement est tel, qu'ilz doivent souffrir martyre cruellement; et doit l'on faire des gibbets bien haulx sur le lieu

(1) Je ne doute point qu'à l'époque même où le droit de s'emparer des effets des naufragés étoit consacré par les lois civiles, quiconque attentoit à la vie de ces malheureux ne dût être poursuivi et puni comme assassin. Le droit romain, dans lequel la France a si long-temps puisé sa jurisprudence civile et criminelle, contenoit des règles expliquées pages 76 et suiv.; et quoique l'ordonnance de 1681 soit la première loi française dans laquelle des peines soient littéralement écrites, je suis convaincu qu'avant cette ordonnance le crime dont il s'agit étoit poursuivi et puni. Mais jamais le genre de supplice indiqué dans notre article n'a été usité en France : il n'est donc pas possible de le considérer ni comme une coutume constatant des usages, ni comme une loi disposant pour l'avenir.

(2) Cet article est le 29.e dans l'édition de Garcie; il forme, avec le suivant, le 25.e de l'édition de Cleirac.

(3) Cet article et le suivant ne sont qu'une assez ridicule amplification de l'article 25 des véritables Rôles d'Oléron. La peine contre l'homme qui faisoit périr malicieusement un navire étoit la mort, que l'équipage victime de cette scélératesse avoit droit de lui donner. Il est clair que, si la punition ne pouvoit pas être infligée de cette manière, parce que l'équipage avoit péri, le droit de prononcer sur le sort du coupable étoit réservé aux tribunaux; c'étoit même ce qu'avoit décidé l'article 68 de l'édit de 1584.

(4) Cet article est le 30.e dans l'édition de Garcie; dans celle de Cleirac, il est réuni au précédent pour former le 25.e

propre où ilz ont mis ladicte navire, ou bien près de là, et illecques doibvent les mauldicts pillotes finir honteusement leurs jours; et l'on doibt laisser lesdicts gibbets estre sur ledict lieu en memoire perpetuel et pour faire ballise ès autres navires qui là viendront. C'est le jugement.

Art. 41 (1).

Item. Si ledict seigneur estoit si felon et si cruel, qu'il souffriroit telles manieres de gens, et les soubtiendroit et seroit participant en leurs malices pour avoir les nauffrages, lors ledict seigneur doibt estre prins, et tous ses biens venduz et confisqués en œuvres piteables, pour faire restitution à qui il appartiendra; et doibt estre lié à une esteppe en meillieu de sa maison, et puys on doibt mettre le feu ès quatres cornieres de sa maison, et faire tout brusler, et les pierres des murailles jecter par terre, et là faire la place et le marché pour vendre leurs pourceaulx à jamais perpetuellement (2). C'est le jugement.

Art. 42 (3).

Item. Si une navire estant sur la mer, ou à l'ancre en quelque radde, et par grande tourmente qu'elle endure il convient faire gect pour alleger ladicte navire, et l'on gecte plusieurs biens hors pour soy saulver; sache que ces biens ainsi gectés hors sont à icelluy qui premier les pourra occuper et emporter : mais il est à entendre et sçavoir que les marchans ou maistres et mariniers ayans gecté lesdictes choses sans avoir esperance ne volunté de jamais les recouvrer, et laissent comme choses perdues et delaissées d'eulx, sans jamais en faire poursuyte, et ainsi le premier occupant est seigneur desdictes choses (4). C'est le jugement.

Art. 43 (5).

Item. Une navire a fait gect de plusieurs marchandises; il est à presumer que ladicte marchandise est en coffres, lesquelz coffres sont fermés et bouclés, ou bien des livres lesquelz seroient bien fermés et envelloppés, de paour qu'ilz n'endommageassent en la mer : lors celluy qui a faict ledict gect a encores intention, vouloir et esperance de recouvrer lesdictes choses; et par ce ceulx qui trouveront ces choses sont tenus à restitution à celluy qui en fera la poursuyte, ou bien en

(1) Cet article est le 31.e dans l'édition de Garcie et le 26.e dans celle de Cleirac.

(2) Voir la note sur les articles 38 et 39, et ce que j'ai dit page 318.

(3) Cet article est le 32.e tant dans l'édition de Garcie que dans celle de Cleirac.

(4) Cet article me paroît offrir une nouvelle preuve que la série dont il fait partie n'est point le résultat de la jurisprudence des tribunaux maritimes sur les cas les plus importans et les plus fréquens. Il contient une distinction entre le jet fait *animo derelinquendi* et le jet fait *animo recuperandi*. Cette distinction est vraie, sans doute, en pure spéculation, et le fr. 43, § 11, du titre II du livre XLVII du Digeste, *De furtis*, la contient : mais, comme on l'a vu page 122, elle n'est qu'une simple hypothèse, à l'aide de laquelle le jurisconsulte arrive à la solution d'une question relative au vol. Jamais elle ne s'est présentée ni ne peut se présenter dans la pratique, et notamment dans le cas prévu par notre article, où le jet est fait dans une *tourmente* et *pour soy saulver*.

(5) Cet article est le 33.e tant dans l'édition de Garcie que dans celle de Cleirac.

faire des aulmosnes pour Dieu, jouxte le conseil d'ung saige homme et discret, et selon conscience (1). C'est le jugement.

ART. 44 (2).

Item. Si une nef par force de temps est contraincte de coupper ses cables ou fillets par bout, et laisser cables et ancres, et faire la vie et gré du vent, ses ancres et cables ne doibvent estre perdus à ladicte nef, s'il y avoit horyn ou bonneau. Et ceulx qui les peschent sont tenuz de les rendre, s'ils sçavent à qui; mais ils doibvent estre payés de leurs peines, selon l'esgard de justice. Mais, parce que l'on ne sçait à qui les rendre, le seigneur y prent sa part comme les saulveurs, et n'en font dire *Pater noster* ni *Ave Maria*, à quoy ilz sont tenuz. Et par ce il a esté ordonné que un chascun maistre de navire aye à mettre et faire engraver dessus les horyns et bonneaux de sa navire son nom, ou de ladicte navire, et du port et havre dont il est (3). Et cela engardera de damner beaucoup d'ames, et fera grand proffit à plusieurs; car tel a laissé son ancre au matin qui se pourra recouvrer au soir. Et ceulx qui le retiendront seront larrons et pirates. C'est le jugement.

ART. 45 (4).

Item. Generallement, si aucune nef par cas d'aucune fortune se rompt et pert, tant le bris que les autres biens de ladicte nef doibvent estre reservez et gardez

(1) Cet article est la continuation du précédent, et a pour objet de faire connoître à quels signes on peut juger que ceux qui font jet ont l'intention de recouvrer les choses sacrifiées. Je n'aurois pas fait de note, s'il ne s'y trouvoit une expression assez extraordinaire : *des livres bien fermés et enveloppés, de peur qu'ils n'endommageassent en la mer.* Ce fait, qui constateroit un commerce sur les livres par voie d'importation ou d'exportation maritime, m'a paru assez embarrassant pour que j'aie dû m'assurer si le mot *livres* n'étoit pas imprimé par erreur, et s'il ne falloit pas substituer quelque mot équivalent à celui de *caisses*, *balles*, *ballots*, ou autres semblables; mais je l'ai trouvé dans toutes les éditions, et les traducteurs étrangers n'en ont pas fait de doute : le traducteur anglais a employé le mot *book*; le traducteur allemand, Bücher; le traducteur italien, *libri*. Je dois donc admettre qu'il s'agit de livres destinés à la lecture. Assurément, si l'on suppose que l'article a été fait du temps d'Eléonore de Guienne, il n'est pas possible de croire qu'à cette époque les livres, c'est-à-dire, les manuscrits, fussent un objet de commerce assez considérable pour qu'il y eût occasion de les jeter, à l'effet de soulager un navire en danger. Cela est moins improbable, si, comme je n'en doute pas, on suppose que la série d'articles dont il s'agit a été faite à la fin du XV.e siècle ou au commencement du XVI.e L'imprimerie existoit à cette époque. Par une déclaration du 9 avril 1513, Louis XII avoit accordé des encouragemens à cet art, qu'il qualifie *invention plus divine qu'humaine.* François I.er les avoit confirmés et étendus en 1515; et le même prince avoit, en 1541, fait des réglemens sur l'exercice de la profession d'imprimeur et de libraire. Au temps de Garcie, et en admettant même avec le P. Le Long qu'il ait composé son Routier en 1484, il est constant que les opérations de l'imprimerie avoient multiplié considérablement les livres. Naudé, *Additions à l'histoire de Louis XI*, page 307, atteste que, dès 1474, tous les bons ouvrages et même beaucoup de médiocres avoient été imprimés plusieurs fois. Il n'y a donc rien d'étonnant que les livres aient pu faire une partie importante des chargemens maritimes.

(2) Cet article est le 45.e dans l'édition de Garcie et dans celle de Cleirac. J'ai cru devoir le déplacer pour réunir tout ce qui concerne les naufrages.

(3) Je ne connois aucun réglement qui ait prescrit ces mesures, et je ne sache pas même que dans nos temps modernes, où la police maritime est perfectionnée, elles soient en usage.

(4) Cet article termine la compilation dans l'édition de Garcie et dans celle de Cleirac : mais, comme les dispositions qu'il contient ont avec celles qui précèdent un rapport plus direct qu'avec les articles à la suite desquels Garcie et Cleirac l'ont placé, j'ai cru qu'il n'y avoit aucun inconvénient à déranger l'ordre adopté par ces éditeurs. Au surplus, cet article reproduit les principes des précédens, et seulement il y ajoute une restriction adoptée dans la constitution de Frédéric II de 1220, dans les bulles des souverains pontifes et dans les canons des conciles, par l'effet de laquelle le droit de s'emparer des objets naufragés pouvoit être exercé contre les pirates et les ennemis de la religion chrétienne.

à ceulx à qui ils appartienoient avant le nauffrage, cessant toute coustume contraire. Et tous participans, prenans et consentans oudict nauffrage, s'ilz sont evesques, ou prelats, ou clercs, ilz doibvent estre deposés de leurs offices, et privés de leurs benefices; et s'ilz sont layz, ilz encourront les peines susdictes.

Item. Les choses precedentes se doibvent entendre si ladicte nef ne exerçoit le mestier de pillerie, et que les gens d'icelle ne fussent poinct pyrates, ou escumeurs de mer, ou bien ennemis de nostre saincte foy catholicque; car alors, s'ilz sont pyrates, pilleurs, ou escumeurs de mer, ou Turcs, et autres contraires et ennemis de nostredicte foy catholicque, chascun peut prendre sur telles manieres de gens, comme sur chiens, et peut l'on les desrobber et spolier de leurs biens sans pugnition. C'est le jugement.

ART. 46 (1).

Item. Touchant les poissons gros et ayant lart, qui viennent et sont trouvez mors à la rive de la mer, il fault avoir esgard à la coustume du pays; car le seigneur doibt avoir partie, au desir de la coustume. La raison est bonne; car le subject doibt avoir obeissance et tribut à son seigneur (2). C'est le jugement.

ART. 47 (3).

Item. Le seigneur doibt prendre et avoir sa part desdicts poissons à lart, et non en autre poisson, reservé toutesfois la bonne coustume dudict pays, sur le lieu où ledict poisson aura esté trouvé. Et celuy qui l'a trouvé n'est tenu sinon de le saulver et mettre hors de dangier de la mer, et incontinent le faire assavoir audict seigneur, en le soubmant et requerant qu'il vienne ou envoye querir le droict à luy appartenant oudict poisson. C'est le jugement.

ART. 48 (4).

Item. Si ledict seigneur veult, et aussi s'il est de coustume, il pourra faire apporter et amener à iceluy qui a trouvé ledict poisson au lieu et à la place

(1) Cet article est le 35.e dans l'édition de Garcie et le 37.e dans celle de Cleirac.

(2) Le droit romain n'avoit point de dispositions sur cet objet, ou plutôt il est évident que l'invention étoit un moyen d'acquérir les poissons échoués, comme toute autre chose trouvée sur le rivage. Plaute fait allusion à ce principe dans son *Rudens*, act. IV, sc. III, et paroît s'amuser aux dépens de ceux qui avoient élevé la prétention qu'en pareil cas l'occupation n'étoit pas nécessaire, et qu'il suffisoit d'avoir aperçu une chose pour en être réputé inventeur, et par suite propriétaire. Le principe attesté par Plaute me paroît n'avoir jamais été modifié; car je ne crois pas que les vers de Juvénal, dans la fameuse satire du turbot, puissent être considérés comme un monument de législation. Il suffit, pour s'en convaincre, de lire le fr. 14 du titre 1.er du livre XLI du Digeste, *De adquirendo rerum dominio*. C'est probablement aux temps du moyen âge qu'on peut attribuer cette distinction entre les poissons que chacun peut s'approprier, lorsqu'ils sont trouvés sur le rivage, et les poissons réservés au souverain. Il seroit trop long de rechercher la cause de cette origine, due peut-être à une équivoque sur le droit de propriété des rivages. On aura dit : Le rivage appartient au souverain; donc ce que la mer jette sur le rivage en est l'accessoire et appartient aussi au souverain; et sans doute le peu d'importance de certaines sortes de poissons, ou quelque sentiment d'humanité en faveur des habitans des côtes, aura fait naître la distinction entre les poissons, dont les plus précieux seulement auront été déclarés appartenir au souverain.

(3) Cet article est le 36.e dans l'édition de Garcie et le 38.e dans celle de Cleirac.

(4) Cet article est le 37.e dans l'édition de Garcie et le 39.e dans celle de Cleirac.

publicque, là où on tient le marché et halle, et non ailleurs. Et là doibt estre ledict poisson mis à pris par ledict seigneur ou l'inventeur, selon la coustume; et le pris faict, celuy qui n'aura faict le pris aura son election de prendre ou de laisser. Et si l'un d'eulx par fas ou nefas faict perdre à l'autre la valeur d'un denier, il est tenu à restituer. C'est le jugement.

ART. 49 (1).

Item. Si les coustz et fraiz de l'amenage dudict poisson jusques à ladicte place seroient de plus grant somme que ne vauldroit ledict poisson, lors ledict seigneur est tenu de prendre sa part sur le lieu. C'est le jugement.

ART. 50 (2).

Item. Esdicts fraiz et mises ledict seigneur doibt escotter (3) : car il ne doibt pas enrichir de la perte et dommage d'autruy, autrement il péche. C'est le jugement.

ART. 51 (4).

Item. Si d'aventure ledict poisson trouvé est desrobbé ou perdu par quelque fortune, empres que ledict seigneur l'a visité, ou avant, celuy qui l'a trouvé n'est en rien tenu. C'est le jugement.

ART. 52 (5).

Item. Aucun navire trouve en mer ung poisson à lart, il est totallement à ceulx qui le trouvent, s'il n'a poursuyte, et nul seigneur n'y doibt avoir ny prendre part, combien qu'on l'apporte en sa terre (6). C'est le jugement.

ART. 53 (7).

Item. En toutes autres choses trouvées à la coste de la mer, lesquelles autreffois ont esté possedées par creatures (8), comme vin, huille, et autres marchandises,

(1) Cet article est le 38.e dans l'édition de Garcie et le 40.e dans celle de Cleirac.

(2) Cet article est le 39.e dans l'édition de Garcie et le 41.e dans celle de Cleirac.

(3) Payer sa part proportionnelle, et, comme on dit encore vulgairement, *son écot*. Voir du Cange et Carpentier, *Gloss. med. et infim. latin.* voc. *Escot, Scot, Scotare.*

(4) Cet article est le 40.e dans l'édition de Garcie et le 42.e dans celle de Cleirac.

(5) Cet article est le 42.e dans l'édition de Garcie et le 44.e dans celle de Cleirac. J'ai cru devoir le placer ici pour compléter tout ce qui concerne le droit sur les poissons.

(6) J'ai expliqué, sur l'article 46, la cause probable qui fit attribuer au souverain du territoire les poissons échoués sur le rivage. Les règles sur l'accessoire, bien ou mal appliquées à ce cas, ne pouvoient être étendues au poisson pris en pleine mer, puisque la mer n'est dans la souveraineté de qui que ce soit; il n'y avoit donc plus de motifs pour modifier la règle du droit romain sur l'acquisition par la pêche.

(7) Cet article est le 41.e dans l'édition de Garcie et le 43.e dans celle de Cleirac.

(8) La distinction, relativement à l'acquisition par invention, entre les choses qui n'ont jamais eu de maître et celles qui en avoient un, lequel est inconnu, se trouve dans tous les principes de notre droit coutumier. Les premières, comme *res nullius*, restées dans la communauté négative, étoient au premier occupant; les autres, sous le nom d'*épaves*, appartenoient au fisc, sous certaines conditions qui varioient selon les coutumes.

et combien qu'elles auroient esté jectées et delaissées des marchans, et qu'elles devroient estre au premier occupant, toutefois la coustume du pays doibt estre gardée comme des poissons (1) : mais, s'il y a presumption que ces choses soient d'aucun navire qui soit pery, rompu et submergé, lors le seigneur ny l'inventeur ne doibvent rien prendre pour le retenir, mais doibvent faire comme devant est dict, sçavoir est, en faire prier Dieu pour les trespassés, et autres biens spirituels; ou autrement ils encourront les jugemens de Dieu (2). C'est le jugement.

ART. 54 (3).

Item. Si aucun trouve en la mer, ou à l'arenne ou rive de la mer ou fleuve et riviere, aucune chose laquelle jamais ne fust à quelque personne, sçavoir est comme pierres precieuses (4), poissons (5), et herbes marines, que l'on appelle gaismon (6), cela appartient à celuy qui premier le trouve et emporte. C'est le jugement.

ART. 55 (7).

Item. Si aucun va cherchant le long de la coste de la mer pour trouver or ou argent, et il en trouve, il doibt tout rendre sans rien prendre (8). C'est le jugement.

ART. 56 (9).

Item. Si aucun en allant le long de la rive de la mer pour pescher ou autrement, et il advient qu'il trouve or ou argent, il est tenu à restitution (10); mais il se peut payer de sa journée, ou bien, s'il est poure [pauvre], il peut retenir

(1) C'est-à-dire que le seigneur du lieu en a une part et l'inventeur une part, comme on l'a vu dans les articles 46 et suivans.

(2) Sans doute le rédacteur a entendu que ce pieux emploi n'auroit lieu qu'après l'expiration de l'an et jour accordés dans l'article 37 aux propriétaires pour venir revendiquer ce qui leur appartenoit à l'instant du naufrage.

(3) Cet article est le 34.e dans les éditions de Garcie et de Cleirac.

(4) Cette règle est conforme aux fragmens du droit romain qui ont été recueillis page 85.

(5) Il est probable que le rédacteur n'a entendu parler ici que des poissons trouvés au bord des fleuves, ou s'il s'agit des poissons trouvés sur le rivage de la mer, que de ceux qui n'ont pas fait l'objet des articles 46 et suivans.

(6) Ou plutôt *goémon*, nom donné en Bretagne aux herbes marines, appelées *varech* ou *vraich* sur les côtes de Normandie, et *sar* ou *sart* sur les côtes d'Angoumois et de Poitou.

(7) Cet article est le 43.e dans l'édition de Garcie et le 35.e dans celle de Cleirac.

(8) Le rédacteur de cet article a sans doute entendu parler de choses qui ont eu un maître, lesquelles ne peuvent être considérées comme *res nullius*; et l'obligation de rendre suppose que le propriétaire s'est fait connoître. L'article suivant répète la même règle, et la développe en y apportant quelques modifications.

(9) Cet article est le 44.e dans l'édition de Garcie et le 36.e dans celle de Cleirac.

(10) Cet article n'est en rapport avec aucun des anciens usages français. Dès qu'il s'agit d'une chose qui a eu un maître, lequel est inconnu, celui qui l'a trouvée n'a pas même le droit de la retenir jusqu'à ce que le véritable propriétaire se présente; et si celui-ci ne se présente pas, l'inventeur n'a pas le droit de se l'approprier. C'est ce qu'atteste Pothier, *Traité de la propriété*, part. 1, chap. II, sect. 1, art. 4, § 3. La loi des Lombards, chapitre CCLV, obligeoit l'inventeur à faire sa déclaration au juge; une constitution de Guillaume, l'un des rois normands qui régnèrent en Sicile au milieu du XII.e siècle, imposoit la même obligation, et n'attribuoit au fisc la chose trouvée qu'après un an révolu sans réclamation du propriétaire. La fin de l'article prouve encore ce que j'ai conjecturé page 318, que cette partie de la compilation est l'ouvrage d'un particulier; elle annonce sans doute la pieuse délicatesse de son auteur, mais elle ne constate pas des règles d'une législation ou d'un droit en usage.

pour luy ; voire, s'il ne sçait à qui le rendre, il doibt faire assavoir en lieu où il a trouvé ledict argent, et ès lieux circonvoysins et prochains : encores doibt-il prendre conseil de son prelat, de son curé, ou de son confesseur, lesquels doibvent bien regarder et considerer l'indigence et pauvreté de cil qui aura trouvé ledict argent, et la quantité dudict argent, et luy conseiller scelon Dieu et conscience. C'est le jugement.

Donné tesmoing le scel de l'isle d'Oleron establi aux contractz de ladicte isle, le jour du Mardi après la feste de Saint-André, l'an de grace mil deux cent soixante-six (1).

(1) Aucun document ne garantit la vérité de ce certificat, qui ne se trouve ni dans les manuscrits d'Angleterre, ni dans la traduction castillane. La plus ancienne preuve de son existence résulte du manuscrit publié par D. Morice, que ce savant religieux dit être de 1454. Peut-être étoit-ce par une faute de copiste que ce manuscrit date le certificat de 1286, puisque toutes les anciennes éditions imprimées, et le manuscrit de Rennes qui m'a été communiqué, indiquent 1266. Je dois faire observer que, dans ces manuscrits et ces éditions, le certificat est placé à la suite de l'article qui, dans ma collection, porte le n.° 27. J'ai cru devoir ne le rapporter qu'à la fin de la compilation, parce qu'en lui donnant sa place naturelle, j'aurois, sans utilité véritable, interrompu la série des articles, et qu'il n'y avoit aucun inconvénient à prendre ce parti, dès que je donnois les explications nécessaires.