

TARRADE Thomas
D.E.A. des Sciences Juridiques de la Mer

EXPOSE D'HISTOIRE DU DROIT MARITIME

LE CAPITAINE DE NAVIRE

Quelque soit sa dénomination le commandant d'un navire a de tout temps occupé une place prépondérante dans la

Définir ce qu'est un capitaine n'est pas chose aisée du fait des différents termes employés à travers les siècles. On trouve principalement les dénominations de capitaine, maître, patron, ou commandant.

Selon Valin les trois premiers termes ne sont synonymes que dans le sens où ils désignent indifféremment celui qui commande un vaisseau ou un autre bâtiment de mer. Capitaine désignerait l'officier d'un vaisseau de la Royale (Piganiol de la Force tome 1 p.643), maître selon les us et coutumes de la mer le commandant d'un vaisseau marchand et patron celui qui est à la tête d'une barque, traverse, allège ou autre petit bâtiment.

Sur les navires marchands une autre distinction existe selon que la navigation se fait au long cours ou au cabotage auquel cas on parlera de maître pour la première et de patron pour la seconde.

A partir du XVIII^e siècle il est d'usage répandu d'utiliser le titre de capitaine pour la flotte militaire ou commerciale, le risque de confusion étant faible du fait des grades dans la marine: capitaine de vaisseau, capitaine de frégate, capitaine de brûlot.

Selon Jules Lecomte auteur du "dictionnaire pittoresque de la marine" en 1835, capitaine est le titre de tout chef d'un bâtiment mais on dit plus particulièrement capitaine de celui qui commande un navire du commerce comme on dit commandant de celui qui dirige un bâtiment de guerre. On le voit les avis divergent quant à la définition.

Pour Pardessus, patron était la dénomination employée dans la plupart des lois maritimes pour désigner celui qui est préposé par l'armateur au gouvernement d'un navire.

De nos jours on emploie le terme de commandant pour désigner le chef de l'expédition maritime marchande au long cours ou au cabotage, patron pour le secteur de la pêche et capitaine pour la plaisance même si dans la pratique courante on utilisera le terme de capitaine dans la navigation au commerce.

Origines et évolution:

Les origines du capitaine sont lointaines et son histoire est longue et tourmentée.

Sous la Grèce Antique deux personnages coexistent à la tête du navire. D'une part le "Naoclere" qui est le représentant du propriétaire chargé des fonctions commerciales et d'autre part le "Kubernetes" ou celui qui tient le gouvernail a autorité sur l'équipage et est responsable de la marche du navire. Toujours chez les grecs on employait le terme de "Proreta".

Sous la Rome Antique on trouve le "Gubernator" qui tient le gouvernail et a des fonctions nautiques et le "Nauchere" devient "Magister Navis" ou maître du navire mais ne s'occupe pas de la navigation.

Au Moyen Age, à l'époque du Consulat de la mer (XIV^e -XV^e) le propriétaire du navire généralement propriétaire de la cargaison dispose de deux auxiliaires nautiques qui sont le "Naucher" ou "Noxter" qui sait serrer ou forcer les voiles, dresser ou couper le mât, faire tout ce qu'exige le bien du navire et le "Pilote Hauturier" qui sait lire la carte, diriger le navire, prévoir le temps et connaît les pays lointains. Ces systèmes d'organisation correspondaient à des époques où le patron du navire était le propriétaire présent à bord et ce Senyor de la Nau pouvait ignorer l'art de la navigation. De même les marchands accompagnaient leurs marchandises lors des expéditions maritimes effectuées dans des conditions difficiles, chaque voyage étant une aventure. En plus des dangers propres à la mer et à la navigation à voile viennent se greffer des dangers inhérents aux conditions de vie à bord (malnutrition, maladie, brutalités) ou des dangers extérieurs du fait des guerres ou des prises. Il est vrai qu'à l'époque de la navigation à voile les fortunes de mer ont un rôle non négligeable. On peut illustrer ce propos en mentionnant l'exemple des 90 navires naufragés dans la juridiction de l'amirauté de La Rochelle dans la première moitié du XVIII^e et on peut aisément supposer qu'il y en a eu autant deux siècles auparavant.

Un gros changement va intervenir au XVII^e puisque le capitaine doit connaître la navigation.

Dès la fin des grandes découvertes était apparu nécessaire de réglementer l'accès au titre de "Maistre du navire".

L'édit de l'amirauté de mars 1584 sous le règne d'Henri III tout en reconnaissant la fonction de capitaine impose un examen préalable. Cet édit dispose entre autre: "Nul ne sera à l'avenir reçu à conduire ou être maistre de navires s'il n'est expérimenté et examiné par deux anciens maistres en présence du dict amiral ou ses lieutenants et des échevins ou notables bourgeois."

Le Recès hanséatique de 1614 rappelle l'exigence de savoir conduire le navire.

Le code Michau en 1629 sous le règne de Louis XIII portant règlement sur le commerce et la navigation crée une école d'hydrographie dans chaque province maritime afin d'enseigner l'art de la navigation.

Enfin la grande ordonnance de Colbert d'août 1681 viendra ponctuer l'évolution en étant à l'origine de l'actuelle formation maritime, instaurant un contrôle des compétences et en consacrant les qualités requises par un capitaine à savoir: talent de navigation, négociant et meneur d'hommes.

Ainsi l'article 1 de l'ordonnance dispose: "Aucun ne pourra cy-après estre receu Capitaine, Maistre ou Patron de navire, qu'il n'ait navigé pendant 5 ans, et n'ait esté examiné publiquement sur le fait de la navigation et trouvé capable par 2 anciens Maistres, en présence des Officiers de l'Admirauté et du Professeur d'Hydrographie, s'il y en a dans le lieu."

Cet article vient confirmer l'article 86 de l'ordonnance de 1584 en y apportant toutefois quelques modifications à savoir le recours à quatre anciens maistres au lieu de deux qui interrogent le candidat uniquement sur la manoeuvre, le professeur d'hydrographie l'interrogeant sur la sphère et la navigation.

A l'issu de cette épreuve il est reçu maître et reçoit les lettres de maîtrise sans qu'il soit reçu pilote auparavant. En pratique la réception se matérialisait donc par une lettre débutant par la formule suivante tout du moins dans l'amirauté de La Rochelle: "L'état des services que le susnommé a rendu depuis sa réception de pilote, tant sur les vaisseaux du roy que sur les navires marchands suivant la vérification qui en a été faite sur les rolles d'armemens et de désarmemens ainsi qu'il suit." A la suite de cette formule étaient soigneusement recensées les périodes de navigation du prétendant qui devaient consister en 5 ans de navigation sur vaisseaux marchands avec preuve à rapporter par certificat du commissaire aux classes sauf dispense du roi et en deux campagnes sur des vaisseaux du roi d'une durée de trois mois chacune minimum selon le système des classes instauré par Colbert. De plus, l'âge minimum était de 25 ans accompli sauf dispense.

Il est important de noter que le candidat devait obligatoirement se présenter dans son amirauté sauf autorisation spéciale et Valin ne manquait pas de souligner le risque d'être victime de l'avarice ou du caprice des examinateurs et de ne pouvoir se présenter ailleurs.

Les conditions d'admission étaient différentes selon que l'on se situait dans le cadre d'une navigation au grand cabotage ou au petit cabotage.

Suivant l'ordonnance du 18 octobre 1740, le long cours concernait la navigation vers les Indes, le Canada, Terre Neuve, le Groenland, les îles d'Amérique, les Açores, les Canaries, Madeire et au delà de Gibraltar.

Le grand cabotage s'entendait par la navigation vers l'Angleterre, l'Ecosse, l'Irlande, les Pays Bas, Hambourg, l'Espagne, le Portugal et les îles avoisinantes.

Le petit cabotage consistant à avoir toujours les côtes en vue, naviguer de cap en cap, les capitaines connaissant les points, bancs, rochers, marées...

Ces lettres de maîtrise étaient le document indispensable pour être inscrit sur le rôle d'équipage créé par l'ordonnance de 1681. L'article 4 de l'ordonnance permettait aux pilotes disposant d'une expérience de

deux années d'accéder directement à la fonction après requête au juge de l'amirauté.

Enfin, un double contrôle s'exerçait par le biais d'une part du Bureau des Classes qui procédait à l'inscription maritime comme pour tout marin et d'autre part de l'Amirauté à travers diverses formalités: notamment l'article 10 impose la tenue d'un registre ou journal mentionnant les remarques sur le voyage ou l'article 16 impose un rôle d'équipage.

On peut estimer que cette législation s'explique par le souci de la monarchie de développer le commerce au long cours avec les colonies et donner des garanties aux armateurs sur le recrutement et le contrôle des capitaines. De plus dans les décennies après Colbert, l'essentiel de la politique a été orienté vers la mer, la prospérité de la France passait par le développement du commerce et de la colonisation.

Ce n'est qu'en 1817 que le grade de "Capitaine au Long Cours" apparaîtra officiellement désignant les officiers aptes à la navigation lointaine.

Enfin en 1967 seront créés les brevets de "Capitaine de Première et de Seconde Classe de la Navigation Maritime" clôturant la formation dispensée dans les Ecoles Nationales de la Marine Marchande.

Attributions et responsabilités:

Le capitaine personnage complexe, représentant les intérêts privés du propriétaire-armateur et personnage chargé de diriger une expédition a toujours été investi d'énormes pouvoirs et responsabilités nautiques ou commerciales.

Comme on l'a vu précédemment il n'a pas eu de tout temps des attributions techniques notamment jusqu'en 1584 mais ce qui est remarquable est que la plupart des attributions qu'il possédait lors de l'ordonnance de 1681 se retrouvent aujourd'hui même si certains bouleversements se sont produits.

Tout d'abord et parmi les 36 articles consacrés au Capitaine, Maître ou Patron, l'article 5 de l'ordonnance de 1681 dispose qu'il "appartiendra au maître de faire l'équipage du vaisseau, et de choisir et louer les Pilote, Contre-Maître, Matelots et compagnons; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure." Ces attributions figuraient à l'article 2 chapitre 15 du Guidon, aux chapitres 55 et 195 du Consulat et dans le droit hanséatique.

Concernant l'équipage on estimait que le capitaine était le mieux placé pour juger de la capacité, de l'ardeur pour le service, du caractère, de l'humeur et de l'expérience des hommes composant son équipage. Il

avait en la matière une grande marge de manoeuvre sauf concertation obligatoire en cas de présence à bord du propriétaire ou de l'armateur (art.16 Hanse Teutonique).

De plus le capitaine devra s'assurer avant de faire voile que le navire est bien équipé, chargé et avitaillé sous peine d'imprudence inexcusable (art.8) et il répond des marchandises qu'on lui confie sauf accidents qui sont ni de son fait ni de sa faute ni de celle de ses gens (art.9) : donc il est tenu de toute faute même très légère et seul le cas fortuit peut l'exonérer.

Selon l'article 13 il sera tenu d'être en personne dans son bâtiment à la sortie des ports, havres ou rivières, de mener en rade, donner un bon mouillage et mettre en sûreté son navire, cette disposition étant plus ferme depuis une ordonnance du 24 août 1712 puisque il aura obligation de coucher à bord des bâtiments en rade suite à l'enlèvement de plusieurs navires mouillés en rade de la Rochelle sous peine de prison.

L'article 15 exigeait que le maistre avant de faire voile prenne l'avis des pilote, contre-maître et autres principaux de l'équipage. Ce devoir d'information existait déjà dans les règles de Wisby (art.14) et à la question "que vous semble ce temps ?" les assistants du capitaine répondaient soit "le temps n'est pas bon car il est nouvellement venu et le devons laisser asseoir" soit "le temps est bel et bon". L'article 25 prévoyait une réunion quotidienne du maître et des pilotes, contre-maîtres et experts sur les routes à suivre.

Au titre des obligations imposées au capitaine s'ajoutait celle d'achever le voyage pour lequel il avait été désigné, faire voile maximum deux jours après chargement, la seule dispense survenant en cas d'interdiction du commerce avec le pays pour lequel le navire était destiné, toute entrée dans un havre étranger ami ou ennemi étant prohibée de manière absolue sauf nécessité qui devait être prouvée par des témoignages.

Un des principaux devoirs du capitaine était le voyage en droiture et était considéré comme prévarique tout maître faisant fausse route, la peine infligée étant exemplaire.

Un autre devoir important résidait dans l'interdiction d'abandonner le navire pendant le voyage et l'obligation de veiller à la conservation de la nef et des marchandises. Il est à noter qu'au Xvè siècle est apparu le subrécargue représentant les marchands et qui aux côtés du maître de la nef suivait et veillait aux soins appropriés à la marchandise. Cette fonction perdure aujourd'hui même si elle est devenue un peu marginale.

Le courage ne devait s'ébranler à la vue du péril sous peine de lâcheté et le maître devait faire tous les efforts pour écarter le danger et si besoin était devait presser, enjoindre voire menacer les hommes.

Toute violation de ces importantes prérogatives était sévèrement punie de peines afflictives, corporelles, de dégradation, d'infamie et de galères. Les peines exemplaires outre le risque de mort pouvait aller jusqu'à l'interdiction de commandement et d'exercer aucune fonction à bord. Le crime le plus grave était sans nul doute le fait de livrer son navire aux ennemis ou de faire échouer ou périr son navire malicieusement (art.36) ce qu'on nomme la baraterie. De même les fausses étaient très sévèrement réprimées. Le capitaine avait déjà à cette époque la qualité d'homme public.

Une autre faute très grave résidait dans le fait de prendre de l'argent sur le corps, l'avitaillement ou l'équipement du navire, sans nécessité, ou vendre des marchandises ou pour schématiser engager de folles dépenses. On considère que le capitaine commet une infidélité, un abus de confiance, une prévarication criminelle inexcusable pouvant conduire au bannissement.

Parmi les attributions dont dispose le maître du navire figure en bonne place le pouvoir disciplinaire. Cette autorité a toujours existé à bord des navires avec de surcroît les moyens de se faire respecter.

Dès le XI^e siècle le droit maritime des rhodiens affirmait que le matelot devait savoir qu'il était à bord un véritable esclave. Le code de Malacca de 1276 ajoutait que "ce que le souverain qui porte le titre de Commandeur des croyants est sur terre, le capitaine l'est en mer".

Les rôles d'Oléron au XII^e siècle disposaient que le maître doit entretenir la paix parmi les mariniers et concilier leurs différends.

Cependant il faut souligner comme le fait le Consulat de la mer que si le matelot doit obéissance au patron, s'il doit accepter ses remontrances, il n'est pas tenu de souffrir ses violences.

Les articles 22 et 23 de l'ordonnance de 1681 fixent également le principe d'obéissance perpétuelle avec la possibilité pour le capitaine après concertation avec le pilote et le contre-maître de punir d'une peine de cale, de mise à la boucle, aux fers ou au pain et à l'eau.

Il pouvait aussi mettre le délinquant dans une posture humiliante de façon à l'exposer à la risée de ses camarades ou encore infliger quelques coups de garçette ou bout de corde.

Mais en matière de crime le capitaine n'a aucun pouvoir de juridiction sur les gens du navire: il ne peut qu'arrêter les coupables, saisir les instruments du crime et remettre le tout à l'officier d'amirauté. Valin déplorait certaines dérives brutales même si le capitaine encourait une peine allant jusqu'à l'interdiction de commander.

comme le notait Casaregis au XVIII^e siècle le maître a l'équivalent d'un pouvoir familial qui va jusqu'au droit de correction légère à la manière d'un père vis à vis de ses enfants.

La discipline allait jusqu'à faire supporter sur tous indistinctement la "friponnerie" de certains matelots. L'ordre exigeait qu'en cas de vol ou larcin dont le coupable n'est pas démasqué de punir tout le monde afin en quelque sorte de les responsabiliser. (art.35)

Enfin on peut citer l'interdiction de revendre les victuailles du vaisseau car celles-ci sont embarquées proportionnellement au nombre de gens et à la longueur du voyage avec une dispense en cas de nécessité notamment si un autre navire vient à en manquer. Ce devoir de charité ainsi que le souligne Valin ne doit pas conduire à devenir victime de la fourberie des ennemis.

Pour conclure et de manière anecdotique on peut évoquer l'article 34 qui fait interdiction de dissiper les restes de munitions lors de fêtes qui avaient lieu dans les rades. Cette tradition a été interdite par une ordonnance du fait du coût et du danger que cela représentait.

BIBLIOGRAPHIE:

l VALIN René Josué : "Nouveau Commentaire sur l' Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681", 2 volumes Tome 1 et Tome 2, La Rochelle 1766, 804 pages et 852 pages. Du capitaine, maître ou patron Tome 1, Livre 2, Titre 1.

l PARDESSUS J.M.: "Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle", Tome 4, MDCCCXXXVII.

l LECOMTE Jules: "Dictionnaire pittoresque de marine", éditions de l'Estran 1835.

l Vice Amiral WILLAUMEZ: "Dictionnaire de marine", réédition par le Chasse-Marée/Armen 1998.

l Réceptions de capitaines de navires de 1761 à 1766, Archives Départementales de la Charente Maritime série B 5976.

l LUC M.A.: "Les naufrages dans l' Amirauté de La Rochelle au XVIII^e siècle", mémoire d' histoire, Poitiers 1996.

1 **MERRIEN J.** "Vie quotidienne des marins au moyen âge"