

CONSULAT DE LA MER,

OU

PANDECTES DU DROIT COMMERCIAL ET MARITIME,

FAISANT LOI EN ESPAGNE, EN ITALIE, A MARSEILLE
ET EN ANGLETERRE, ET CONSULTÉ PARTOUT AILLEURS
COMME RAISON ÉCRITE;

Traduit du Catalan en Français, d'après l'Édition
originale de Barcelonne, de l'an 1494;

Dédié à MONSIEUR LE PRINCE CAMBACÉRÈS,
ARCHI-CHANCELIER DE L'EMPIRE.

PAR P. B. BOUCHER,

Professeur de Droit Commercial et Maritime à l'Académie
de Législation, Membre de plusieurs Sociétés Savantes,
Auteur des *Institutions Commerciales*, etc.

«... Les antiquités de la jurisprudence... ne
» paraîtront point inutiles à l'homme qui remar-
» quera que ces anciennes doctrines sont... le
» fondement de celles qui sont aujourd'hui en
» vigueur, et qu'il est par conséquent difficile de
» comprendre plusieurs règles de la loi moderne,
» sans recourir à l'ancienne.» BLACKSTONE.

TOME SECOND.

A PARIS,

Chez ARTHUS-BERTRAND, libraire, rue Hautefeuille, n° 23,
Acquéreur du fonds de M. BUSSON.

1803.

CHAPITRE CCL.*Du Pilote.*

807. **S**EIGNEUR de navire qui sera nolisé pour aller en quelque lieu, dans lequel ni lui ni autre homme du navire n'est certain d'y parvenir, et que dans ce cas il soit obligé de louer un pilote qui sache y aller (1); si le pilote qui se propose de prendre, affirme et dit au seigneur qu'il saura le conduire, qu'il est certain du lieu où il veut aller, et qu'il n'y a pas une partie dans ce lieu qu'il ne connaisse; si ce pilote tient tout ce qu'il promet bien et diligemment, le seigneur est tenu de lui donner tout le loyer convenu, et ce, sans contestation. Encore, il est tenu de lui donner plus qu'il ne lui aura promis, suivant sa bonté et valeur, parce

(1) Cette ignorance prouve que la boussole n'était pas encore usitée, et que la carte marine n'était pas bien perfectionnée, d'autant plus qu'alors on ne faisait qu'un commerce de cabotage.

qu'il aura tenu tout ce dont à quoi il s'était engagé.

808. Toutes les conventions qui auront été faites entre le seigneur et le pilote, doivent être inscrites dans le cartulaire du navire, afin d'éviter les contestations.

809. Si, par aventure, ce pilote ne sait pas conduire le navire dans le lieu où il doit aller, *il doit perdre incontinent la tête sans remission et sans merci, le seigneur peut la lui faire casser, car il n'est point tenu d'en faire la demande à la seigneurie, s'il ne le veut*, et ce, parce que ce pilote l'aura trompé, et mis à même de perdre tous ceux qui étaient dans le navire, le navire, et l'avoir dont il est chargé.

810. Lorsqu'il s'agit de *casser la tête* au pilote, avant que d'en venir là, le nocher, les marchands, et toute la communauté du navire, doivent être consultés par le patron; et si tous, ou la majeure partie, décident qu'il doit perdre la tête, il doit la perdre : mais si au contraire il leur semble qu'il ne doit pas la perdre, il ne doit pas être supplicié, ainsi il doit être fait tout ce qui aura été jugé devoir se faire.

811. Cela est ainsi décidé, parce qu'il

pourrait arriver qu'un seigneur de navire, ayant la haine contre ce pilote, voulût le sacrifier, afin que son loyer lui restât, car il y a des seigneurs qui ont aussi peu de sentiment que d'autres hommes.

812. Encore plus, parce qu'il y a beaucoup de patrons qui ne savent qu'aller en avant, pendant qu'il y en a d'autres qui ne savent ce que veut dire le mot *mer* (1) ; c'est pourquoi il serait dangereux qu'un homme fût mort, d'après la résolution et la seule connaissance du seigneur du navire.

813. Ainsi tout homme qui se donne pour pilote, doit prendre garde, avant que d'entreprendre un voyage, s'il est capable de tenir tout ce qu'il aura promis, pour que la peine mentionnée, ou toute autre, ne lui puisse être appliquée.

(1) J'ai dit plus haut que le patron n'était souvent qu'un simple administrateur de navire et non un vrai marin.

On doit sentir qu'un pareil supplice ne pouvait guère avoir lieu que dans un temps d'anarchie. Voyez le n° 817.