

NOUVEAU
COMMENTAIRE
SUR L'ORDONNANCE
DE LA MARINE,

DU MOIS D'A OÛT 1681.

Où se trouve la Conférence des anciennes Ordonnances, des Us & Coutumes de la Mer; tant du Royaume que des Pays étrangers, & des nouveaux Réglemens concernans la Navigation & le Commerce maritime.

Avec des Explications prises de l'esprit du Texte, de l'Usage, des Décisions des Tribunaux & des meilleurs Auteurs qui ont écrit sur la Jurisprudence nautique.

Et des Notes historiques & critiques, tirées de la plupart des divers Recueils de Manuscrits conservés dans les dépôts publics.

Dédié à S. A. S. M.^{sr} le Duc DE PENTHIEVRE,
Amiral de France.

Par M. RENÉ-JOSUÉ VALIN, Avocat & Procureur du Roi
au Siege de l'Amirauté de la Rochelle.

T O M E P R E M I E R.



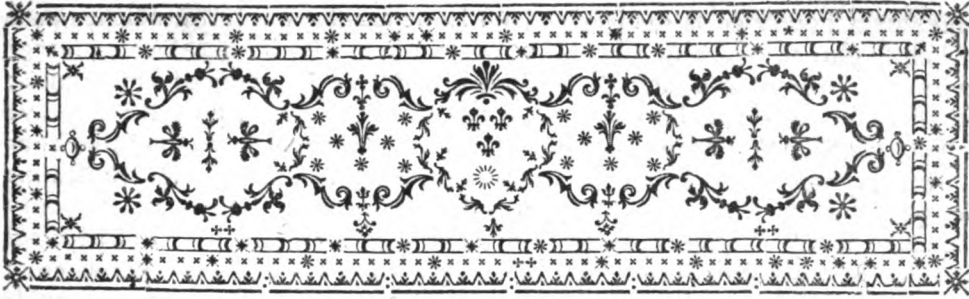
A LA ROCHELLE,

Chez JERÔME LEGIER, Imprimeur du Roi, au Canton des Flamands:

M. DCC LXVI.

AVEC APPROBATION ET PRIVILEGE DU ROI.

M.V.W.



TITRE IV.

DU PILOTE.



Il y a deux sortes de Pilotes : le pilote hauturier pour la navigation en pleine mer & au long cours, & le Pilote côtier, autrement appelé locman ou lamaneur pour la navigation de ports en ports & le long des côtes.

Le pilote hauturier doit joindre la pratique à la théorie. La théorie lui donne les connoissances nécessaires pour prendre hauteur en mer, & faire les opérations convenables pour la sûreté de la navigation ; & la pratique lui apprend à faire une juste application des règles.

A l'égard du pilote côtier, tout ce qu'on exige de lui, c'est qu'à la science de la manoeuvre, il joigne la connoissance des côtes, des courans & des dangers qu'il y a à éviter près des côtes.

Le pilote hauturier, dont il est ici question uniquement, est un homme de mer, qui après avoir appris sous un maître d'hydrographie l'art de la navigation, en faisant usage de l'arbalète, de l'astrolabe & des autres instrumens convenables à cette science, & après avoir mis les regles en pratique, a été trouvé capable de conduire un navire pour les voyages les plus longs.

Sa fonction est de commander à la route, suivant l'article 3 ci-après.

Les pilotes de cette qualité sont si nécessaires, qu'on ne sauroit trop veiller à prévenir l'inconvénient d'en manquer. Il y a un peu plus de trente ans qu'on s'aperçut à la Rochelle, qu'il n'y en avoit pas une quantité suffisante : pour y remédier, il intervint une Ordonnance particulière pour ce port en date du 27 Février 1719, par laquelle il fut enjoint, sur peine de cent livres d'amende, à tous les négocians qui armeroient à l'avenir des navires de cent tonneaux & au-dessus pour le long cours, de prendre dans le nombre de leur équipage, un des apprentifs instruits au pilotage, pour faire les fonctions de pilotin aux mêmes gages & conditions du dernier des matelots.

A cet effet, il fut ordonné qu'à la fin de chaque année il seroit dressé par les officiers de l'Amirauté une liste des jeunes gens qui auroient fréquenté

affidument l'école de la navigation ; sur laquelle liste, qui seroit affichée dans le lieu le plus apparent du Greffe, le Greffier aura soin de marquer en marge ceux qui seroient à la mer & sur quels vaisseaux ils seroient embarqués ; Sa Majesté voulant au surplus, qu'aucun desdits pilotins ne pût être employé sur cette liste qu'en rapportant un certificat du maître d'hydrographie, contenant qu'il avoit assez de théorie pour servir utilement sur les vaisseaux, & qu'autant qu'il seroit pourvu des ustensiles nécessaire à son art. En conséquence il n'y a que ceux qui sont employés sur cette liste qui peuvent être pris pour pilotins ; mais il est libre aux armateurs de choisir parmi eux, & rien n'empêche qu'ils ne se servent pour un second voyage de ceux qu'ils auront pris pour le premier, suivant la décision de Mr. l'Amiral & de M. le Comte de Maurepas, des 8 & 10 Août 1724 : après quoi ces pilotins doivent être rayés de de la liste, à l'effet de pouvoir être employés en qualité d'aides pilotes, étant choisis à cette fin par quelque armateur ou capitaine.

Depuis il a été rendu une nouvelle Ordonnance sur le même sujet, en date du 6 Février 1725, par laquelle le Roi, veut & entend que lesdits apprentifs ne soient employés à l'avenir sur la liste, qu'après avoir étudié six mois chez le maître d'hydrographie, & qu'après avoir rapporté de lui un certificat de leur capacité ; comme aussi qu'ils ne puissent être rayés de la liste qu'après y avoir été inscrits pendant deux années, & avoir fait deux campagnes. Il leur est enjoint de fréquenter l'école d'hydrographie pendant lesdites deux années, durant tout le temps qu'ils ne seront pas à la mer : veut en outre Sa Majesté, que les armateurs puissent choisir parmi les apprentifs, ceux qu'ils jugeront à propos, sans être obligés de les prendre à tour de rôle, & qu'au surplus la précédente Ordonnance du 27 Février 1719, soit exécutée selon sa forme & teneur.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant que les Négocians de la Rochelle, seront obligés de prendre dans le nombre de l'équipage des vaisseaux qu'ils armeront, un jeune homme instruit au pilotage pour faire les fonctions de pilotin.

Du 27 Février 1719.

D E P A R L E R O I.

SA MAJESTÉ étant informée que par les soins des officiers de l'Amirauté de la Rochelle, un grand nombre de jeunes gens de cette ville s'appliquent au pilotage, pour se rendre capables de servir sur les vaisseaux, ce qui sera dans la suite très-utile au commerce, parce que les négocians ne seront plus obligés de faire venir des pilotes des autres ports éloignés, & Sa Majesté estimant nécessaire de procurer à ceux qui s'attachent à la navigation les

moyens de s'y perfectionner, elle a ordonné & ordonne veut & entend, de l'avis de Monsieur le Duc d'Orléans Régent, que tous les négocians qui armeront & feront équiper à l'avenir des vaisseaux à la Rochelle, de cent tonneaux & au-dessus, pour les pays situés dans les mers d'Europe, ou pour aller aux Isles Françoises de l'Amérique & autres voyages de long cours, soient obligés, à peine de cent livres d'amende, de prendre dans le nombre de leur équipage un

desdits apprentifs instruits au pilotage, pour faire les fonctions de pilotin, aux mêmes gages & conditions du dernier matelot, dont ils feront pareillement le service dans lesdits vaisseaux; l'intention de Sa Majesté étant qu'il soit dressé à la fin de chaque année par les Officiers de l'Amirauté, une liste des jeunes gens qui auront fréquenté assidument les études de navigation, qu'elle soit affichée dans le lieu le plus apparent du Greffe, & que le Greffier ait soin de marquer en marge ceux qui seront à la mer, & sur quel vaisseau ils seront embarqués.

Veut Sa Majesté qu'aucun desdits pilotins ne puisse être employé sur cette liste qu'en rapportant un certificat du maître d'hydrographie, contenant qu'il aura assez de théorie pour servir utilement sur lesdits vaisseaux, qu'il sera pourvu des ustensiles nécessaires à son art. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent ordre. Fait à Paris le vingt-septieme jour de Février mil sept cent dix-neuf. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, FLEURIAU.

ORDONNANCE DU ROI,

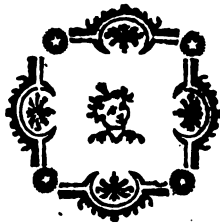
Au sujet des jeunes gens de la Rochelle, qui s'appliquent au pilotage.

Du 6 Février 1725.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée qu'en exécution de son Ordonnance du 27 Février 1719, au sujet des jeunes gens de la ville de la Rochelle, qui s'appliquent au pilotage pour se rendre capables de servir sur les vaisseaux, afin d'éviter aux négocians de faire venir des pilotes des autres ports éloignés; le nombre de ces jeunes gens s'est multiplié, en sorte qu'il excède de beaucoup la quantité nécessaire pour en embarquer un sur chaque vaisseau, conformément à ladite Ordonnance, ce qui diminue le nombre des matelots: à quoi Sa Majesté voulant remédier, en facilitant de plus en plus le commerce des négocians de ladite ville de la Rochelle, & favoriser en même-temps les jeunes gens qui s'y appliquent à la navigation; elle a ordonné & ordonne que lesdits apprentifs ne seront employés sur ladite liste, qu'après avoir étudié six mois chez le maître d'hydrographie, & avoir bien & duement justifié leur capacité, par un certificat dudit maître d'hydrographie, & qu'il ne pourront être rayés de

ladite liste, qu'après y avoir été inscrits pendant deux années, & avoir fait deux campagnes. Entend Sa Majesté, que lesdits apprentifs fréquentent lesdites écoles d'hydrographie pendant lesdites deux années, durant tout le temps qu'ils ne seront point à la mer. Veut Sa Majesté que les négocians de ladite ville de la Rochelle, puissent choisir tels de ces apprentifs qu'ils voudront pour embarquer sur leurs vaisseaux, sans être tenus de les prendre à tour de rôle; & qu'au surplus ladite Ordonnance du 27 Février 1719, soit exécutée selon sa forme & teneur. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance; enjoint aux Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, de l'exécuter, & de la faire publier & registrer par-tout où besoin sera. Fait à Marly le six Février mil sept cent vingt-cinq. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.



ARTICLE PREMIER.

AUCUN ne sera reçu pilote & n'en pourra faire les fonctions, qu'il n'ait fait plusieurs voyages en mer, & qu'il n'ait été examiné sur le fait de la navigation, & trouvé capable & expérimenté par le professeur d'hydrographie, deux anciens pilotes, & deux maîtres de navires, en présence des Officiers de l'Amirauté.

L'Emploi du pilote est trop important pour être confié à un homme sur l'expérience duquel on ne pourroit pas compter; c'est pourquoi cet article veut qu'aucun ne soit reçu pilote & ne puisse en faire les fonctions qu'il n'ait fait plusieurs voyages en mer, & qu'il n'ait été trouvé capable & expérimenté, après avoir été examiné sur le fait de la navigation par le professeur d'hydrographie, deux anciens pilotes, & deux maîtres de navire, en présence des Officiers de l'Amirauté.

Les autres conditions prescrites, depuis cette Ordonnance, pour la réception des maîtres & capitaines, dont l'exposition a été faite ci-dessus, article premier du capitaine, ont aussi été déclarées communes aux pilotes; au moyen de quoi pour être reçu pilote, aussi-bien que pour être reçu capitaine, il faut que le sujet soit âgé de 25 ans accomplis, & qu'outre les voyages requis sur les vaisseaux marchands, il ait fait deux campagnes de trois mois au moins chacune sur les vaisseaux de Sa Majesté, suivant l'Ordonnance particulière du 3 Octobre 1683, confirmée tant par autre du 27 Janvier 1688, que par l'article 11, liv. 8, tit. premier de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, & par l'article premier, tit. 2 du Règlement du 15 Août 1725, qui après l'Ordonnance du 12 Décembre 1724, a rétabli cette formalité ou condition, qui avoit été suspendue par Ordonnance du 27 Mai 1716; le tout si le Roi ne lui a accordé dispense, comme il a été observé au sujet du maître ou capitaine.

De sorte que les formalités & les conditions sont absolument les mêmes pour la réception du pilote & du maître, avec cette seule différence qu'il faut au maître 5 ans de navigation sur les navires marchands, & que pour le pilote, il suffit qu'il ait fait un certain nombre de voyages.

Je dis qu'il suffit qu'il ait fait sur les navires marchands un certain nombre de voyages, afin que par abus de ces mots plusieurs voyages, on n'aille pas s'imaginer que le pilote, sous prétexte qu'il est conducteur du navire, doit avoir au moins autant d'années de navigation que le maître & peut-être plus.

Cette interprétation en effet seroit absurde, puisque le pilote est subordonné au maître, même par rapport au commandement à la route, & que le maître, quoiqu'il puisse être admis tel tout d'un coup sans passer par le degré de pilote, est nécessairement reconnu pilote étant reçu à la maîtrise.

Mais ce qui leve tout doute à cet égard, c'est l'article 4 du titre du capitaine qui porte, *que celui qui aura été reçu pilote, & qui aura navigé en cette qualité pendant deux années, pourra être établi maître, sans subir aucun examen.*

La qualité de pilote, considérée séparément, n'est donc qu'un degré pour monter à la maîtrise; par conséquent on peut-être reçu pilote avec moins d'années de navigation qu'il n'en faut au maître; & voilà pourquoi cette Ordonnance, celle de 1689, & le Règlement de 1725, n'exigent les 5 ans de navigation que par rapport au maître; & qu'à l'égard du pilote il est requis seulement qu'il ait fait plusieurs voyages en mer, outre les deux voyages tout de même, sur les vaisseaux du Roi.

Mais tout n'est pas décidé par-là, & il reste encore à savoir, comment il faut entendre ces mots, *plusieurs voyages*; car il ne faut pas s'arrêter à l'avis du Commentateur qui est que deux voyages fussent sans exiger même que ce soit au long cours.

Au commencement de mon exercice en 1736, il n'y avoit encore rien de déterminé sur cela en ce Siege. La difficulté s'étant présentée, je pensai en conséquence de l'article 4 du tit. du capitaine, renouvelé par l'article 3, tit. 2 du Règlement de 1725, qu'il suffisoit de 3 ans de navigation, pour être reçu pilote, attendu qu'après deux autres années de navigation, le pilote auroit les 5 années requises pour commander en qualité de maître ou capitaine. Mais comme cet avis éprouvoit quelque contradiction, je pris la liberté de consulter sur ce point M. le Comte de Maurepas. Ce grand Ministre qui s'est toujours autant distingué par son affabilité que par l'étendue de ses lumières, la profondeur de ses vues & sublimité de ses talens, voulut bien m'honorer d'une lettre en réponse, en date du 20 Novembre; & sa décision qui a servi de règle depuis, fut que 3 ans suffisoient, même trois voyages de long cours, quoiqu'ils ne composassent pas trois ans complets de navigation. Cette décision au reste prouve que le Commentateur s'est mépris & contredit tout-à-la-fois, en citant une Déclaration du Roi du 3 Octobre 1683, par laquelle il prétend qu'il a été réglé que le pilote doit avoir navigé durant cinq ans comme le maître. En effet ce qu'il appelle Déclaration, c'est l'Ordonnance de même date ci-dessus citée sur l'article premier, tit. du capitaine, laquelle Ordonnance par rapport aux cinq ans ne parle que du maître & ne regarde le pilote que pour l'assujettir comme l'autre, au service sur les vaisseaux du Roi pendant deux campagnes, avant de pouvoir être reçu.

Par une seconde lettre du 11 Décembre de la même année, il fut décidé aussi par M. de Maurepas, qu'on pouvoit être reçu après 5 ans de navigation, maître & pilote, tout-à-la-fois, sans qu'il fut nécessaire de passer d'abord par le degré de pilote, pour ne pouvoir ensuite être déclaré maître qu'après deux autres années de navigation, à cause que l'Ordonnance n'exige absolument que cinq ans de navigation, outre les deux campagnes sur les vaisseaux du Roi.

A cela près donc, que pour être reçu pilote il n'est pas besoin de cinq ans de navigation, mais seulement de trois voyages au long cours, tout est égal pour la réception & pour celle du maître. Aussi son examen est-il absolument semblable. A prendre même cet article à la lettre, il sembleroit que celui du pilote seroit plus rigoureux & plus solennel que celui du maître, puisque l'examen du pilote doit être fait par deux anciens pilotes & deux maîtres de navires, outre le professeur d'hydrographie, tandis que dans l'article premier, tit. du capitaine, il n'est parlé que de deux anciens maîtres avec le professeur.

d'hydrographie pour l'examen de l'aspirant à la maîtrise. Mais quoique ces dispositions soient répétées *in terminis* dans le Règlement de 1725, la raison veut que l'examen du maître ne le cède en rien à celui du pilote. Et c'est pour cela que l'usage s'est introduit d'appeller quatre anciens capitaines à l'examen & réception du maître, comme on appelle pour le pilote deux anciens pilotes & deux maîtres, la présomption étant toute naturelle, que l'esprit de l'Ordonnance est qu'il y ait pour le moins autant de formalités pour la réception du supérieur que pour celle de l'inférieur. Et quand je donne au maître la qualité de supérieur, j'entends qu'il est censé l'être du côté des lumières & de l'expérience, comme il l'est en effet par rapport au droit de commander.

Il ne s'ensuit pas delà néanmoins que le Commentateur ait eu raison d'appeller le pilote, le premier matelot du navire qui commande à la route. S'il est permis de lui donner le nom de matelot, ce n'est que dans ce sens qu'on appelle dans le langage familier, bon ou excellent matelot, un capitaine de navire dont on entend relever le mérite. A cela près le titre de matelot ne convient nullement au pilote, puisque de droit il est la seconde personne du navire, & que quoiqu'on lui donne d'autres supérieurs que le maître, il n'est pas moins du nombre des officiers majors, au-dessus par conséquent de tous les officiers mariniens.

ARTICLE II.

CELUI qui voudra se faire recevoir pilote, sera tenu, pour prouver ses voyages en mer, d'en représenter les journaux lors de son examen.

SANS doute que celui qui veut se faire recevoir pilote doit produire aux officiers de l'Amirauté la preuve des voyages qu'il a faits en mer, en nombre suffisant pour être admis; mais cette preuve ne réside plus dans ses journaux de navigation, elle se tire uniquement des certificats des commissaires aux classes des départemens où les navires sur lesquels il a navigé, ont été armés & désarmés.

La représentation de ses journaux lors de son examen seroit donc inutile aujourd'hui, & tout ce que dit le Commentateur à ce sujet n'est qu'un jeu d'imagination. Qu'il produise ses journaux s'il en a, au Professeur d'hydrographie, à la bonne heure; mais qu'il les produise ou non, il n'en doit pas moins subir l'examen en règle, tant de la part du Professeur d'hydrographie, pour la théorie de la navigation, que de la part des maîtres & pilotes pour la pratique & la manœuvre; le tout de la manière qu'il a été observé, qu'on en use à l'égard du maître ou capitaine.

Au reste les Officiers de l'Amirauté, qui ne peuvent recevoir maîtres ou capitaines que les mariniens habitués dans l'étendue de leur Jurisdiction, doivent observer la même règle à l'égard des pilotes de toute espece. Art. 12, tit. 1, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689. V. *suprà* l'art. 1, tit. du capitaine & *infra* l'art. 2, tit. des pilotes lamaneurs,

ARTICLE

ARTICLE III.

LE pilote commandera à la route & se fournira de cartes, routiers, arbalètes, astrolabes & de tous les livres & instrumens nécessaires à son art.

PUISQUE c'est le Pilote qui est chargé de la direction de la route du navire, il est tout naturel qu'il se fournisse de cartes, routiers, arbalètes, astrolabes & de tous les autres instrumens nécessaires à sa profession. *Idem* l'Ordonnance de 1689, liv. 1, tit. 15, art. 2.

Par l'art. 4 de la même Ordonnance, il lui est enjoint de prendre garde qu'il n'y ait point de fer dans l'*habitable*, qui puisse faire varier l'aiguille des compas.

L'*habitable* est un petit logement fait de planches en façon d'armoire, près du mât d'artimon. C'est le lieu où l'on enferme l'aiguille aimantée ou boussole ; & c'est pour cela qu'il ne doit pas y avoir du fer, de crainte de faire varier l'aiguille. On y enferme aussi la lumière, & souvent l'horloge. Le timonier a aussi quelquefois un *habitable* à part.

La fonction de Pilote est donc de commander à la route, & il n'en a point d'autre dans le vaisseau. Mais ce commandement il ne l'a pas seul & en chef, comme le déclare le Commentateur. De tout temps le maître ou capitaine, a eu droit d'examiner ses opérations, de les contrôler, de veiller en un mot sur sa conduite ; note 5^e. sur le premier article des Jugemens d'Oleron. A plus forte raison, le Pilote doit-il être aujourd'hui subordonné au capitaine qui, nécessairement Pilote, est censé sinon avoir plus de théorie, du moins avoir plus de pratique & d'expérience que lui.

Il ne s'ensuit pas delà néanmoins que le capitaine ait droit de réformer de son autorité la route du Pilote, de corriger ses opérations, & d'ordonner une manœuvre contraire à celle indiquée par le Pilote. A la vérité il le pourroit absolument & se faire obéir ; mais alors il prendroit tous les événemens sur son compte. Son droit se borne à faire part au Pilote de ses observations & objections, & en cas de contrariété d'avis, c'est aux principaux de l'équipage qu'il faut avoir recours aux termes de l'art. 8 ci-après.

J'ai dit que le Pilote n'a pas d'autre fonction dans le navire que celle de commander à la route ; & cela est vrai, de manière que le commandement du navire, & encore moins la direction de la cargaison, ne lui appartient point en cas de mort ou d'absence du capitaine, quoique de droit il soit le second officier du vaisseau. Cleirac sur l'art. premier des Jugemens d'Oleron, n. 8, pag. 12. Kuricke *ad jus Hanseaticum*, tit. 3, art. 2, fol. 700. Si l'armateur a établi, comme il est assez d'usage depuis quelque temps, un second & un lieutenant sur le navire, ce sera le second qui représentera le capitaine en cas de mort ou d'absence, & successivement le lieutenant qui représentera l'un & l'autre ; & cela sans considérer si le second ou le lieutenant est reçu maître ou pilote ; parce qu'il suffit que l'armateur en ait fait choix pour remplacer le maître au besoin, & que ce choix ait été approuvé au bureau des classes en dressant

le rôle d'équipage. On fait d'ailleurs que ces officiers sont toujours d'une capacité reconnue, & qu'il ne leur manque que la formalité de la réception à l'Amirauté; il y en a même qui sont reçus.

Il est si vrai que c'est le second & ensuite le lieutenant, qui ont droit de représenter le capitaine à l'exclusion du pilote, qu'à défaut d'officiers intermédiaires entre le maître & le Pilote, c'est au contre-maître que le commandement du navire appartient, par l'art. 5 du tit. 5 ci-après, *ubi vide notata*.

En effet, si le contre-maître a droit de commander au préjudice du pilote, à plus forte raison des officiers auxquels le contre-maître est lui-même obligé d'obéir, ont-ils ce droit ?

Il n'y a d'exception à cela qu'autant que le pilote aura été établi en même temps, second sur le navire; mais alors ce ne sera pas comme pilote qu'il commandera au défaut du maître; mais en vertu seulement de la qualité de second qui lui aura été donnée. La raison est sans doute qu'on peut être bon pilote, sans avoir les qualités requises pour mériter la confiance de l'armateur, par rapport au commandement du navire & à la direction de la cargaison, qui fait le principal objet de la navigation des vaisseaux marchands.

De droit le pilote ne fera donc jamais les fonctions de maître, qu'au défaut du capitaine, du second, du lieutenant & du contre-maître; & en ce qui concerne le maniement de la cargaison, il ne l'aura non plus, qu'au cas que tous ces officiers manquant, l'armateur n'aura pas mis un facteur sur le navire, ce qui s'appelle en Angleterre un *supercargue*.

ARTICLE IV.

DANS les voyages de long cours, il aura deux papiers journaux. sur le premier, il écrira les changemens de routes & de vents; les jours & heures des changemens, les lieux qu'il estimera avoir avancé sur chacun, les réductions en latitude & longitude, les variations de l'aiguille, ensemble les sondes & terres qu'il aura reconnues; & sur l'autre, il mettra de vingt-quatre heures en vingt-quatre heures au net, les routes, longitude & latitude réduites, les latitudes observées, avec tout ce qu'il aura découvert de remarquable dans le cours de sa navigation.

CET article s'observe assez exactement; à cela près qu'au lieu d'un double journal, le pilote se contente de tenir un seul journal en forme, sur lequel il rapporte les observations faites au courant chaque jour, sur des feuilles volantes. En quoi l'esprit de l'Ordonnance est rempli, sur-tout au moyen de l'exécution de ce qui est prescrit par l'art. 25 du titre du capitaine.



ARTICLE V.

LUI enjoignons en outre de mettre, au retour des voyages de long cours, copie de son journal au Greffe de l'Amirauté, & d'en prendre certificat du Greffier, à peine de cinquante livres d'amende; & sera le certificat délivré sans frais.

IL y a long-temps qu'il n'est plus d'usage d'obliger les pilotes de déposer au Greffe de l'Amirauté des journaux de leurs voyages, soit de long cours ou autres. La raison de cela est sans doute que depuis notre Ordonnance il s'est formé tant de pilotes habiles, que l'on n'a plus craint d'en manquer. Cette police au reste ne pouvoit guere être utile au public, dans le principe, qu'en cas de découverte de quelque nouvelle isle, terre ou vigie; mais il y a été suppléé par l'obligation qui a été imposée aux capitaines de faire mention dans leurs rapports de ce qu'ils auront découvert de remarquable dans le cours de leurs voyages, afin que les Officiers de l'Amirauté soient en état d'en informer le Ministre de la marine, comme ils y sont obligés.

Le pilote au lieu de déposer son journal au Greffe de l'Amirauté, ce qui au fonds étoit embarrassant, puisqu'il n'y devoit demeurer qu'un mois aux termes de l'article 6, tit. 8 du liv. 1 ci-dessus, le remet entre les mains du professeur d'hydrographie pour l'examiner, & y faire des corrections s'il y étoit, conformément à l'art. 5 du tit. 8. Ce qui se pratique à ce sujet à l'égard des pilotes sur les vaisseaux du Roi, ne diffère pas beaucoup. Art. 9, tit. 15, liv. premier de l'Ordonnance de 1689.

ARTICLE VI.

AU défaut d'écrivain, le pilote sera tenu, quand il en sera requis par le maître, de recevoir par état les marchandises dans le bord, & de faire l'inventaire des biens & effets de ceux qui décéderont sur les vaisseaux, qu'il fera signer par le maître & par deux des principaux de l'équipage.

UNE des fonctions de l'écrivain est de tenir un état des marchandises qui sont chargées dans le navire; note 21 sur le huitième article des Jugemens d'Oleron. Maintenant qu'il n'y a plus d'écrivain sur les navires marchands, c'est un officier que le maître ou capitaine charge de ce soin; & aux termes de cet article, le pilote peut être choisi pour cette fonction; c'est-à-dire, pour enrégistrer les marchandises sur le livre de bord qui sert à constater leur entrée à l'embarquement, comme leur sortie à la décharge.

Le pilote peut être choisi de même au défaut de l'écrivain pour faire l'in-

Qqq ij

inventaire des effets de ceux qui décèdent durant le voyage ; mais alors il faut que cet inventaire soit signé du capitaine & de deux des principaux de l'équipage ; au lieu que lorsqu'il est fait par l'écrivain , il suffit que ce soit en présence des parens s'il y en a , sinon de deux témoins qui signeront. Art. 4 du titre des testamens , &c.

Il est étonnant que le Commentateur ait douté que le pilote fût écrire , surtout à la vue des obligations que lui impose l'art. 4 ci-dessus. Peut-on d'ailleurs être reçu pilote , qu'on n'ait fait son cours de pilotage chez le professeur d'hydrographie ? cela se peut-il sans savoir écrire ?

ARTICLE VII.

LE pilote , qui , par ignorance ou négligence , aura fait périr un bâtiment , sera condamné en cent livres d'amende , & privé pour toujours de l'exercice du pilotage , sans préjudice des dommages & inérêts des parties ; & s'il l'a fait par malice , il sera puni de mort.

L'IGNORANCE ne peut pas naturellement être supposée dans un pilote reçu à l'Amirauté , après un examen aussi rigoureux que celui qu'il est obligé de subir. Mais pour de la négligence , & de cette négligence même qui va jusqu'à la présomption & à la témérité pour ne pas vouloir se précautionner , il n'y a que trop d'occasions d'en faire le reproche , tant aux capitaines qu'aux pilotes.

Dans le cas où la faute sera commune au maître & au pilote , & que leur négligence , leur imprudence ou leur fausse sécurité aura fait périr le navire , il seroit difficile d'infliger au pilote la peine prononcée à ce sujet par cet article , qui est l'amende de cent livres , & la privation à perpétuité de l'exercice du pilotage ; ou en tout événement il faudroit l'étendre au capitaine qui , comme ayant l'inspection sur le travail du pilote , est censé même le plus coupable , ou du moins est aussi blâmable. Il faudroit pour excuser le maître & charger seul le pilote , que celui-ci eût manqué d'avertir le maître à temps , ou de faire exécuter la manœuvre concertée entr'eux deux.

Mais jusqu'ici on a point vu punir ces fautes de négligence , parce que les armateurs les couvrent par une fausse compassion , se faisant un mérite de leur indulgence , qui ne peut partir que d'une charité mal entendue. Peut-être après tout seroient-ils moins généreux , s'ils n'étoient pas assurés , même pour le cas de la baratterie de patron. Quoiqu'il en soit , c'est un abus qu'il faudroit corriger , les négligences dans ce genre étant d'une trop grande conséquence pour être tolérées. Je ne sai si je me trompe , mais il semble que le moyen le plus propre à engager les armateurs à demander la punition de ces fautes si communes , seroit de rayer des polices d'assurances la clause de la baratterie de patron.

Si l'on dit que c'est l'affaire des assureurs de se plaindre ; la réponse est , d'un côté , qu'il ne leur est pas aussi aisé qu'à l'armateur de produire des preu-

ves de cette négligence ; & d'un autre côté, qu'il seroit bien extraordinaire que des assureurs en grand nombre, dispersés quelquefois en différens pays & sans relation les uns avec les autres, pussent s'accorder & s'unir pour demander ensemble une punition, à laquelle plusieurs d'entr'eux pourroient n'avoir que fort peu d'intérêt.

Pour le cas de la malice & du dessein prémédité ; que le pilote en soit seul coupable, ou qu'il soit en société avec le capitaine, ou même quoiqu'il ne fasse qu'obéir aux ordres du capitaine ; il est également digne de mort, aux termes de cet article, comme le maître qui se rend coupable du même crime, l'est déclaré par l'article 36 du tit. premier ci-dessus.

La raison pour laquelle il participe au crime du capitaine, en obéissant à ses ordres en pareil cas, est non-seulement que par l'article suivant, il est autorisé à faire valoir son avis en général contre celui du maître, & que dans le partage d'avis, c'est aux principaux de l'équipage à décider ; mais encore qu'il n'y a point d'ordre qui exige l'obéissance, lorsqu'il s'agit de commettre un crime.

Les dommages & intérêts sont une suite nécessaire, non-seulement de tout crime, mais encore de toute négligence qui mérite punition, à raison du tort qu'elle fait à autrui intéressant le public.

ARTICLE VIII.

FAISONS défenses aux maîtres de navires, de forcer les pilotes de passer en des lieux dangereux, & de faire des routes contre leur gré ; & en cas de contrariété d'avis, ils se régleront par celui des principaux de l'équipage.

Les défenses portées par cet article, & la règle qu'il établit ensuite pour lever le partage d'avis entre le maître & le pilote, fournissent la preuve ; d'un côté, que le pilote n'est pas le maître absolu de la route pour la régler à son gré indépendamment du capitaine ; & d'un autre côté, que le maître, quoique contrôleur & inspecteur de la route du pilote, n'a pas droit de l'obliger d'autorité de la changer ; de sorte que, s'il le fait, & qu'il en résulte quelque fâcheux événement, il s'en rend responsable, de manière que suivant les circonstances, il pourra être poursuivi extraordinairement, & puni selon l'exigence du cas.

Il s'ensuit aussi que si le pilote voit que la manœuvre ordonnée par le capitaine ne peut avoir que des suites fâcheuses ; c'est à lui à s'y opposer, & à demander l'avis des principaux de l'équipage pour sa décharge ; sans quoi, il sera présumé avoir colludé avec le capitaine, ou du moins il sera coupable de manquement au devoir de son emploi, dans un cas extrêmement important.

