NOUVEAU
COMMENTAIRE
SUR L'ORDONNANCE
DE LA MARINE,
DU MOIS D'AOÛT 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.gr le Duc DE PENTHIEVRE, Amiral de France.

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

TOME PREMIER.

A LA ROCHELLE,

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

M. DCC LXVI.

AVEC APPROBATION ET PRIVILEGE DU ROI.

Digitized by Google

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 appellé 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 régles.

A l'égard du pilote côtier, tout ce qu'on exige de lui, c'eſt qu'à la ſcience de la manœuvre, 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'arbalête, de l'aſtrolable & 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'apperçut à la Rochelle, qu'il n'y en avoit pas une quantité ſuffiſante : pour y remédier, il intervint une Ordonnance particuliere 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

Digitized by Google

assidument 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.

DE PAR LE ROI.

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

Digitized by Google

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 Monſ. 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 excede 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 moix 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 éxécutée ſelon ſa forme & teneur. Mande & ordonne Sa Majeſté à Monſ. 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.

Digitized by Google

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 maitres 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 agé 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 particuliere 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 Réglement 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 dégré 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.*

Digitized by Google

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 Réglement 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 ſuffiſent 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, renouvellé par l'article 3, tit. 2 du Réglement 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 lumieres, 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 regle 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 dégré 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 ſa 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 ſolemnel 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.

Digitized by Google

d'hydrographie pour l'examen de l'aſpirant à la maîtriſe. Mais quoique ces diſpoſitions ſoient répétées *in terminis* dans le Réglement de 1725, la raiſon veut que l'examen du maître ne le céde 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 lumieres & 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 mariniers.

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 regle, tant de la part du Profeſſeur d'ydrographie, pour la théorie de la navigation, que de la part des maîtres & pilotes pour la pratique & la manœuvre; le tout de la maniere 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 mariniers habitués dans l'étendue de leur Juriſdiction, doivent obſerver la même regle 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 & *infrà* l'art. 2, tit. des pilotes lamaneurs.

ARTICLE

Digitized by Google

ARTICLE III.

LE pilote commandera à la route & ſe fournira de cartes, routiers, arbalêtes, 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, arbalêtes, 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'*habitacle*, qui puiſſe faire varier l'aiguille des compas.

L'habitacle 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 lumiere, & ſouvent l'horloge. Le timonier a auſſi quelquefois un habitacle 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, n'éceſſairement 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 maniere 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, & ſucceſſivemenr le lieutenant qui repréſentera l'un & l'autre; & cela ſan 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

Digitized by Google

le rôle d'équipage. On ſait 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 catgaiſon, 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 manquans, 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.

Digitized by Google

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 échoit, 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 differe 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 huitieme 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-

Digitized by Google

ventaire des effets de ceux qui décedent 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 preſence 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 ſût 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 bâriment, ſera condamné en cent livres d'amende, & privé pour toujours de l'exercice du pilotage, ſans préjudice des dommages & inrérêts des parties ; & s'il l'a fait par malice, il ſera puni de mort.

L'IGNORANCE ne peut pas naturellement être ſupoſée 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 precautionner, 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 faiſſant 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-

Digitized by Google

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 regle 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 facheux événement, il s'en rend reſponſable, de maniere 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.

Digitized by Google

TITRE III.

DES PILOTES LAMANEURS OU LOCMANS.

ON a cru mal-à-propos ci-devant qu'il falloit être pourvu d'une commiſſion de M. l'Amiral, pour faire les fonctions de pilote lamaneur ou locman, autrement pilote côtier. En cette partie il n'y a aucune différence à faire entre ces ſortes de pilotes, & ceux qu'on appelle hauturiers; c'eſt-à-dire, deſtinés pour le grand cabotage, ou pour la navigation au long cours.

Il ſuffit aux uns & aux autres, de même qu'aux capitaines, maîtres, ou patrons, d'avoir l'âge requis, d'avoir navigué un temps convenable, & d'être reconnus capables lors de l'examen qu'ils doivent ſubir, différemment toutefois, pour être reçus par les Officiers de l'Amirauté, & par-là être autoriſés à en faire les fonctions.

Il eſt vrai que par l'article 9, du Réglement du 1^er^. Juin 1566, fait pour les lamaneurs de Quillebœuf, il fut défendu à tout capitaine de prendre quiconque pour le conduire *& lamaner, qui n'eût été admis & pouvu par l'Amiral ou Vice-amiral audit état, portant ſa commiſſion.*

Mais cette diſpoſition rapprochée des art. 86, 87 & 88 de l'Ordonnance de 1584, ne vouloit rien dire autre choſe, ſinon que nul ne pourroit piloter & lamaner les navires qu'il n'eût été examiné & reçu en cette qualité, avec preſtation de ſerment devant les Juges de l'Amirauté, qui lui feroient expédier en conſéquence ſes lettres de réception.

Il eſt vrai encore que l'Arrêt du Conſeil du 14 Octobre 1650, renouvellé par celui du 6 Septembre 1661, porte qu'à l'Amiral ſeul appartient de pourvoir aux emplois de maître de quai, *pilotes*, baliſeurs &c. Avec défenſes à tous Seigneurs Gouverneurs & Commandans d'entreprendre d'y nommer; mais en ceci il ne faut conſidérer que les défenſes faites aux Seigneurs & Gouverneurs, pour en conclure ſimplement qu'ils n'avoient pas droit de pourvoir à ces emplois, ſans en inférer en même temps, que les pilotes avoient beſoin d'être munis de commiſſions de M. l'Amiral, ſous prétexte qu'ils ne pouvoient exercer le pilotage qu'après y avoir été autoriſés par les Officiers de l'Amirauté.

Quoiqu'il en ſoit, depuis la préſente Ordonnance; on n'a pu ſans s'abuſer, mettre ceci en queſtion pour en faire un doute raiſonnable, puiſque dans l'art. ſecond de ce titre, les formalités de la réception des pilotes lamaneurs, ne ſont pas différentes de celles de la réception du capitaine, maître ou patron, de même que du pilote hauturier, à l'égard deſquels on n'a jamais prétendu qu'ils euſſent beſoin de commiſſion de la part de M. l'Amiral.

Pour appuyer ce ſyſtême, ſe fonderoit-on ſur ce que les lamaneurs doivent être ſédentaires, & avoir une demeure fixe dans le lieu de leur établiſſement, ce qui les rapproche des autres emplois maritimes, qui exigent réſidence & commiſſion?

Digitized by Google

Mais outre qu'ils étoient ſédentaires tout demême dès le temps de nôtre Ordonnance, ou pour mieux dire qu'ils l'ont été de tout temps, ſuivant la ſignification propre & naturelle de ce mot *locman* ſynonime de lamaneur; c'eſt qu'en tous cas, toute difficulté a dû ceſſer ſur ce point à la vuë du Réglement du 15 Août 1725, qui a abſolument aſſujetti aux mêmes régles les réceptions des capitaines, maîtres ou patrons, des pilotes & des lamaneurs ou locmans. Il n'y a donc pas plus de commiſſions à prendre pour les uns que pour les autres, & tout gît dans la réception à l'Amirauté.

Mais quoique M. l'Amiral ne donne pas de commiſſion aux pilotes côtiers, il n'en a pas moins le droit de les interdire & de les rétablir enſuite dans leurs fonctions. Entre autres exemples, il y a celui de Martin du Peyrat, pilote de Bordeaux, à qui M. le Comte de Toulouſe fit défenſe de continuer ſes fonctions le 20 Mars 1697. & qu'il rétablit le 23 Août 1700.

ARTICLE I.

DAns les ports où il ſera néceſſaire d'établir des pilotes, locmans ou lamaneurs pour conduire les vaiſſeaux à l'entrée & ſortie des ports & des rivieres navigables, *le nombre en ſera réglé* par les Officiers de l'Amirauté, de l'avis des Echevins & des plus notables Bourgeois.

NOtre article n'a pas entendu laiſſer en queſtion, s'il falloit dans les ports des pilotes locmans ou lamaneurs; il eſt évident qu'en général ils ſont néceſſaires, & qu'on ne peut s'en paſſer; ce qu'il a laiſſé à décider ſeulement, c'eſt en quels ports obliques, il ſeroit utile ou néceſſaire d'en établir pour la facilité du commerce & la ſûreté de la navigation, & en quel nombre.

Par rapport aux ports obliques où il eſt utile qu'il y en ait, on comprend que ce ſont ceux dont les rades ſont les plus fréquentées, & qui ſervent de paſſage ordinaire aux vaiſſeaux.

A l'égard du nombre de ces pilotes, il étoit juſte qu'il fût fixé & borné, afin que leur ſalaire fût capable de fournir à chacun d'eux une honnête ſubſiſtance; car c'eſt uniquement ce que l'Ordonnance s'eſt propoſée à ce ſujet. Elle a donc entendu que le nombre déterminé pour chaque port ne pourroit être augmenté dans la ſuite, & nullement qu'il y auroit toujours le même nombre de pilotes dans les ports. On ſent en effet qu'autant il eſt facile de ſe tenir dans les termes d'un nombre limité, autant il eſt difficile de le compléter, s'agiſſant d'un ſervice libre, tel que celui-ci, au moins par rapport à l'engagement primitif.

Auſſi l'Ord. de 1584, art. 87, avoit-elle dit ſimplement, ſeront les lamaneurs *réduits*, en chacun port à nombre compétant, ce qui ſert a déterminer le ſens de ces mots de notre article, *le nombre en ſera réglé.*

Après tout, ceci n'étant que de police, on conçoit qu'il peut y être fait des changemens, relativement aux beſoins ou à la convenance de la navigation & du commerce maritime; & c'eſt ainſi que, quoiqu'il eût été ordonné par le Réglement de M. d'Herbigny art. 30, qu'il y auroit toujours dans le port de la Rochelle du

Digitized by Google

moins 30 pilotes lamaneurs, ſans parler des ports obliques de St. Martin, & de la Flotte en l'Iſle de Ré, nonplus que de celui de Rochefort, il n'y en a actuellement à la Rochelle que 6, à Rochefort que 4, à St. Martin que 2; tandis qu'à la Flotte ils ſont au nombre de 24. Mais ces changemens qui, après tout, ſe ſont faits d'eux-mêmes, ſont indifférens de leur nature, puiſque les pilotes des ces quatre ports, ſont également au ſervice de tous les vaiſſeaux qui viennent dans les rades de la Rochelle & de l'Iſle de Ré, ſoit qu'ils ayent leur deſtination pour quelqu'un des ports de l'Aunix, ſoit qu'ils aillent en d'autres provinces. Au ſurplus l'intention du Roi eſt qu'on n'admette à remplir cet emploi, que des gens de mer, qui par un âge avancé ou quelque infirmité, ſoient hors d'état d'être commandés pour le ſervice des vaiſſeaux de Sa Majeſté. Lettre de M. de Maurepas, du 26 Juillet 1742. De-là il s'enſuit que de droit, les pilotes lamaneurs ſont exempts du ſervice ſur les vaiſſeaux du Roi. La même exemption vient d'être accordée pour l'avantage du commerce, aux maîtres d'alléges.

ARTICLE II.

AUcun ne pourra faire les fonctions de lamaneur, qu'il ne ſoit âgé de vingt-cinq ans, & n'ait été reçu pardevant les Officiers de l'Amirauté, après avoir été examiné en leur préſence & celle de deux Echevins ou notables Bourgeois, par deux anciens Lamaneurs, & deux anciens Maîtres de navires.

AVant cette Ordonnance on recevoit des pilotes lamaneurs à l'âge de 18 & 20 ans; ce qui étoit un grand abus, en mettant ainſi la vie & les biens des ſujets du Roi ſous la conduite de gens ſi peu expérimentés, comme le déclare l'Ord. particuliére du 3 Octobre 1683, confirmée par celle du 27 Janvier 1688.

Depuis eſt intervenue l'Ord. du 15 Avril 1689, qui, art. 11, tit. 1^er^. du livre 8, en conformité de celle ci, a fait défenſes aux Officiers de l'Amirauté de recevoir aucuns pilotes lamaneurs avant l'âge de 25 ans; ce qui a encore été renouvellé par le dernier Réglement du 15 Août 1725.

Pour l'obligation de la réception par les Juges de l'Amirauté, après un examen ſubi en leur préſence, elle avoit déjà été preſcrite par l'Ord. de 1584, art. 86 & 87; ce qui n'a jamais varié depuis

Ce qui doit faire la matiére de cet examen eſt expliqué dans l'art. ſuivant.

Celui-ci veut que cet examen ſoit fait en préſence de deux Echevins ou notables bourgeois, par deux anciens lamaneurs & deux anciens maîtres de navires; ce qui a été répété *in terminis* dans le Réglement du 15 Août 1725, art. 1^er^. du tit. 3. Cependant cela ne s'eſt jamais pratiqué en ce Siége pour ce qui concerne la préſence de deux Echevins ou notables bourgeois; on s'eſt toujours contenté de deux anciens lamaneurs & de deux anciens maîtres de navires. Et cela vient ſans doute de ce que le Réglement de M. d'Herbigny, qui art. 31, parle de la réception des pilotes côtiers, ne fait nulle mention des deux Echevins ou notables bourgeois.

Notre Ordonnance, non plus qu'aucune autre poſtérieure, n'a point déclaré, pendant combien de temps il falloit avoir navigué, pour pouvoir être reçu pilote

Digitized by Google

lamaneur, comme elle l'a fait à l'égard du capitaine, maître ou patron, & du pilote hauturier. Ce que l'on trouve seulement, c'est que le pilote lamaneur est assujetti comme les autres à faire deux campagnes de trois mois chacune au moins, sur les vaisseaux du Roi, pour être en état d'être reçu, s'il n'en a obtenu dispense, de-même que de l'âge; formalité ou condition prescrite pour la premiere fois par l'Ord. du 3 Octobre 1683, confirmée tant par celle du 27 Jan vier 1688, que par l'Ord. générale de 1689, liv. 8, tit. 1^er. art. 11, ci-dessus cité, & qui, surfise par une autre Ordonnance du 27 mai 1716, puis remise en vigueur par une autre du 12 Décembre 1724, a encore été renouvellée par le dernier Réglement du 15. Août 1725. tit. 3, art. 1^er, aussi déjà cité.

Le reste du temps de la navigation nécessaire pour être admis à l'emploi de pilote lamaneur, est donc laissé à l'arbitrage; & dès que l'aspirant est reconnu capable par les examinateurs, il ne doit plus y avoir de difficulté à le recevoir, s'il a l'âge de 25 ans, & si outre cela il a fait les deux campagnes sur les vaisseaux du Roi. Je n'en ai pourtant jamais vû se présenter qui n'eussent beaucoup plus de 5 ans de navigation sur les côtes.

Une derniére condition à laquelle les Officiers de l'Amirauté doivent bien prendre garde, c'est de ne recevoir aucun pilote lamaneur qu'il ne soit domicilié dans leur ressort. Il est vrai que la même chose est ordonnée par rapport aux capitaines, maîtres ou patrons & pilotes ordinaires, pour la navigation au long cours; mais en même temps il leur est permis d'en recevoir d'externes, sur un certificat des Juges de l'Amirauté de leur demeure, portant, qu'ils ont toutes les qualités nécessaires pour être reçus: art. 12, de ladite Ord. de 1689, & art. 3, tit. commun dud. Réglement de 1725. Au lieu qu'à l'égard des pilotes lamaneurs ou locmans, cette exception ne peut être admise, l'art. 4, dud. Réglement, défendant absolument aux Officiers de l'Amirauté d'en recevoir aucuns qui ne soient de leur Amirauté, à peine d'interdiction; défenses qui, venant à la suite de l'article précédent ne permettent pas de penser qu'ils puissent en recevoir d'externes, sur un certificat des Officiers de l'Amirauté de leur domicile.

En effet, ces Officiers peuvent bien attester dans leur certificat, que celui à qui ils le délivrent, a la capacité requise pour être reçu maître ou pilote, même pilote lamaneur dans leur district; mais il ne peuvent pas certifier de même qu'il est propre à être reçu en cette derniére qualité dans une autre Amirauté, où le gisement des côtes est nécessairement différent. Le remede à cela à la vérité, seroit d'examiner le sujet à la maniére accoutumée; mais en tout cas, pour être admis, il faudroit qu'il transferât son domicile dans le district de l'Amirauté où il voudroit se faire recevoir.

Le Commentateur observe qu'il seroit bon de leur faire prêter serment (aux pilotes lamaneurs), de bien & fidélement remplir leurs fonctions, & faire leur devoir. Il ignoroit sans doute que nul n'est admis en Justice à faire quelques fonctions publiques, soit en titre d'office, ou par commission de quelque nature que ce puisse être, qu'à la charge de s'engager par serment à s'en bien acquitter.

Digitized by Google

ARTICLE III.

LE Lamaneur ſera examiné ſur la connoiſſance & expérience qu'il doit avoir des manœuvres & fabrique des vaiſſeaux, enſemble des cours & marées, des bancs, courans, écueils & autres empêchemens qui peuvent rendre difficiles l'entrée & ſortie des rivieres, ports & havres du lieu de ſon établiſſement.

CE que le pilote lamaneur doit avoir de commun avec les autres pilotes, & avec les capitaines maîtres ou patrons, c'eſt la connoiſſance de la manœuvre & de la fabrique des vaiſſeaux. En cette partie l'examen que doivent ſubir les uns & les autres eſt donc le même: mais du reſte il différe eſſentiellement. Tout ce qu'on exige de plus de ceux qui ſe préſentent pour être reçus pilotes lamaneurs ſe borne, aux termes de cet article, & de l'art. 2, tit. 3, du Réglement de 1725, à la connoiſſance des côtes de leur diſtrict, des cours & marées, des bancs, courans & écueils, enfin des empêchemens qui peuvent rendre difficiles l'entrée & la ſortie des riviéres, ports & havres du lieu de leur établiſſement. Or cette ſçience eſt aſſez bornée, en comparaiſon de celle que doivent avoir les maîtres & pilotes ordinaires; ſur quoi voir l'art. 1^er^, de chacun des titres qui les concernent. Pour l'examen des pilotes lamaneurs, on peut voir auſſi l'Auteur de la Juriſdiction de la Marine, Cleirac, art. 54, n^o^. 21; pag. 490 491.

Ce n'eſt pas qu'on n'exige des lamaneurs, qu'ils connoiſſent quelque choſe de plus que les dangers des côtes de leur diſtrict; par exemple, à l'égard de ceux de la Rochelle, qu'ils ayent quelque connoiſſance des côtes du Poitou & de la Bretagne d'un côté, & de celles de Saintonge de l'autre, demême que de l'entrée & des paſſages de la riviére de Bordeaux. Mais enfin l'objet eſſentiel eſt qu'ils ayent acquis une expérience ſuffiſante par rapport aux côtes du lieu de leur établiſſement; & moyennant cela ils ont ce qu'il faut pour être admis, ſauf certaines limitations ou reſtrictions ſuivant l'occurrence.

Et parce qu'ils ſont cenſés ne bien connoître effectivement que leurs côtes, c'eſt la raiſon pour laquelle, s'ils paſſent leur diſtrict, & qu'ils ſoient rencontrés par des pilotes côtiers du lieu, ils peuvent être congédiés & renvoyés par ceux-ci ſans que les capitaines des navires ſoyent recevables à s'y oppoſer pas plus qu'eux.

A la vérité, il eſt des pilotes externes, qui en ſavent incomparablement plus, & qui connoiſſent même beaucoup mieux le local que les lamaneurs du lieu, qui quelquefois font périr des vaiſſeaux par ignorance autant que par inattention; mais il a paru néceſſaire de conſidérer le droit de piloter & lamaner les navires, comme un droit réel; c'eſt-à-dire, attaché aux pilotes de chaque département, privativement à tous autres, afin d'occuper par-là chacun dans ſon diſtrict. Si cette police n'eſt pas exempte d'inconvéniens, une méthode contraire en produiroit bien d'avantage. Le véritable moyen d'y remédier, eſt d'un côté d'être ſévére dans l'examen de ceux qui ſe préſentent pour être reçus pilotes lamaneurs, & d'un autre, d'être attentif à punir ceux qui commettront des fautes ou des imprudences conſidérables dans le pilotage.

Digitized by Google

ARTICLE IV.

LES lamaneurs ſeront obligés de tenir toujours leurs chaloupes garnies d'ancres & avirons, & d'être en état d'aller au ſecours des vaiſſeaux au premier ordre ou ſignal, à peine de dix livres d'amende, & de plus grande peine s'il y échoit.

LE bien du ſervice l'exige de la ſorte, & c'eſt à quoi l'on ne ſauroit tenir trop exactement la main. C'eſt auſſi par le même motif que l'art. 34 du Réglement de M. d'Herbigny, enjoint aux pilotes de la Rochelle de ſe rendre tous les jours à midi, au canton où s'aſſemblent les négocians, pour y recevoir les ordres des maîtres, & marchands tant du lieu que forains & étrangers, & les ſervir l'orſqu'ils en auront touché les arrhes, à peine de 10 liv. d'amende. Au reſte un pilote côtier ne doit pas attendre qu'il lui ſoit ordonné d'aller au ſecours d'un navire qui en a beſoin; dès qu'il apperçoit quelque ſignal qui avertit qu'un vaiſſeau demande du ſecours, il doit y aller en diligence à peine d'amende ou de punition arbitraire, ſuivant les circonſtances, & les événemens plus ou moins fâcheux, qui s'en ſeront enſuivis.

Ces ſortes de gens forment une claſſe d'hommes aſſez difficiles à ſoumettre à la régle. Envieux & avides, comme dans tous les autres états mercenaires, il y en a toujours eu qui malgré les défenſes portées par l'art. 10 ci-après, ſont allés audevant des navires avec un tel ſuccès, qu'ils ont rendu les autres, ſinon comme inutiles, du moins d'une condition ſi inégale qu'ils ne pouvoient plus en quelque ſorte pourvoir à leur ſubſiſtance.

Sur les plaintes réitérées de ceux-ci, principalement contre leurs collégues établis à la Flotte en l'Iſle de Ré, on a imaginé à la Rochelle, tantôt l'expédient de les faire ſervir exactement tour à tour, ſans toutefois bleſſer le choix des capitaines, maîtres ou patrons; tantôt celui de leur faire faire bourſe commune. Mais dans l'un ou l'autre arrangement, on a toujours rencontré des difficultés & des obſtacles.

Dans le premier, il arrivoit ſouvent que ceux qui étoient en tour de ſervir, manquoient de courage ou d'activité pour aller ſecourir des navires en danger, ne voulant piloter que ceux dont les maîtres n'avoient beſoin que d'être mis en bonne route.

Dans l'autre les fainéans laiſſoient porter aux travailleurs tout le poids du fardeau; ils n'étoient jamais prêts pour ſervir & pour partager les fatigues, quoiqu'ils fuſſent les plus ardens à demander le partage des profits. En vuë de les exciter à faire leur devoir par leur propre intérêt, on prit le parti enſuite de régler que ceux qui les remplaceroient, auroient, à leur excluſion, une certaine portion des profits hors part; leur émulation ne fut point échauffée par-là, & les diſſentions n'en devinrent que plus vives entr'eux.

Cependant les commerçans ſe plaignoient que les navires demeuroient fréquemment ſans ſécours, par la méſintelligence de ces pilotes côtiers. Il fallut donc chercher un nouveau tempérament capable de tout concilier autant qu'il ſeroit poſſible; & ce tempérament qui ſubſiſte encore aujourd'hui, a été, en revenant à la ré-

Digitized by Google

gle, de leur faire exercer le pilotage tour à tour & de faire bourſe commune, excepté les navires qui feroient des ſignaux d'incommodité, à l'égard deſquels il eſt enjoint à tous pilotes lamaneurs, à portée de les ſecourir, d'aller à leur ſecours avec toute la diligence poſſible, ſans pouvoir s'en diſpenſer ſous prétexte qu'ils ne ſeroient pas en tour de ſervice; à peine contre les contrevenans d'amende arbitraire & d'être pourſuivis extraordinairement ſuivant les circonſtances. Dans ce cas de navire en danger, il a été ordonné, que le pilote le plus diligent qui arrivera le premier au navire, ſera préféré pour le piloter, & la rétribution qui lui ſera payée à ce ſujet, lui appartiendra en entier, ſans être obligé de la mettre en bourſe commune; à eux tous enjoint au ſurplus, de faire le ſervice convenablement, chacun à ſon tour & ordre, ſur peine d'amende & d'interdiction.

ARTICLE V.

FAiſons défenſes ſous peine de punition corporelle, à tous mariniers qui ne ſeront point reçûs pilotes lamaneurs, de ſe préſenter pour conduire les vaiſſeaux à l'entrée & ſortie des ports & rivieres.

CEt article eſt tiré du quatre-vingt-huitiéme de l'Ord. de 1584, qui ajoute » bien pourront les maîtres de navires ſe ſervir de tels mariniers qu'ils » jugeront à propos pour la manœuvre; mais il n'y aura que les pilotes jurés qui » y commanderont.

Le Comte du Daugnion en vertu du pouvoir qu'il en avoit de M. le Duc de Brezé Grand Maître de la Navigation, avoit réitéré les mêmes défenſes dans les ports de la Rochelle, d'Aunix & de Saintonge dont il étoit Gouverneur, par ſon Ordonnance du 4 Octobre 1644, à peine tout de même de punition corporelle.

ARTICLE VI.

POurront toutefois les maîtres de navires, au défaut de pilotes lamaneurs, ſe ſervir de pêcheurs pour les piloter.

IL ſeroit comme inutile qu'il y eût des pilotes lamaneurs reçûs dans les formes, après examen, ſi les maîtres de navires avoient la liberté d'en prendre d'autres qu'eux pour les piloter; ainſi il étoit tout naturel que les défenſes fuſſent reſpectives & réciproques.

Cependant ſi tous les pilotes d'un port étoient occupés à piloter d'autres navires, ou qu'autrement ils fuſſent abſens ou hors d'état de ſervir, dans le moment où le maître en auroit beſoin, rien de plus juſte auſſi, qu'il lui fût permis alors de ſe ſervir du miniſtére de quelque pêcheur pour le piloter. Mais cela doit ſe faire ſans affectation; autrement le pêcheur ſeroit amendable, & ſujet à payer par forme d'indemnité, au pilote qui auroit pu ſervir s'il eût été averti, ſon droit de pilotage comme s'il eût fait le ſervice.

Digitized by Google

ARTICLE VII.

SI le lamaneur ſe préſente au maître qui aura un pêcheur à bord avant que les lieux dangéreux ſoient paſſés, il ſera reçu, & le ſalaire du pêcheur ſera déduit ſur celui du lamaneur.

CEci ſuppoſe que le pêcheur aura légitimement été pris par le maître pour le piloter, relativement à l'article précédent; & alors c'eſt une grace & un privilége que celui-ci accorde au pilote lamaneur, en lui permettant de démonter le pêcheur & de le renvoyer. Il eſt vrai que ce n'eſt qu'autant qu'il y aura encore des lieux dangéreux à paſſer; mais comme à proprement parler, il y a toujours du danger vers les côtes, l'exception ne ſera jamais utile au pêcheur, à qui néanmoins on ne peut rien imputer, s'il s'eſt chargé du pilotage dans l'hypotheſe.

Quoiqu'il en ſoit, la déciſion étant portée en faveur du pilote lamaneur, il n'y a rien à dire. Mais comme cet événement ne doit pas aggraver la condition du maître du navire, il en ſera quitte pour le ſimple droit de pilotage, qui ſera partagé en ce cas, entre le pilote & le pêcheur, à proportion du travail d'un chacun; c'eſt-à-dire, eu égard à la diſtance du lieu où le pêcheur aura été congédié.

ARTICLE VIII.

LE lamaneur qui entreprendra étant yvre, de piloter un vaiſſeau, ſera condamné en cent ſols d'amende, & interdit pour un mois du pilotage.

DAns le vrai, ſi cet article étoit pris à la lettre, les interdictions ſeroient ſi fréquentes & ſi multipliées, qu'il n'y auroit preſque jamais de pilotes en exercice, tant les hommes de mer ſur les ports, ſont ſujets à s'enyvrer. Mais il eſt différents degrés d'yvreſſe; & ce qu'il y a de ſingulier, c'eſt qu'il eſt des pilotes & autres mariniers, qui ne montrent jamais plus d'habileté, de courage & de prévoyance tout à la fois, que lorſqu'ils ſont yvres à un certain point.

Le meilleur eſt néanmoins de ne pas s'y fier; ne fût-ce qu'à cauſe de la difficulté de diſtinguer le degré d'yvreſſe qui ne ſeroit pas dangéreux; & à cela le reméde eſt facile, le maître ayant la liberté de refuſer tout pilote qui ſera reconnu yvre. Si enſuite il le laiſſe enyvrer à ſon bord, ce ſera uniquement ſa faute.

ARTICLE IX.

ENjoignons aux lamaneurs de piloter les bâtimens qui ſe préſenteront les premiers, & leur défendons de préférer les plus éloignés aux plus proches, à peine de vingt-cinq livres d'amende.

Digitized by Google

ON comprend que le ſalaire du pilotage augmente à proportion de la diſtance des lieux pour leſquels les navires ſont deſtinés, & qu'ainſi de deux navires, dont l'un ſeroit deſtiné pour un port voiſin, & l'autre pour un port éloigné, le pilote préféreroit ſans héſiter le dernier s'il étoit le maître de choiſir.

Le bien du commerce & l'activité de la navigation exigoient donc que l'on prévint cet événement; & c'eſt à quoi il a été pourvu par cet article, en défendant aux pilotes de préférer les bâtimens les plus éloignés aux plus proches, & en leur enjoignant de piloter les maîtres de navires qui ſe préſenteroient les premiers; le tout à peine de 25 liv. d'amende; à quoi il faut ajouter, & de tous dommages & intérêts envers le maître qu'ils auront mal à propos refuſé de piloter.

ARTICLE X.

LEur faiſons auſſi défenſes d'aller plus loin que les rades, au-devant des vaiſſeaux qui voudront entrer dans les ports & havres, de monter dans les navires contre le gré des maîtres, & de quitter les bâtimens qui entreront, qu'ils ne ſoient ancrés ou amarrés au port; & ceux qui ſortiront, qu'ils ne ſoient en pleine mer, à peine de perte de leurs ſalaires, & de trente livres d'amende.

LEs articles 89 & 90 de l'Ord. de 1584, ont fourni la matiére de celui-ci.

Ce n'eſt donc pas indiſtinctement qu'il eſt défendu aux pilotes lamaneurs, d'aller audevant des bâtimens qui voudront entrer dans les ports & havres; les défenſes ſont ſimplement d'aller plus loin que les rades audevant des vaiſſeaux.

Le motif de ces défenſes n'eſt pas vraiſemblablement de laiſſer par-là aux maîtres de navires la liberté de ſe paſſer de pilotes, puiſque ce même article leur aſſurant enſuite cette liberté, en défendant expreſſément aux pilotes de monter dans les navires contre le gré des maîtres, ce ſeroit une répétition. C'eſt donc préciſément pour maintenir l'ordre entre les pilotes, & empêcher que les uns n'entreprennent ſur le ſervice des autres, ſoit du même port, ſoit des ports voiſins, de la même Amirauté ou d'une autre.

Rien n'eſt plus juſte en effet, & c'eſt ſur ce principe, que pour conſerver les droits des lamaneurs des différens ports, le Réglement de M. d'Herbigny art. 33, fait défenſes aux pilotes des riviéres de Charente, Seudre & Marans, qui auront amené des bâtimens au port de la Rochelle, d'y en prendre d'autres pour les piloter à leur retour; de même qu'aux pilotes de la Rochelle qui auront conduit des bâtimens dans ces riviéres, d'y en prendre d'autres pour les amener au port & aux rades de la Rochelle, ou ailleurs, ſinon en cas de flotte ou de néceſſité preſſante.

C'eſt auſſi pour mettre chaque pilote en état d'exercer ſes fonctions, en partageant les travaux entre-eux, que par des Réglemens particuliers, il a été ordonné qu'ils piloteroient les navires à tour de rolle; & qu'en conſéquence, en ajoutant à la diſpoſition du préſent article, il leur a été défendu d'aller audevant des navires, même dans les rades, excepté les cas où les navires ſeroient en danger,

Digitized by Google

ou qu'ils réclameroient du ſecours, comme il a été obſervé ſur l'art. 4 ci-deſſus. Tout cela s'entend néanmoins, ſans préjudice à la liberté accordée par l'art. 17 ci-après, aux maîtres de navires de choiſir entre les pilotes lamaneurs, & à cet effet de renvoyer ceux qui ſe ſeront préſentés les premiers, qu'ils veuillent ſe paſſer de pilotes ou non ; pourvu qu'à leur place, ils ne prennent pas de pêcheurs ou autres mariniers pour les piloter, comme n'étant pas alors dans le cas de l'art 6.

Quant aux défenſes faites aux lamaneurs de monter dans les navires malgré les maîtres, on les trouve également dans l'art. 90, de l'Ordonnance de 1584 ; de même que celles de quitter les bâtimens qu'ils auront entrepris de piloter pour entrer dans un port, qu'ils ne ſoient ancrés ou amarrés à quai, & ceux qui ſortiront, qu'ils ne ſoient en pleine mer ; mais c'eſt ſur peine de punition corporelle & de tous dépens, dommages & intérêts payables par corps, au lieu que notre article ſe contente de la perte des ſalaires & de 30 liv. d'amende.

Cette amende au reſte eſt encourue dans tous les cas de notre article ; mais la perte des ſalaires ne regarde que les deux derniers ; c'eſt-à-dire celui de monter dans le navire malgré le maître, &c.

Quoiqu'il ſoit libre à tout maître de navire françois où étranger (contre la diſpoſition dudit art. 90 de l'Ordonnance de 1584, par rapport à l'étranger) de prendre un pilote côtier, ou de s'en paſſer ; il eſt néanmoins de la prudence qu'il en prenne, quelque connoiſſance qu'il ait du port & de ſes rades, & des riviéres où il veut entrer, ou dont il doit ſortir. Sans quoi, prenant les dangers ſur ſon compte, il ſe rend reſponſable de tout le dommage qui en pourra réſulter, tant envers le propriétaire du navire, que des marchands chargeurs. C'eſt la diſpoſition expreſſe de la loi *item quæritur*, 13, §. *ſi magiſter*, *ff. locati* ; & celle de l'Ordonnance de Philippe II. Roi d'Eſpagne, tit. des avaries, art. 9, qui le ſoumet outre cela à une amende de 100, liv. ſans examiner s'il a été requis ou non par ſon pilote ou ſon équipage de prendre un lamaneur, comme l'Ordonnance de Wisbuy ſemble le déſirer articles 44 & 59.

On ne peut donc que blâmer un capitaine ou maître, qui, par vanité ou autrement, refuſera de prendre un pilote lamaneur ; & s'il en réſulte quelques fâcheux événemens, il ne mérite pas même qu'on le plaigne.

Mais cette liberté de prendre ou de ne pas prendre de pilote, n'a pas lieu lorſqu'il s'agit d'entrer dans les ports ou riviéres où il y a des vaiſſeaux du Roi entretenus ; alors il y a néceſſité pour les bâtimens marchands de cent tonneaux & au-deſſus, de prendre des pilotes pour les conduire, & éviter les abordages, à peine de cinquante livres d'amende contre les contrevenans, applicable aux Hôpitaux de Marine ; & en cas d'abordage, de réparation du dommage. Art. 3, tit. premier, liv. 11 de l'Ordonnance de 1689. Les deux articles ſuivans ſont pour le cas où il y a ſur les navires marchands des poudres ou de la chaux vive.

Digitized by Google

ARTICLE XI.

LE maître de navire ſera tenu auſſi-tôt que le pilote lamaneur ſera à bord du vaiſſeau, de lui déclarer combien ſon bâtiment tire d'eau, à peine de vingt-cinq livres d'amende au profit du lamaneur, pour chacun pied recelé.

NOn-ſeulement il faut que le maître déclare au lamaneur combien ſon bâtiment tire d'eau; mais il convient encore qu'il l'inſtruiſe de la marche de ſon navire, & de ſa maniére de porter la voile, afin qu'il puiſſe ſe régler ſur tout cela.

Mais l'eſſentiel eſt qu'il ſache le nombre de pieds d'eau que tire le bâtiment; parce qu'il eſt des bas-fonds ſur leſquels tel navire peut paſſer ſans danger, tandis qu'un autre touchera, & courra riſque d'y échouer.

Cependant à moins que le maître du navire ne déclare par écrit combien ſon bâtiment tire d'eau, comment le pilote lamaneur pourra-t-il le convaincre de fauſſe déclaration, ſoit pour le faire condamner en l'amende de vingt-cinq livres à ſon profit, pour chaque pied recelé, ſoit pour ſe diſculper à la faveur de cette déclaration, ſi effectivement elle l'a induit en erreur, d'où il ſoit réſulté quelque avarie ou autre évenement plus fâcheux? Car enfin le pilote lamaneur ne ſera pas cru au préjudice du maître ſur ſa ſimple affirmation, & il ſeroit bien extraordinaire que l'équipage dépoſât contre le maître, en pareil cas comme en tout autre, ſi la paſſion ne le guidoit.

ARTICLE XII.

SEra fait en chaque port par le Lieutenant de l'Amirauté, à la diligence de notre Procureur, & de l'avis des Echevins, ou de deux notables Bourgeois, un réglement du ſalaire des lamaneurs, qui ſera écrit dans un tableau, mis au Greffe & affiché ſur le quai.

SI le ſalaire des pilotes lamaneurs n'étoit pas réglé, les maîtres de navires ſeroient en quelque ſorte livrés à leur diſcrétion; ou pour le moins il s'éleveroit chaque jour des diſcuſſions entre eux; ce qui cauſeroit une confuſion étrange dans la navigation.

Il en ſeroit de même des maîtres de barques ou alléges deſtinées au chargement ou au déchargement des navires, des bateaux paſſagers, des porte-faix, traîneurs, crocheteurs, charpentiers, en un mot de tous les ouvriers dont on ne peut ſe paſſer, ſi leurs ſalaires n'étoient pareillement réglés.

Auſſi la police, toujours attentive au bien public, n'a-t-elle jamais manqué d'y pourvoir.

Par rapport aux lamaneurs, notre article dit que leur ſalaire ſera réglé en chaque port, c'eſt-à-dire en chaque Siége d'Amirauté, par le Lieutenant, à la diligence du Procureur du Roi; & cela ne pouvoit être autrement en effet, une taxe de

Digitized by Google

cette nature n'étant pas ſuſceptible d'un Réglement général pour tout le Royaume, non-ſeulement à cauſe de la différence du prix des vivres & des autres choſes néceſſaires à la vie, qui ſe fait ſentir d'une province à l'autre ; mais encore à raiſon de la diverſité de la ſituation des ports, de leurs rades, des courans, des paſſages plus ou moins difficiles ou éloignés, & des dangers des côtes.

Le Réglement de M. d'Herbigny pour le port de la Rochelle, avoit déja fixé dans l'art. 32 le ſalaire des pilotes côtiers, de même que celui des charpentiers dans l'art. 23. Mais les choſes ayant changé conſidérablement depuis ce temps-là, par l'augmentation du prix des denrées, &c ; il a fallu en venir à de nouveaux Réglemens, tant ſur ces objets que ſur tous les autres relatifs au Commerce maritime & à la navigation. Et ces Réglemens toujours concertés avec la Chambre de Commerce, & avec les principaux armateurs, qui repréſentent en cette partie les Echevins & les notables Bourgeois dont il eſt parlé, tant dans cet article que dans le premier, ont cet avantage qu'ils n'ont jamais éprouvé la moindre contradiction. Le dernier concernant les pilotes lamaneurs eſt du 18 Août 1745.

Ce ne ſont pas au reſte les ſeuls Réglemens qui ont été dreſſés de la ſorte au Siége de l'Amirauté de la Rochelle ; & il en ſera toujours uſé de même dans la ſuite, les Officiers qui le compoſent ayant pour régle invariable de leur conduite le déſir d'aſſortir l'exactitude du ſervice au bien & à l'avantage du commerce.

RÉGLEMENT

Pour les pilotes côtiers.

Du 18 Août 1745.

LOUIS-JEAN-MARIE DE BOURBON, Duc de Penthiévre, de Château Villain, & de Rambouillet, Lieutenant Général des armées du Roi, Gouverneur & Lieutenant Général de la Province de Bretagne, Pair & Amiral de France, à tous ceux qui ces préſentes lettres verront Salut, ſavoir faiſons que

Sur la remontrance à Nous faite par le Procureur du Roi, qu'ayant été informé que les pilotes côtiers de ce port percevoient des capitaines tant des bâtimens françois qu'étrangers, des droits plus forts que ceux qui leur ſont attribués par le Réglement fait en ce Siége le 2, Janvier 1721, ſoit pour la ſortie des navires du port & pour les piloter dans les endroits qui y ſont indiqués, ſoit pour les entrer dans le havre ; il auroit interrogé leſdits pilotes côtiers ſur le fait de cette prévarication dont ils étoient accuſés, leſquels lui auroient avoué qu'effectivement ils prenoient, en certaines occaſions, quelque choſe au-deſſus de la taxe, mais que cette rétribution excédante, qui étoit toujours volontaire, avoit pour fondement, ou le travail extraordinaire dont ils étoient chargés par les circonſtances, ou la proportion de la diſtance des lieux, laquelle proportion n'avoit pas été exactement gardée lors dudit Réglement ; & au ſurplus ils lui auroient obſervé qu'il ne leur étoit plus poſſible de piloter les navires ſur le pied dudit Réglement, parce que depuis on a établi des faſcines qui commencent à la ſortie du havre, & vont juſques à la digue, ce qui forme un chenal qui rend cette ſortie, ainſi que l'entrée, extrêmement d'angereuſe ; qu'avant que les faſcines fuſſent établies, en ſortant un vaiſſeau du havre quoique ſouvent le vent fût contraire pour ſe rendre en la rade, on louvoyoit au-dedans de la digue d'un bord à l'autre, & l'on gagnoit la rade ; mais qu'à préſent quelque bon que ſoit le vent on ne peut s'en ſervir qu'après être ſorti des faſcines, entre leſquelles il faut haller les vaiſſeaux par des touées entre les deux bords, à quoi l'on paſſe ſouvent pluſieurs marées, ce qui allonge leur travail & le rend très-pénible par la crainte qu'ils ont de faire toucher les vaiſſeaux ſur les faſcines, où il ne s'en eſt déja que trop perdu ; que d'ailleurs les fonds des entrées des rivieres & des rades ayant changé & le pilotage étant devenu plus difficile par les bancs de ſable qui s'y forment tous les jours, il leur faut par conſéquent employer plus de tems à piloter les vaiſſeaux qu'ils ne faiſoient cy-devant, à quoi ils requeroient qu'il nous plût avoir égard. Sur leſquelles repréſentations, le Procureur du Roi leur ayant ſauvé à ſe pourvoir, & cependant fait défenſes d'excéder le taux dudit Réglement, ils nous ont préſenté leur requête le 16 Juin dernier

dernier tendante à une augmentation proportionnée à leur travail, au tems qu'ils employent à chaque vaisseau qu'ils pilotent, & à la distance des lieux; qu'ayant ordonné que cette requête seroit communiquée à MM. les directeur & sindics de la chambre du commerce, ils auroient donné leur avis en conséquence, par lequel ils reconnoissent qu'il y a véritablement lieu d'augmenter la taxe desdits pilotes sur tous les articles dudit Réglement, & qu'il convient de fixer leurs salaires pour les navires qu'ils pilotent dans les lieux qui n'y sont pas désignés, ensorte qu'étant nécessaire, par toutes ces considérations, de changer & d'étendre ledit Réglement il requéroit qu'il nous plût d'en faire un nouveau, dans lequel en gardant les proportions, la rétribution desdits pilotes côtiers fût établie de maniére à prévenir tous abus & tout sujet de plainte, avec défenses auxdits pilotes côtiers d'exiger & recevoir des sommes plus considérables que celles qui leurs seroient attribuées, sur peine de 50, liv. d'amende; & afin que tous ceux que ledit Réglement nouveau intéresseroit pussent en avoir connoissance, ordonner qu'à sa diligence il seroit imprimé, lû, publié & affiché à la maniére accoutumée.

Sur quoi, vû ladite requête, l'avis desdits Sieurs Directeur & Sindics de la Chambre du Commerce, & oüi ledit Procureur du Roi. Nous faisant droit sur le tout, avons fait le Réglement qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Pour tous les vaisseaux qui seront pris dans le havre de cette Ville, soit françois ou étrangers, de quelque grandeur qu'ils soient, pour les conduire dans les endroits ci-après indiqués, il sera payé au pilote côtier les sommes suivantes, savoir;

Pour le dedans de la digue. . . . . 6 liv.
Pour la rade de chef de baye. . . . . 9 liv.
Pour la rade de la palice. . . . . 12 liv.
Pour les rades, de la Flote, St. Martin, l'Eguillon & l'Isle-daix. . . . . 15 liv.
Pour le port des barques, Loix & le Braud. . . . . 18 liv.
Pour Brouage, les couraux d'Oleron & la riviere de Seudre. . . . . 24 liv.
Pour la Tremblade & Rochefort. . . 27 liv.
Pour Chailvette. . . . . 30 liv.
Pour Mornac. . . . . 33 liv.
Pour Bordeaux. . . . . 42 liv.

II. Il sera payé pareil droit auxdits pilotes qui prendront les vaisseaux dans les endroits ci-dessus indiqués pour les entrer dans le havre, & s'ils n'entrent les navires qu'au-dedans de la digue, sans les conduire dans le havre, il leur sera déduit la somme de 3 liv.

III. Si les navires sont pris en la rade de la Palice, ou de Chef-de-Baye, pour les conduire aux autres endroits indiqués par le premier article, il leur sera aussi diminué la somme de 3 liv. de la taxe portée audit article.

IV Si au contraire les pilotes prennent les navires en les rades de la Flotte, St. Martin, Fosse de Loyx ou l'Eguillon, pour aller dans les couraux d'Oleron, riviere de Seudre & de Rochefort, il leur sera payé 3 liv. d'augmentation.

V. Faisons défenses auxdits pilotes, de piloter, & conduire les vaisseaux qui se diront de relâche, pour quelque endroit qu'ils soient destinés, à moins que les capitaines desdits vaisseaux n'ayent fait leur déclaration de relâche à notre greffe, à peine de 50, liv. d'amende

VI. Faisons pareillement défenses auxdits pilotes de prendre ni exiger des capitaines des vaisseaux ou des armateurs, autres ni plus grands droits que ceux ci-dessus, à peine aussi de 50, livres d'amende pour la premiere fois, & en cas de récidive, d'être déchus du pilotage; leur enjoignons au surplus de garder & observer les Ordonnances & Réglemens de la marine, sous les peines y contenues, & avons permis au Procureur du Roi, de faire imprimer, lire, publier & afficher le présent Réglement par-tout où besoin sera. Fait & donné par Nous, Louis Theodore Beraudin, Ecuyer, Conseiller du Roi, Lieutenant & Juge ordinaire, Civil & Criminel, Commissaire Enquêteur, Examinateur & Garde-Scel du Siége de l'Amirauté de cette Ville de la Rochelle, de l'avis de M. Pierre-Jean-Baptiste Griffon-Conseiller du Roi en ce Siége, le dix-huit Août 1745, *Signé à la minute*, Beraudin, Griffon, Valin Procureur du Roi, & Regnaud, Greffier.

ARTICLE XIII.

NE pourront les lamaneurs & mariniers exiger plus grandes sommes que celles portées au Réglement, sous peine de punition corporelle, si ce n'est en temps de tourmente & de péril évident; auquel cas leur sera fait taxe particuliere par les officiers de l'Amirauté, de l'avis de deux marchands, eu égard au travail qu'ilsauront fait & au danger qu'ils auront couru.

Digitized by Google

CE n'étoit pas la peine que le Commentateur s'appliquât à définir la tourmente, & à en marquer la cauſe & les effets, en y oppoſant la bonace. Il convenoit mieux d'obſerver que s'il eſt défendu aux pilotes lamaneurs, & à tous autres dont les ſalaires ſont taxés, de rien exiger au-delà de la taxe, puiſque ſans cela les Réglemens ſeroient inutiles; il ne leur eſt pas permis pour cela d'offrir de ſervir pour un moindre ſalaire, à cauſe que l'ordre ſeroit troublé par-là, que ce ſeroit rendre arbitraire le prix inférieur à la taxe, & qu'enfin ce ſeroit une ſource intariſſable de diſcuſſions & de querelles entre ces mercenaines, qui par envie, pour ſe faire donner la préférence, affecteroient de s'offrir au rabais.

Auſſi la police eſt-elle également attentive à mulcter d'amende ceux qui ſont convaincus de cette ſorte de prévarication, qu'à infliger la peine portée par cet article à ceux qui exigent quelque choſe au-deſſus de la taxe. Par cette raiſon, un capitaine ou maître de navire n'eſt pas recevable à faire preuve que le lamaneur eſt convenu avec lui à une ſomme au-deſſous de la taxe. Ainſi jugé *& recté* par Sentence de l'Amirauté de Marſeille du 12 Novembre 1748.

Il eſt pourtant des cas où il ne ſeroit pas juſte de borner les lamaneurs abſolument à la taxe; & notre article qui l'a penſé de la ſorte, en fait l'exception pour le temps de tourmente & de péril évident. Exception qui a lieu, ſoit que le péril fût évident dès le temps que le pilote lamaneur eſt allé au ſecours du navire, ſoit que la tourmente ne ſoit venue que depuis.

En effet, quoique la taxe ſoit faite ſans diſtinction des ſaiſons ni des circonſtances qui peuvent allonger ou accourcir le temps du pilotage, elle n'eſt jamais cenſée porter ſur des cas extraordinaires, tels que ceux d'une tourmente & d'un péril manifeſte. Il eſt donc naturel alors d'accorder au lamaneur une taxe particuliere & extraordinaire, eu égard à ſon travail auſſi extraordinaire, & au danger qu'il a couru. Mais ce n'eſt pas à lui à fixer la rétribution qui lui eſt dûe; & ſi le maître n'en convient pas à l'amiable avec lui, après le péril paſſé, à cauſe de l'article ſuivant, c'eſt au Juge à la régler, de l'avis de gens experts, tels que ſont des armateurs & des capitaines de navires.

Il eſt rare néanmoins de voir porter en Juſtice ces ſortes de diſcuſſions; elles ſe terminent preſque toutes extrajudiciairement par des conciliateurs.

ARTICLE XIV.

DEclarons nulles toutes promeſſes faites aux lamaneurs & autres mariniers, dans le danger du naufrage.

SAns qu'il ſoit beſoin de lettres de reſciſion, comme le Commentateur l'a penſé mal-à-propos; attendu que la nullité eſt prononcée par l'Ordonnance.

Cette diſpoſition au reſte, qui eſt dans les vrais principes du droit, & qui ſe trouve dans l'art. 89 de l'Ordonnance de 1584, de même que dans l'art. 31, chap. 5 du Guidon de la mer, avoit auſſi été adoptée par l'art. 4 des Jugemens d'Oleron, & juſtifiée par l'Auteur des notes n. 7, d'où notre Commentateur a tiré toutes les autorités dont il a fait parade ſur le préſent article.

Digitized by Google

Toutes ces promeſſes faites dans le danger d'un naufrage ſont donc nulles; &, ſans y avoir aucun égard, c'eſt au Juge à taxer le ſalaire du pilote lamaneur & de tous les autres qui ont donné du ſecours, eu égard à la nature & à la difficulté du travail. Ce qui amene auſſi la conſidération des riſques qu'il leur a fallu courir. *Vide infrà* l'art. 11, tit. 9 des naufrages.

Que le danger du naufrage ſe ſoit manifeſté avant de demander du ſecours, ou qu'il ne ſe ſoit déclaré que depuis, c'eſt toute la même choſe, puiſqu'il s'agit toujours de promeſſes faites dans le danger, ou par la crainte du danger; & s'il étoit queſtion de promeſſes exigées par le lamaneur, hors de tout danger, il ſeroit alors dans le cas de la contravention à l'art. précédent, relatif au 89 de l'Ordonnance de 1584.

ARTICLE XV.

ENjoignons aux lamaneurs de viſiter journellement les rades des lieux où ils ſeront établis, de lever les ancres qui y auront été laiſſées, & d'en faire vingt-quatre heures après, leur déclaration au Greffe de l'Amirauté.

IL eſt enjoint au maître de quai, par l'art. 6 du tit. précédent, de viſiter une fois le mois, & toutes les fois qu'il y aura eu tempête, les paſſages ordinaires des vaiſſeaux pour reconnoître ſi les fonds n'ont point changé.

Ici il y a injonction aux pilotes lamaneurs de viſiter journellement leurs rades; ce qui ne doit rien leur coûter, puiſque l'exercice continuel de leurs fonctions les met à portée de reconnoître s'il y a des changemens ou non dans les fonds.

A l'égard de l'injonction qui leur eſt auſſi faite de lever les ancres qui auront été laiſſées dans les rades, il faut l'entendre de celles qui ſeront trouvées ſans bouées, hoirins ou gaviteaux, & non de celles qui en auront, s'il ne leur eſt ordonné ſpécialement par les Officiers de l'Amirauté de les lever, relativement à ce qui ſera obſervé à ce ſujet ſur l'art. 28 du tit. des naufrages ci-après.

Pour ce qui eſt de l'obligation qui leur eſt impoſée de déclarer dans vingt-quatre heures, au Greffe de l'Amirauté, les ancres qu'ils auront levées, il n'y a rien en cela de particulier. Tout ce qui eſt trouvé en mer ou ſur les côtes, eſt ſujet tout de même à déclaration dans les vingt-quatre heures, ſur peine de recelé. Art. 19 & 20 du même titre des naufrages.

ARTICLE XVI.

S'Ils reconnoiſſent quelques changemens dans les fonds & paſſages ordinaires des vaiſſeaux, & que les tonnes ou baliſes ne ſoient pas bien placées, ils ſeront tenus à peine de dix livres d'amende, d'en donner avis aux Officiers de l'Amirauté & au maître de quai.

Digitized by Google

TOut cela eſt à ſa place, & rien n'eſt plus juſte. Mais comment convaincre les pilotes lamaneurs d'avoir remarqué ces changemens, & que les tonnes & baliſes ne ſont pas bien placées, pour leur infliger la peine de l'amende dont il s'agit, faute par eux d'en avoir donné avis ? Après tout, on n'a point de reproche à leur faire à ce ſujet : auſſi ont-ils un intérêt perſonnel à avertir de ce qui peut rendre la navigation plus difficile & plus dangereuſe : ce qui, outre les choſes exprimées dans cet article, comprend encore le mauvais entretien des feux.

Il eſt tout naturel auſſi qu'ils en donnent avis aux Officiers de l'Amirauté & au maître de quai. A celui-ci, afin qu'il aille vérifier le fait ; & aux Officiers de l'Amirauté, afin que ſur ſon rapport ils prennent les précautions convenables aux circonſtances, ſur-tout pour le rétabliſſement des tonnes & baliſes, & pour l'entretien des feux, dernier objet ſi important pour la ſûreté de la navigation pendant la nuit.

ARTICLE XVII.

IL ſera libre aux maîtres & capitaines de navires *françois & étrangers*, de prendre tel lamaneur que bon leur ſemblera pour entrer dans les ports & havres ; ſans que pour en ſortir, ils puiſſent être contraints de ſe ſervir de ceux qui les auront fait entrer.

AU premier coup d'œil, cette liberté accordée à tout maître ou capitaine de navire françois & étranger, de choiſir entre les pilotes lamaneurs, & de prendre celui d'entre eux que bon lui ſemblera, ſans être obligé de ſe ſervir de celui qui eſt en tour de ſervice, paroit contraire au bon ordre, comme étant capable de fomenter des brigues entre les pilotes lamaneurs, pour ſe ménager reſpectivement la préférence, & de les entretenir dans des diviſions, des querelles & des haines interminables.

Cependant réflexion faite, ces inconvéniens doivent céder à la ſatisfaction qu'il eſt juſte de donner à un maître de navire, de choiſir un lamaneur en qui il a mis ſa confiance, ſoit pour l'avoir éprouvé, ſoit parce qu'il a une réputation établie.

Quoique tous les pilotes lamaneurs ſoient cenſés ſavoir leur métier, puiſqu'ils ont tous été reconnus capables lors de leur examen ; il en eſt néanmoins, comme dans tous les autres états, qui ne s'attirent aucune ſorte de conſidération. D'ailleurs dans ce métier-là il faut, outre la capacité requiſe, de la prudence, de la ſobriété, un caractère pacifique ; en un mot, ſavoir en bien uſer avec les maîtres de navires ; & l'on ne peut pas dire aſſurément que tous les lamaneurs ayent ces qualités.

Il eſt donc juſte au fond que les maîtres & capitaines puiſſent choiſir ceux qui leur conviennent le mieux ; & cette liberté de choix eſt peut-être le moyen le plus ſûr pour corriger ceux des lamaneurs que leurs défauts font laiſſer à l'écart. Il n'eſt pas nouveau, en effet, ni extraordinaire que l'intérêt agiſſe plus efficacement ſur le cœur des hommes, pour réprimer leurs paſſions, que la Religion, ou cette orgueilleuſe raiſon que nos Philoſophes modernes s'efforcent de lui ſubſtituer, avec une indécence qui met le comble à leur aveuglement.

De cette même liberté donnée aux maîtres & capitaines de navires, de choiſir pour

Digitized by Google

entrer dans les ports & havres tel lamaneur qu'il leur plairoit, devoit s'enſuivre tout naturellement celle de ne pas ſe ſervir du même pilote pour en ſortir; & c'eſt auſſi ce que notre article décide expreſſément d'après le 90 de l'Ordonnance de 1584. De ſorte que le ſeul changement de volonté de la part du maître ou patron, ſuffit, ſans qu'il ſoit obligé d'en dire les raiſons. Tout eſt libre de ſon côté. Il peut ſe paſſer de pilote, s'il le juge à propos, ſoit pour entrer, ſoit pour ſortir; & s'il en veut un, il prend celui qu'il lui plait, ſans que le choix qu'il en a fait pour l'entrée l'oblige de s'y tenir pour la ſortie. Il en eſt autrement du pilote : exclus de préférer un maître à un autre, il faut qu'il ſerve celui qui le demande le premier.

Tout cela néanmoins s'entend, pourvu que le choix du maître n'ait pas pour motif une convention ſecrete, moyennant laquelle le ſalaire du pilote ſera payé au-deſſous de la taxe; & cela, par les raiſons alléguées ſur l'art. 13.

ARTICLE XVIII.

LEs lamaneurs qui, par ignorance, auront fait échouer un bâtiment, ſeront condamnés au fouet, & privés pour jamais du pilotage; & à l'égard de celui qui aura malicieuſement jetté un navire ſur un banc ou rocher ou à la côte, il ſera puni du dernier ſupplice, & ſon corps attaché à un mât planté près du lieu du naufrage.

L'Ignorance ne s'entend pas ici d'un défaut de capacité ou d'intelligence en général de la part du pilote lamaneur. En effet, on ne peut pas ſuppoſer qu'il ne ſache pas ſon métier, puiſqu'il n'a été reçu qu'après un long exercice dans la navigation ſur les côtes de ſon département, & qu'après un examen ſévere.

Ce terme *ignorance* ne doit donc être pris ici que dans une ſignification reſtreinte; c'eſt-à-dire, qu'il énonce ſimplement une faute, un défaut d'application des régles & de la pratique de l'art du pilotage, d'où s'eſt enſuivi l'échouement du navire.

Mais de maniére ou d'autre, le pilote qui cauſe un tel malheur eſt extrêmement coupable, qu'il ait agi par ignorance pure, ou par défaut d'attention, ou enfin par caprice ou entêtement. S'il n'eſt pas aſſez expert dans ſon art, c'eſt à lui à le quitter & à ſe retirer; ſans quoi il trompe la foi publique. S'il ſe conduit étourdiement, mépriſant le danger, en ne prenant pas les précautions convenables pour l'éviter, il abuſe de la confiance qu'on a en lui. Enfin ſi, par obſtination, il eſt ſourd aux avis qu'on lui donne, il méſuſe du pouvoir que ſon poſte lui attribue; & ce ſont-là autant de crimes qui méritent une punition exemplaire.

Les articles 23 & 24 des Jugemens d'Oleron tirés du chap. 247 du Conſulat, ſont remarquables ſur cela, autant par leur ſévérité que par la maniére dont ils permettent de l'exercer.

L'article 23 dit « ſi un locman prend une nef à mener à St. Malo ou autre lieu, « s'il manque, & ladite nef s'empire par ſa faute qu'il ne ſache conduire, & par « ce les marchands reçoivent dommage, il eſt tenu de rendre leſdits dommages, « & s'il n'a de quoi *doit avoir la tête coupée.*

L'article 24 ajoute « & ſi le maître ou un des mariniers, ou aucun des marchands

« lui coupe la tête, ils ne seront pas tenus de payer l'amendement : mais toute-fois « l'on doit savoir avant le faire, s'il a de quoi.

Cette singularité n'a été remarquée que pour faire connoître que de tout temps on a regardé comme un grand crime, la faute d'un pilote lamaneur qui par imprudence & par sa mauvaise manœuvre, fait périr ou échouer le navire dont la conduite lui est confiée.

La punition que notre article lui inflige, loin de paroître excessive, doit donc au contraire passer pour être trop douce eu égard à l'intérêt qu'a l'état d'avoir des pilotes lamaneurs bien versés dans leur art, & attentifs à assurer la navigation.

Cependant quoi qu'il ne se passe point d'année que quelques navires ne périssent par leur faute, on ne voit point qu'il en soit fait d'exemple ; & cela faute de dénonciation par une charité mal entendue.

Il ne se peut rien de plus contraire au bien public. Ce qui en résulte le voici. 1° les mal-adroits & les étourdis continuent leurs fonctions sans travailler à se corriger, & font périr d'autres navires. On assure qu'il en est un des côtes de Bretagne qui en a fait perdre jusqu'à trois.

2°. Le défaut de punition donnant une sorte d'assurance que les fautes ne seront point recherchées, peu de pilotes s'appliquent à se perfectionner dans leur art ; & ce qui est pire encore, ils négligent d'apporter l'attention requise à éviter les dangers, en multipliant & variant les manœuvres suivant les circonstances. Ils ne songent qu'à se rendre par la voie la plus courte, aux risques de ce qui pourra en arriver, pour être en état de piloter quelque autre navire.

3°. Enfin le peu de sûreté que par-là l'on croit trouver à prendre des pilotes, fait qu'un grand nombre de capitaines, maîtres ou patrons s'en passent : ce qui ne sert qu'à augmenter les accidens maritimes. Mais quand cette méthode ne feroit que rendre le service des lamaneurs plus rare, eux qui ont besoin d'un exercice continuel pour acquérir plus d'expérience, ce seroit toujours un grand mal ; sans compter que l'ardeur à s'engager dans un métier diminue à mesure que les aspirans s'apperçoivent qu'il ne peut plus fournir une honnête subsistance.

Toutes ces considérations devroient donc faire souhaiter que l'on punît régulièrement tout pilote lamaneur, à qui l'on seroit fondé à reprocher d'avoir causé par sa faute la perte ou l'échouement de quelque navire.

A l'égard de celui qui malicieusement aura jetté un navire sur un banc ou rocher, ou à la côte, notre article veut qu'il soit puni du dernier supplice, & que son corps soit attaché à un mât planté près le lieu du naufrage, » en mémoire perpétuelle, dit » l'art. 25 des Jugemens d'Oleron, & pour faire balise aux autres qui viendront là.

La même peine de mort est prononcée pour pareil cas contre le capitaine, par l'art. 36, tit. premier du liv. 2 ci-dessus, par l'art. 7 du tit. 4 contre le pilote, & par l'art. 44 & 45 du tit. des naufrages ci-après, tant contre les Seigneurs des Fiefs voisins de la mer, & tous autres qui auront forcé les pilotes & locmans de faire échouer les navires aux côtes qui joignent leurs terres, que contre ceux qui allumeront la nuit des feux trompeurs sur les gréves de la mer, & dans les lieux périlleux, pour y attirer & faire perdre les navires ; *ubi vide notata.*

Au reste le pilote lamaneur sera jugé avoir malicieusement fait échouer ou périr le navire, s'il a été averti du danger par le capitaine & l'équipage du navire, & si au lieu en ce cas d'avoir fait la manœuvre convenable, ou celle qui lui aura été indiquée, il a suivi son caprice & son entêtement. Il en sera de même, si l'écueil sur

Digitized by Google

lequel le navire aura été jetté étoit un écueil notoirement connu, & s'il n'a pas fait la manœuvre requiſe pour l'éviter. En un mot, c'eſt par les circonſtances qu'il faudra ſe décider pour la faute ſimple ou pour la malice.

Il eſt tel cas où l'échouement devient indiſpenſable, pour éviter une perte totale & un naufrage abſolu : mais le pilote lamaneur ne doit jamais s'y déterminer de ſon chef. Il faut qu'il le propoſe au capitaine & à l'équipage, par voie de conſeil ſimplement, & qu'il attende ſur cela leur réſolution pour s'y conformer ; ſans quoi il ſe rend reſponſable de l'évenement, & coupable néceſſairement d'une faute capitale.

On comprend par-là que le pilote côtier étant à bord, eſt le chef & le conducteur du navire ; que c'eſt à lui à diriger la route, & à faire exécuter toute la manœuvre : de maniére que le capitaine n'en a plus la direction. Et c'eſt pour cela que l'art. 11 lui enjoint de déclarer au lamaneur combien ſon navire tire d'eau, à peine de vingt-cinq livres d'amende pour chaque pied recelé.

Ce n'eſt pas qu'il n'ait le droit de donner ſes avis au pilote, & de lui faire les remontrances qu'il jugera à propos ; mais après cela il doit le laiſſer faire, ſi évidemment il ne manœuvre mal, & que ſon équipage en juge comme lui ; ſans quoi il eſt ſujet à réprimande & à punition, en s'expoſant d'ailleurs aux dommages & intérêts qui en pourroient réſulter.

Que ſerviroit en effet qu'il y eût des pilotes lamaneurs, ſi la conduite des navires ne leur appartenoit pas ſpécialement, & s'ils n'étoient-là que pour donner ſimplement des conſeils ? On peut ſe paſſer d'eux, à la vérité ; mais quand on s'eſt déterminé à en prendre, il faut les laiſſer dans toute la liberté de leurs fonctions, ſi encore une fois il n'eſt évident au capitaine & aux principaux de l'équipage qu'il opére mal.

Le Commentateur a encore emprunté de Cleirac tout ce qu'il dit aſſez inutilement ſur cet article comme ſur quantité d'autres, & toujours ſans en avertir.

Digitized by Google