



Le travail du matelot au Moyen-Âge

Les obligations contractuelles du marin et du patron selon les
Usages médiévaux

Janvier 2020

Auteur : Ramah EL TAYEB EL SADDIG
Doctorant contractuel à la Faculté de Droit de Nantes.
Membre du laboratoire CDMO, GIS Histoire et sciences de la mer.

Sommaire

Présentation	3
Les objectifs du module.....	3
La conclusion du contrat	4
Le travail et sa rétribution	5
Le travail du matelot	5
La rétribution du matelot :	6
La rupture du contrat	9
La rupture du contrat par le marin.....	9
La rupture du contrat par le Patron	10

Présentation

Les objectifs du module

À la fin du module *Le travail du matelot au moyen âge* ; l'apprenant sera capable de :

- Identifier les relations contractuelles liant le patron du navire aux matelots d'après les sources médiévales.
- Citer les obligations entre l'employeur et l'employé.
- Lister les conditions de rupture du contrat mettant fin au travail à bord du navire.



Roman du Saint Graal / Merlin - France, ca. 1450
MS M.207 fol. 44r - The Morgan Library & Museum

Le navire de commerce regroupe une petite communauté allant de quelques personnes pour des navires de moins de 100 tonneaux à des dizaines de personnes embarquées pour les plus grosses unités. Du fait de son espace limité et de son isolement sur un milieu dangereux qu'est la mer, le navire comme lieu de travail a des traits tout à fait spécifiques et impose un certain nombre de rapports juridiques tout à fait caractéristiques. Ce sont ces liens de droit entre le marin et le patron à la période médiévale qui vont nous intéresser ici. Ainsi verrons-nous, la relation employeur / employé dans le cadre du contrat de travail à travers différentes sources que sont le Consulat de la Mer, les usages d'Amsterdam, le droit des Rhodiens et d'autres.

Il est difficile de cerner toute la matière face à la variabilité des situations dans les ports, l'offre et la demande sur les marchés, mais aussi des données spécifiques nationales. Nous verrons essentiellement trois points : la conclusion du contrat ; les obligations que sont le travail du matelot et sa rétribution par le patron et la rupture du contrat.

La conclusion du contrat

Nous avons peu de renseignements sur les modes de recrutement, toutefois le rôle des taverniers est connu en la matière. Reste que quand le patron et le matelot ont conclu ensemble, la convention commande toute la durée de l'engagement. Le contrat est rarement notarié mais plus

généralement dressé et conservé par l'Écrivain. Le Statut de Marseille de 1313 prévoit qu'avant le départ, l'Écrivain doit déposer les contrats au Tribunal de Marseille pour enregistrement. Le contrat peut également être oral. Cette convention valable ne portait que sur quelques points de forme comme le montant du salaire, laissant le reste aux usages. La difficulté étant de déterminer précisément à quel usage recourir dans la mesure où le navire, le patron, le matelot et les lieux de recrutement ne relèvent pas tous du même droit local.

Le Consulat de la Mer, Chap 89 à 91, précise que dès que le marin « aura donné la main au patron, il est valablement engagé comme s'il y était obligé par écriture de notaire ». Ces obligations sont renforcées par prestation de serment. Dans le Chap 61, on apprend que le patron doit faire prêter serment aux contremaitres, aux officiers de proue, aux actionnaires, aux matelots et à tous ceux qui sont à bord et à tous ceux qui reçoivent un salaire, etc.

Le travail et sa rétribution

Le contrat de travail maritime entre le patron de navire et le matelot implique d'un côté un certain nombre d'obligations, de tâches à assurer en tant que membre d'équipage à bord du navire et de l'autre côté, une rétribution du patron pour le travail effectué.

Le travail du matelot

De tous les textes médiévaux, c'est le Consulat de la Mer qui apparaît comme le plus précis dans ce domaine. On trouve d'autres éléments dans le droit des Rhodiens, les Usages d'Amsterdam, le Recès Hanséatique et quelques actes de la pratique (actes notariés, contrats, etc).

Le marin est tenu de se rendre à bord du navire dès que le patron le demande (Recès 1530\$25). Il s'y oblige à y exécuter « avec une obéissance absolue » (Consulat de la Mer, Chap 117) tous travaux nécessaires jusqu'à la rupture du contrat. Ainsi voit-on dans le Consulat de la Mer :

- Chap 110 : le matelot est obligé de faire toutes les choses qui intéressent le navire, d'aller à la forêt, de scier et faire du bois, de travailler des cordages, d'aller au four, de faire des voyages avec des hommes de chaloupe..., chaque fois que le contremaitre le lui commandera, il doit aller chercher de l'eau, porter à bord toutes les choses des marchands, mettre les navires à la bande, aller chercher tous les apparaux, porter du bois, aider à augmenter les œuvres du navire et faire toutes choses nécessaires pour l'amélioration du navire, ainsi que tout ce qui l'intéresse pendant qu'il sera à bord .
- Chap 130 : le matelot est obligé et doit larguer les câbles au-devant du navire et appareiller, que les contremaitres y soient ou non. Mais il lui est interdit de rien lever pour désappareiller s'il n'en a pas reçu l'ordre.
- Chap 132 : si le patron ou l'écrivain du navire veulent envoyer un matelot au moulin, il doit y aller.

- Chap 136 : le matelot est obligé, si le patron le veut, de tirer le navire à terre ou en digue.

Le matelot a également l'obligation de veiller sur les marchandises à bord (coutume d'Amsterdam art 8), de défendre le navire et les marchandises (Recès hanséatique 1434 §2), et ce même par les armes. Ainsi dans le Consulat de la Mer, au Chap 127, le matelot ne peut vendre ses armes jusqu'à ce qu'il ait fait le voyage. Et dans le Chap 133, chaque matelot est tenu de se munir des armes dont il est convenu avec le patron et s'il ne le fait pas, le patron peut les acheter sur son salaire et sans son consentement.

Un service convenable va alors exiger une disponibilité de tous les instants. L'arrivée dans un port soumet le marin aux tentations de quitter le navire et en principe, il ne peut le faire qu'avec la permission du patron ou du contremaître. Dans les sources que sont Rôles d'Oléron - art 3 ; Usages d'Amsterdam, art 7 ; Consulat de la Mer, Chap 121 ; Recès Hanséatique 1441 § 2 et 1520, lorsqu'un navire parti vide ou chargé arrive dans un port, les membres de l'équipage ne peuvent en sortir sans la permission du patron. Cependant il semble que le patron ne puisse pas toujours refuser dans la mesure où certains textes prévoient que la moitié de l'équipage pourra être à terre tandis que l'autre doit rester à bord pour le service surtout quand le navire est dans un havre sûr ou bien amarré (Rôle D'Oléron, art 5, Droit maritime des Rhodiens - Chap 26 ; Statut de Marseille de

1313). Le marin qui passe outre un refus encourt des sanctions. Le Consulat de la Mer, dans son Chap 124, fait varier la peine en fonction des conséquences qu'entraîne l'acte de désobéissance. Si l'absence du marin est sans conséquence pour le navire et les marchandises, il n'encourt qu'un avertissement mais bout de 5 fautes, le patron pourra rompre le contrat. S'il y a des dommages causés au navire pendant absence du matelot, alors la condamnation est le paiement de la réparation des dommages. Si le matelot en question est insolvable, alors il ira en prison jusqu'à l'acquittement de la dette. S'il y a perte de fret, le matelot devra indemniser le propriétaire. Le droit hanséatique et les lois de Wisby prévoient une amende de 10 marcs même en dehors de tout dommage.

La rétribution du matelot :

Cette rétribution va concerner d'abord l'entretien en nourriture et aussi en salaire mais ce dernier peut connaître diverses modalités.

La nourriture : hormis le cas exceptionnel de conventions où les matelots préfèrent se nourrir à leurs frais (Consulat de la Mer, Chap 86), l'obligation est faite au patron de nourrir son équipage à bord. La situation est assez variable et les menus également :

Rôles d'Oléron, - art 17 : les matelots de Bretagne ne doivent recevoir qu'un repas par jour plus du vin. Les matelots de Normandie ont deux repas car ils n'ont pas de vin mais dès qu'ils arrivent à un port disposant de vin, les matelots peuvent demander au patron d'en acheter. Chose qu'il ne peut refuser.

Consulat de la Mer, Chap 124 : tout patron d'un navire doit donner à manger aux matelots : de la viande trois jours par semaine (le dimanche, mardi et jeudi), du potage tous les jours et

le soir de quoi accompagner le pain comme du fromage, des sardines, et du vin plusieurs fois par jour.

Recès hanséatique 1530 § 10 : indication d'autres mets comme du bouillis, du lard et des poids, de la viande de bœuf, des haricots, du poisson salés tels que les harengs, merluches, cabillauds. Au § 28, le matelot hanséate risque une amende de 10 marcs s'il importune le cuisinier et mange en dehors des horaires prévus. Au § 29, le matelot hanséate encoure une retenue de tout son salaire s'il déprécie la nourriture fournie.

Le salaire : diverses dispositions du Consulat de la Mer, du droit des Rhodiens, des Rôles d'Oléron, du droit hanséatique ou des actes de la pratique montrent qu'il existe six systèmes de calcul du salaire :

- Le salaire au voyage : Le Consulat de la Mer à son Chap 84, Le droit des Rhodiens, dans sa part III, Chap 461, Les Rôles d'Oléron dans son art 20 prévoient ce type de salaire. Il n'appelle pas de commentaire particulier si ce n'est qu'à court terme, ce procédé peut être facteur d'instabilité si pour des besoins pressants de mettre la voile rapidement, les candidats peuvent faire accepter par le patron des prétentions exorbitantes.

- Le salaire au temps : il y a peu de références dans les coutumes, le droit des Rhodiens ou le Consulat de la Mer (Chap 85). Le plus souvent, ce type de salaire apparaît dans les actes de la pratique. À Marseille, le salaire est généralement compté par mois, 30 à 40 jours. On observe également des contrats d'engagement sur de plus longues durées avec des termes de paiement plus espacés (en octobre 1302, un marin de Narbonne s'engage pour un an envers deux patrons de Majorque ; en avril 1388, un pêcheur s'engage pour sept ans à 14 florins par an). Les marins semblent favorables à ce mode qui reporte sur le patron les conséquences financières des retards dans les trajets.

- Le salaire au mille : ce procédé de paiement n'apparaît quasi nulle part dans les sources coutumières dont nous disposons. La question se pose quant à la base d'évaluation des distances à moins de supposer l'existence des distances forfaitaires. Ce qui différencie cette rémunération de celle faite au voyage, c'est que la première cesse quand le voyage prévu est fait alors que ici le marin peut se retrouver engagé de façon quasi-illimitée, ce dont les patrons ont abusé si l'on en croit le Consulat de la Mer au Chap 115 : « le matelot, s'il est loué au mille, doit suivre le navire, doit-il aller au bout du monde, si par évènement, le navire retourne vers le lieu d'où il est parti après avoir fait le voyage et y retourne avec d'autres marchandises que celles qu'il a emportés et déchargée autre part, le matelot n'est pas tenu ; mais si le navire n'est pas déchargé, le matelot doit continuer à naviguer par milles. Le motif pour lequel a été fait ce chapitre est que beaucoup de patrons se trouvent chargés de dettes et ne veulent pas retourner chez eux de honte ou de peur de voir leurs navires vendus. Ainsi ces derniers retiendraient toujours les matelots ».

Ce contrat au salaire au mille peut alors s'éteindre dès le retour ou dès le premier déchargement de marchandises. Ce mode de rémunération fut inconnu en France.

- Le salaire à la part : c'est un système ancien et très répandu. Il apparaît dans le droit des Rhodiens dans la part 2 Chap 1.7 : le salaire consiste en une portion de fret, divisé en parts, 2 pour le patron, 1 et demi pour le pilote, 1 et demi pour le timonier, 1 et demi pour le charpentier, 1 part pour le matelot, 1 part pour le conducteur de chaloupe, $\frac{1}{2}$ part pour le cuisinier. Dans les Rôles d'Oléron, art 18, 20 et 31, le matelot peut choisir entre part et partage (art 18), le matelot à part de fret reste jusqu'à la vente de la marchandise sans pouvoir demander un supplément si la vente du fret peut se faire au-delà du lieu de la vente prévu. Dans le Consulat de la Mer, chapitre 202 : « le patron qui conduira son navire à la part est obligé de faire écrire toutes les conventions et accords qu'il fera ou aura fait avec tous les matelots qui doivent naviguer à la part avec lui. Il doit faire écrire en présence de tous les matelots, du plus grand nombre, combien de parts seront attribuées au navire, combien il y en aura pour l'équipage, à qui l'on devra donner les plus grosses parts et combien elles seront, afin qu'au moment de la répartition entre les matelots, le patron ne puisse avoir aucune dispute ». Reste que le système est complexe car le marin à la part est une sorte d'associé de l'armateur. En conséquence il doit supporter sur son salaire une partie des frais de dépenses, source de nombreux conflits que les Chap 201 et 203 permettent d'envisager et ce qui conduira à l'abandon progressif du salaire à la part.

- Le salaire au portage (à la portée ou à la pacotille) : procédé assez répandu que l'on retrouve dans Les Rôles d'Oléron (l'art 18), le Consulat de la Mer (Chap 15, 86, 87, 88, 89, 71) et dans le Droit Hanséatique (530 et suivants). Ce salaire permet au marin de recevoir sur le navire un emplacement pour y charger des marchandises dont il pourra disposer. Selon les cas, la marchandise est la propriété du marin et ce dernier deviendra donc un marchand qui fournit une force de travail pour économiser le coût du transport. Dans un autre cas, la marchandise est la propriété d'un tiers et le marin touchera une partie du fret que lui paiera le marchand pour sa portée. Aussi verrons-nous des marchandises "fictives" qui n'auront de valeur qu'en cas de jet. Ainsi le tonneau d'eau apporté par le marin jeté sera pris en compte comme un vrai tonneau de vin ou toute autre marchandise lors du calcul de l'avarie commune.

Le matelot ne peut céder son droit de pacotille à des marchands ou à d'autres matelots (Consulat de la Mer Chap 89). Dans le droit Hanséatique, cela est autorisé mais sur consentement du Capitaine (Recès Hanséatique 530 et suivants). Le matelot dispose de six jours pour charger sa pacotille. En France, la rentabilité est assurée par l'exemption du droit de douane.

- Le salaire à discrétion : pratique rare prévue par le Consulat de la Mer au Chap 181 qui dispose que chacun reçoit son salaire au mérite, d'après estimation faite par le contremaître, le pilote ou le patron seul. C'est la même chose concernant le contremaître sous l'appréciation du patron. L'unique condition est que le salaire de ce dernier doit être supérieur à celui des matelots.

La rupture du contrat

Tout contrat dispose d'un terme, d'un temps défini où les obligations des parties doivent cesser comme la fin du voyage. Cependant il y a de nombreux cas de rupture anticipée comme la mort du matelot (Consulat de la Mer Chap 83 à 85). En principe cela ne pose pas de problème bien que les ayants droits doivent recevoir le salaire pour le temps de service du défunt et ses effets personnels. Dans le cas d'un engagement au voyage, les ayants droit recevront un quart du salaire si le marin meurt avant le départ et la moitié du salaire si le marin meurt avant l'arrivée. D'autres cas de rupture prématurée du contrat liant le matelot au patron sont prévus par les textes coutumiers.

La rupture du contrat par le marin

Dans certains cas, cette rupture de la part du marin est admise comme dans le Consulat de la Mer, Chap 110 et 111. Le premier Chapitre mentionné prévoit trois cas de rupture du contrat par le marin : la première situation est celle où le marin devient patron (idem Usages d'Amsterdam, art 27). La seconde situation est celle où il devient contremaître. La troisième situation est celle où la convention passée entre le marin et le patron est conditionnelle en raison de stipulations mentionnant des lieux où le marin refuse de naviguer par peur.

Le deuxième chapitre susmentionné ajoute des cas de rupture contractuelle par le marin. Ce peut être le cas si le marin prend une femme (idem Usages d'Amsterdam art 28) ou si ce dernier veut aller en pèlerinage et que son vœu a été fait avant l'engagement pour le voyage.

Le Chap 252 envisage le cas du patron refusant sans motifs valables de rediriger l'expédition alors qu'il mettrait en danger ses marins. Si par exemple le point d'arrivée est un lieu dangereux, les matelots auront le choix de rompre le contrat et de partir.

Au-delà de ces situations, tout patron peut se prémunir d'une rupture abusive du contrat par le matelot et par exemple il peut prendre des gages pour s'assurer de la bonne venue de ces derniers. Il peut exiger notamment que le matelot apporte tous ses effets personnels à bord (Chap 109) ; ou bien s'il n'a ni lit ni coffre à bord, il pourra retenir comme sureté son salaire jusqu'au retour du navire au point de départ (Rôles d'Oléron, art 19).

Le Consulat de la Mer et les Rôles d'Oléron prévoient des sanctions pour garantir les obligations du matelot. Ainsi tout marin qui abandonne le navire en cours de route sans raison est tenu du dommage causé et des dépenses occasionnées par sa fuite (Chap 113). En cas d'insolvabilité, il sera emprisonné (Chap 268). De même tout marin enrôlé qui ne rejoint pas son bord pour le départ est congédié et est tenu de la différence que coutera l'engagement d'un remplaçant (Chap 112). C'est le même cas si le marin descend du navire sans permission et tombe malade ou est blessé (Rôles d'Oléron, art 6).

Le Recès Hanséatique 1378 prévoit le remboursement du salaire perçu et des frais de nourriture avec interdiction pour le patron d'engager à nouveau le marin qui est parti en rompant son contrat. Le Recès Hanséatique de 1380 dans son art 2 prévoit même la peine capitale si le matelot qui a reçu 1/3 de ses gages ne se présente pas au moment du départ et retarde l'expédition maritime. Celui de 1418 prévoit un retour à une peine moins sévère de 3 mois de prison et des repas

constitués uniquement d'eau et de pain. En 1580, on retrouvera à nouveau la peine de mort pour les déserteurs et en 1581, ces matelots seront marqués à l'oreille pour leur infamie.

La rupture du contrat par le Patron

Les textes montrent que le patron peut congédier les matelots dans de nombreux cas :

- Quand le matelot commet un délit à l'exemple du vol, du jet de vivres, d'une bagarre à bord du navire ou dans les ports (Usages d'Amsterdam, art 25 ; Lois de Wisby 3 ; Consulat de la Mer, Chap 122) ;
- Quand le matelot refuse d'obtempérer à un ordre normal, refuse d'aider à sauver les marchandises ou de secourir un navire qui a du mal à rentrer au port (Consulat de la Mer, Chap 80 ; Recès Hanséatique 1378, 1418...).
- Quand le matelot répond de façon insolente ou si ce dernier querelle le patron (Consulat de la Mer, Chap 18, 19 ; Rôles d'Oléron, art 14 ; Recès Hanséatique 1572).
- Quand le matelot quitte le navire sans autorisation et qui tombe malade ou se blesse (Rôles d'Oléron, art 6) ou lorsqu'il fait une sortie nocturne (Recès Hanséatique, 1441, 1530).
- Quand le matelot ne respecte pas son serment (Consulat de la Mer, Chap 80).
- Quand le matelot critique la nourriture du cuisinier (Recès Hanséatique, 1530).
- Dans certains cas de force majeure, le patron peut congédier le matelot, en cas de naufrage ou de prise par les Sarrasins, sauf si le patron touche malgré tout une partie de son fret, auquel cas il devra un salaire aux matelots (Consulat de la Mer, Chap 80).

Le Consulat de la Mer, Chap 81 et 82, offre tout de même une garantie aux matelots en interdisant leur congédiement pour raison de remplacement par un marin moins cher, même s'il s'agit d'un parent.

Le congé ne sera effectif que si certaines modalités l'accompagnent. Le Consulat de la Mer, Chap 74 prévoit par exemple l'accord des marchands présents à bord. Le Consulat de la Mer, Chap 222 et Les Rôles d'Oléron, art 13 imposent en plus d'une déclaration, un geste symbolique afin de rompre le contrat de travail du matelot.



UNIVERSITÉ NUMÉRIQUE DES SCIENCES DE LA MER

contact.unesea@univ-nantes.fr

Adresse :

Université numérique des sciences de la mer UN e-SEA
UFR Sciences et Techniques
2 rue de la Houssinière – BP 92208 – 44322 Nantes Cedex 3

<https://unesea.univ-nantes.fr/>