

Les progrès du droit des gens au 18ème s. Exemple d'analyse
d'un type de source : Le factum pour Jean RUETZ.

662

Qu'un corsaire, au cours de la guerre de Succession d'Espagne, ait arraisonné un navire ennemi, cela est on ne peut plus normal ; que le capitaine proteste de sa bonne foi, cela est aussi dans la ligne des choses. Mais, il est intéressant de constater que les arguments avancés par le premier sont contrebalancés par l'avocat du second au nom d'idées, développées depuis quelques décennies par les théoriciens du Droit naturel et constamment remises en cause par les puissances belligérantes. Ce fait laisse penser, bien sûr, que ces théories avaient acquis dans le monde judiciaire droit de cité et qu'elles avaient leurs défenseurs et leurs praticiens.

L'intérêt du Factum pour Jean RUETZ, c'est que l'avocat de ce dernier utilise ces données pour défendre son client et qu'il tire argument d'autres théories, concernant en particulier la liberté de navigation et de libre-commerce des puissances neutres qui ne seront reconnus que fort avant dans le siècle. Son habileté à exposer les faits rend ce document intéressant pour qui recherche des sources concernant l'histoire du droit des gens et de la liberté. Il serait extrêmement souhaitable qu'une étude d'ensemble, à partir des factums soit envisagée sur cet important sujet.

Michel MARION

6b.2

Michel MARION.
Janvier 1971

Communication de Michel Marion
Paris - Bibliothèque Nationale
pour
le Colloque de Trêves (7-10 Mai 1981)
"A propos du féodalisme en Europe" :

Les progrès du Droit des Gens au XVIII^e siècle. Exemple d'analyse d'un
Type de source: Le factum pour Jean Ruetz.

Les progrès du Droit des Gens au XVIII^e siècle.
Exemple d'analyse d'un type de source :
Le factum pour Jean Ruetz.

Des documents qui peuvent servir de sources les factums⁽¹⁾ sont assurément de ceux qui permettent de mieux connaître la vie de la société de notre Ancien Régime.

Si on a le loisir de feuilleter l'immense collection conservée à la Bibliothèque Nationale⁽²⁾, on voit défiler pêle-mêle pères et fils en procès pour cause d'héritage, chapitres en lutte contre abbayes pour la collation de telle ou telle cure, seigneur contre évêque à propos de l'exercice du droit de justice, laboureur contre seigneur qui veut rétablir telle ancienne mesure dans son intégralité : c'est qu'en effet, pour l'histoire du féodalisme sous la Monarchie absolue et plus particulièrement celle de la réaction seigneuriale au cours du XVIII^e siècle les factums sont des instruments de travail de premier ordre. Ils devraient notamment permettre d'entreprendre le recensement et l'analyse des procès pour cause de droits féodaux. Mais le hasard de la recherche m'a finalement dirigé vers une autre direction, vers les problèmes posés par la capture maritime dans le "Factum pour Jean Ruetz Bourgeois de Tonderen, maistre du vaisseau l'Espérance de Tonderen, Appellant et Reclamateur contre le capitaine Descaseaux Armateur de Calais"⁽³⁾. Ce dernier port étant du ressort du Parlement de Paris, c'est tout naturellement à un avocat de la capitale, Me Godefroy, vraisemblablement apparenté au célèbre civiliste, que Jean Ruetz s'est adressé pour plaider sa cause et rédiger son mémoire, probablement de la fin de l'année 1711⁽⁴⁾.

Vu les circonstances (c'est la guerre de succession d'Espagne) l'histoire est en soi banale, si elle ne posait clairement quelques principes concernant le commerce des neutres, la circulation des marchandises, la liberté individuelle, qui seront résolus en principe par les juristes du XVIII^e siècle : le capitaine Descaseaux, probablement détenteur de lettres de course a arraisonné le navire l'Espérance dont il espère tirer profit⁽⁶⁾. Las ! la prise n'est pas bonne, car si le vaisseau est chargé d'"une vingtaine de Balots" et de "plusieurs milliers de Bouves" (qu'on peut supposer vides car il subsiste là une ambiguïté) destinés à rapporter du vin que Jean Ruetz s'en allait chercher "à l'avantage des sujets du Roy catholique" aux Canaries. Mouvement d'humeur qu'on imagine de la part du Français en découvrant que la cargaison n'a pas grande valeur et que sa prise même risque de lui échapper pour cause de nation non-belligérante. Aussi fait-il torturer le maître afin de lui extorquer l'aveu que non seulement le navire est ennemi, mais que la marchandise est de contrebande. L'aveu que sa victime n'a pas réitéré l'oblige à plaider.

Le procès - dont il ne m'a pas été possible de connaître l'issue - met face à face deux interprétations contradictoires du droit de navigation des Puissances neutres pendant les guerres : l'une, celle de la France qui relève de la notion du droit du plus fort, est rétrograde et commence à être battue en brèche⁽⁸⁾ ; l'autre, celle des Nations neutres, finira par aboutir à la création en 1780 de la "Ligue des neutres" et à la reconnaissance d'un droit des neutres. Il va sans dire qu'il a toujours été remis en question depuis, en particulier au cours de la Première Guerre mondiale, au moment de la guerre sous-marine à outrance⁽⁹⁾.

Cependant il ne fait pas de doute que la liberté de navigation n'ait été une revendication de longue date des puissances. Elle a été proclamée dès 1609 par Grotius, quand il affirmait que "nul ne doute qu'en vertu du droit des gens les Hollandais n'aient le droit de commercer"⁽¹⁰⁾ et renouvelée de nombreuses fois dans les siècles suivants.

Aussi notre armateur ne va-t-il pas s'attaquer à ce point qui risquerait de porter préjudice au Royaume, et par voie de conséquence à lui-même, mais va-t-il porter le débat sur un autre terrain : la nationalité du navire et de l'équipage ; la franchise de la cargaison.

L'arraisonnement d'un navire d'une puissance neutre par une puissance belligérante était un risque accepté de tous⁽¹¹⁾. Il suffisait que tout soit en règle pour que l'affaire en reste là ; sinon le navire était remorqué jusqu'au port le plus proche, comme c'est le cas de l'Espérance. S'il s'avérait exact que le navire ne naviguait en rien sous un pavillon de complaisance, on le laissait repartir. On devait même à son propriétaire une indemnité⁽¹²⁾. Dans le cas présent il y a tout lieu de croire que l'Espérance était bien un navire hambourgeois, que les sieurs Tycksen et Carlsens des prête-noms ou même, comme cela est le cas pour Ruetz, des citoyens de Hambourg, reçus pour les besoins de la cause en 1710 bourgeois de Tonderen. L'administration du Holstein ne manquait pas en effet de tirer parti de sa neutralité et de sa situation géographique. Hambourg, bien qu'allié de l'Empereur ne pouvait se permettre de renoncer à faire du grand commerce, sous peine d'être asphyxié économiquement. Marin de Hambourg certes, mais incontestablement protégé par le pavillon du Holstein-Gottorp avec le quel la France entretenait d'autant moins d'hostilité que ce duché lui servait aussi de tête de pont durant la guerre du Nord⁽¹³⁾.

Protégés par le pavillon du Holstein⁽¹⁴⁾, le navire et son équipage auraient naturellement dû être relâchés au plus vite. Mais Descaseaux s'appuyant sur la réglementation royale avait à sa disposition l'arme de la cargaison : celle-ci réputée ennemie justifiait à elle seule la retenue du navire. A l'Ambassadeur Boreel qui en 1659 déjà avait tenté un assouplissement

de cette règle et avertissait Jean de Witt : "qu'il lui était impossible d'obtenir que la franchise du bâtiment en affranchit la cargaison", mais qu'il espérait que "dès que la paix serait faite avec l'Espagne on ne fera pas beaucoup de difficulté d'arracher à la République le clause bâtiment franc, cargaison franche"⁽¹⁶⁾ répond en écho un siècle plus tard Hubner : "On ne veut pas encore convenir que le pavillon couvre la marchandise non-contrebande de guerre"⁽¹⁷⁾. Aussi Descaseaux, en 1711, a-t-il beau jeu de considérer la marchandise de sa prise comme venant de l'ennemi, venant de Hambourg. Mais a-t-il tout à fait tort de croire que l'Espérance est remontée jusqu'au Nord, jusqu'à Tonderen alors qu'au sortir de l'Elbe il était si simple et si tentant de voguer directement vers les Canaries ? C'est d'ailleurs tout le problème que pose ce factum : l'affirmation du droit des neutres à commercer librement et à naviguer impunément et par delà ce droit celui de l'impunité de l'équipage du navire neutre.

Dans un monde en guerre, aux alliances diplomatiques précaires, l'avocat de J. Ruetz met très nettement en avant, sans le mentionner expressément, la reconnaissance de la dignité de l'homme qui ne doit pas être violenté pour obtenir un aveu, même s'il ne s'indigne pas du fait qu'il ait été capturé, puisque la guerre de course était reconnue et subie par tous ; l'affirmation au droit à changer de nationalité sans qu'il puisse être tenu rigueur⁽¹⁷⁾ ; la souveraineté d'un Etat quelle que soit sa taille, souveraineté qui doit être acceptée de tous les autres Etats quelle que soit leur puissance et l'importance de leur marine, sans restriction aucune, les laissant comme c'est le cas évoqué ici libre choix de leurs partenaires commerciaux.

Ainsi, à partir d'une escroquerie - car il ne fait aucun doute que l'Espérance a été armée par des armateurs de Hambourg à des fins exclusivement commerciale - on voit affirmer quelques principes destinés à entretenir une meilleure harmonie entre les peuples, principes qui seront repris tout au long du XVIIIe siècle et qui finiront tant bien que mal à être entendus du concert des nations.

F A C T U M

POUR Jean Ruetz Bourgeois de Tonderen, Maistre du Vaisseau L'Esperance de Tonderen, Appelant & Reclamateur.

CONTRE le Capitaine Descaseaux Armateur de Calais.

Le Maistre se plaint d'avoir esté mis dans un Cachot & forcé à signer un Interrogatoire, où l'on a inséré beaucoup de faits contre la vérité. On a même intercepté des Lettres qu'il avoit écrites à ses Propriétaires, pour en estre secouru dans sa misère. Il espere qu'on luy fera justice de ces mauvais traitemens.

Le Vaisseau est de fabrique de la Mer Baltique, construit à Calmar¹⁸. Il appartenoit ci-devant à des Bourgeois de Gothenbourg, qui l'ont vendu au Sieur Thomas Tycksen de Tonderen¹⁹, par Contrat passé le 3. Octobre 1710. devant les Magistrats de Tonderen.

Il navigue sous Pavillon & Passeport du Duc d'Holstein-Gottorp²⁰.

Le Vaisseau s'estant rencontré l'Hyver dans la Riviere d'Elbe, y a pris son Chargement, consistant en plusieurs milliers de Douves²¹ & une vingtaine de Balots, dont il y a des Connoissemens²² en bonne forme, pour compte des Sieurs Tycksen & Carstens de Tonderen.

Comme ces Marchandises ont esté tirées en partie de Hambourg, le Vaisseau a esté conduit depuis à Listerdip²³ & à la Riviere de Tonderen, pour acquitter les Droits & estre affranchi.

Il est parti de Listerdip pour les Canaries, où il devoit charger des Vins pour le retour.

Le Preneur propose jusqu'à dix Moyens²⁴, qu'on réduit à cinq.

1. Il dit que le Vaisseau est Ennemi, fabriqué à Lubeck, appartenant à des Hambourgeois, suivant l'Interrogatoire du Maistre.
2. Marchandises Ennemies, chargées à Hambourg, & appartenant à des Hambourgeois, suivant le même Interrogatoire.
3. Vaisseau parti de Hambourg, où le Passeport a esté envoyé.
4. Point de Rolle d'Equipage; Maistre, Pilote & Contre-Maistre Hambourgeois; plus du tiers de l'Equipage Ennemi.
5. Le Charpentier a jetté un paquet de Papiers à la Mer.

Réponses. 1. Le Vaisseau est de fabrique Suédoise, appartenoit ci-devant à des Suédois, & navigeoit sous Pavillon de Suède. L'Interrogatoire du Maistre, & qu'il a esté forcé à signer tout ce qu'on a voulu, pour se tirer de captivité.

Ce Maistre qui est à la suite du Conseil, proteste qu'il ne connoist pa

d'autre Propriétaire que les Sieurs Tycksen & Carstens de Tonderen.

2. Il répond la même chose sur le second Moyen. Il convient au reste que les Marchandises ont esté tirées par Hambourg. Mais le Vaisseau étant venu depuis dans les Estats du Duc de Holstein, tout a esté affranchi, suivant l'Acquit de la Douane de Listerdip, qui est à bord.

3. Il ne faut plus regarder le départ d'Hambourg, puisque le Vaisseau est retourné depuis à Listerdip, dont il est parti en dernier lieu pour son Voyage.

4. Le Maistre est né dans le Duché de Breme, marié à Hambourg, & reçu en 1710. Bourgeois de Tonderen. Comme la Guerre du Nord²⁵ enleve une grande partie des Matelots du Holstein, on ne doit plus tenir rigueur sur les Equipages. Il suffit même, suivant les derniers Reglemens, qu'il n'y ait aucun Hollandois. On ajoute que les Holsteniens ont les mêmes Modifications que les Suédois, à l'égard des Equipages.

5. Quant aux Papiers jettez en Mer, le Maistre n'y a aucune part, & ne sçait ce que c'est. Le Charpentier les a jettez de son mouvement & sans ordre.

Enfin, le Commerce de ce Vaisseau doit estre regardé favorablement, estant destiné pour les Canaries, où il devoit prendre un Chargement de Vin. Ce qui est à l'avantage des Sujets du Roy Catholique²⁶.

Ces considérations font esperer au Reclamateur une pleine Mainlevée²⁷.

Me GODEFROY, Avocat.

A PARIS, De l'Imprimerie de Laurent Rondet, rue de la Harpe, à la Longue-Allée, devant la rue du Foin.

- (1) 4' FACTUM.subst.mac. Mémoire imprimé qu'on donne au juge, qui contient le fait du procès raconté sommairement, où on adjoute quelquefois les moyens de droit (dictionnaire de Furetière. 1690). Sur l'intérêt des factums cf. N. Coisel in Bulletin des Bibliothèques de France. n° 9.10. 1974. pp. 429-450.
- (2) Recensé par Corda.
- (3) B.N. impr. Fact 14842. 3 p.
- (4) Le factum a été imprimé à Paris, chez Laurent Rondet, rue de la Harpe. Il n'est pas daté mais la capture remonte à la fin de l'hiver -début du printemps 1711. Etant donné les délais et la vacance du Parlement il est permis de penser que l'affaire n'a pas été instruite avant l'automne de 1711.
- (5) Mais les navires marchands avaient l'obligation de porter des canons cf. G. Zeller. Histoire des relations internationales. Les Temps modernes p. 158.
- (6) Le principe est repris par M. de Vattel, le droit des gens, 1758 (trad. de Royer Collard 1830, t II p. 256) : les armateurs qui équipent à leurs frais des vaisseaux pour aller en course acquièrent la propriété du butin.
- (7) M. Marion. Dictionnaire des institutions de la France. Article torture.
- (8) Sous les influences des Hollandais et des Anglais. M. Muther, dans de la saisie des bâtiments neutres (Londres 1769) rapporte le fait suivant : "lorsque le Roi de Suède fit arrêter pendant la guerre avec la Russie (1709) tous les bâtiments Anglois, destinés pour les ports de la Livonie et que par là il trouble manifestement leur commerce ordinaire avec son ennemi, les Anglois soutinrent hautement et avec raison que l'on violoit à leur égard le Droit des Gens, en faisant voir qu'il était promis aux sujets de l'Angleterre de commercer avec tous les Etats qui à leur égard étoient des Neutres, bien qu'ils fussent en guerre avec d'autres Puissances- pareillement Neutres à leur égard ... de sorte qu'ils (les Anglais) n'empêcheraient point les Suédois de commercer avec la France et l'Espagne dans ce temps là ennemis déclarés des Anglois. (p.80).

- Les Anglais n'ont pas toujours eu, d'ailleurs cette vision sereine de la situation, quand Charles I proclamait par l'entremise de Selden que "par le droit de la nature, celui des gens et le consentement des nations, les mers qui environnent l'Angleterre jusqu'aux ports et rivages des côtes opposées font partie intégrante du domaine et de la souveraineté de la Grande-Bretagne (in la Mer fermée, trad. 1803 p. 7).
- (9) cf. P. Renouvin. Histoire des relations internationales, les crises du XXe siècle, les chapitres concernant la gravure sous-marine à outrance et les doléances des puissances neutres.
 - (10) H. de Groot. La Mer libre. trad. 1803 p. 27
 - (11) cf. Hubner. Essai sur l'histoire du droit naturel, Londres 1757/8. 2 vol. Tout ce que le Droit de la guerre leur accorde c'est qu'elles (les puissances belligérantes) peuvent exiger par leurs vaisseaux de guerre ou armés en course que les Lettres de mer des Bâtiments neutres soient en règle ; de peur que les Navires de l'ennemi ne naviguent sous le pavillon des amis (t. II p. 129).
 - (12) Celui qu'on a empêché de faire du commerce maritime a droit de former une demande en indemnité. Grotius op. cit p. 33-34
 - (13) cf. Dissertation de M. de Puffendorf sur les alliances entre la France et la Suède. La Haye. 1709.
 - (14) Pour que le navire soit réputé neutre une règle avait été établie la voici exposée pour le XVIIIe s. par Hubner : "Il faut que le Maître ou le capitaine soit muni d'une commission de son souverain... qu'il produise des lettres de propriété ... appartient réellement à lui ou à d'autres sujets de la Puissance dont il se dit dépendant ... que les deux tiers ou même les trois quarts de l'équipage sont de la même nation (op. cit. p. 130)
 - (15) Lettres et négociations entre M. Jean de Witt de 1651 à 1669. Amsterdam 1725 p. 80
 - (16) Hubner op. cit. p. 127
 - (17) Jean Ruetz est né à Brème, marié à Hambourg, reçu bourgeois de Tonderen.

- (18) Calmar . Grande et très forte ville de la Suède, dans la province de Smaland avec un port et un bon chaland...elle est proche de la mer Baltique. (Dictionnaire géographique portatif. 1759).
- (19) Tonderen ou Tundern Ville de Danemark (nous sommes en 1759) au duché de Sleswick avec une bonne forteresse. Elle est sur la rivière de Widaw , dans un pays fertile à 10 lieues au SE de
- (20) Maison de la lignée des Schleswig-Holstein le prince régnant et dernier duc en est Karl-Friedrich (1702-1739)
- (21) Tonneaux
- (22) Connoissement. s.m.
Terme de Marine, c'est un acte signé du Capitaine du vaisseau et de l'Ecrivain qui contient la déclaration des marchandises dont trois copies d'un vaisseau, de leur qualité de leur maistre et de l'envoi du lieu où elles sont destinées.
Connoissement se dit particulièrement de la reconnaissance que fait le maître des marchandises qu'il prend à sa charge, dont on fait trois copies, l'une pour le Marchand chargeur , l'autre pour le Maistre du Navire et l'autre pour celui à qui la marchandise est adressée.
Le connoissement ne se fait proprement que pour une partie de la marchandise, car quand un marchand charge tout un vaisseau, l'acte qui s'en donne s'appelle chartepartie et particulièrement sur l'Océan.
- (23) Je n'ai pas trouvé trace d'une ville de ce nom. Mais il y a au sud de Tonderen un passage ainsi dénommé.
- (24) Moyen se dit de toutes sortes de raisons, et de termes qu'on apporte pour éclaircir la vérité de quelque proposition.
- (25) Les Danois sont battus par les Suédois à Helsinghor (10/2/1710) et rebattus encore à Gadebush (9/12/1712) (Zeller op. cit. p. 130).
- (26) Philippe V
- (27) Mainlevée acte qui détruit une saisie soit qu'il soit consenti par la partie soit qu'il soit prononcé en justice (...) on dit aussi qu'un homme a eu main levée de sa personne et de ses biens pour dire qu'on l'a mis hors de prison et rétabli en la jouissance de son bien. (Foretière)