

Litiges maritimes et disparités légales en Méditerranée 1610-1659 : Les gens de mer nordiques face à la justice marseillaise

Bernard Allaire et Maria Fusaro



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/8721>
ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2017
Pagination : 257-284
ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Bernard Allaire et Maria Fusaro, « Litiges maritimes et disparités légales en Méditerranée 1610-1659 : Les gens de mer nordiques face à la justice marseillaise », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 94 | 2017, mis en ligne le 15 décembre 2017, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/8721>

Ce document a été généré automatiquement le 2 mai 2019.

© Tous droits réservés

Litiges maritimes et disparités légales en Méditerranée 1610-1659 : Les gens de mer nordiques face à la justice marseillaise¹

Bernard Allaire et Maria Fusaro

Introduction

- ¹ L'étude de l'expansion maritime mondiale des Nordiques en Méditerranée à la fin du XVI^e siècle, particulièrement des Anglais et des Hollandais, constitue l'un des thèmes de recherche chers à Fernand Braudel². Le thème de l'« invasion des Nordiques » a été développé dans les années 1960 par des chercheurs qui ont focalisé leur attention sur son impact sur les anciennes puissances hégémoniques, notamment Venise³. Le sujet a été par la suite relégué à un second plan pendant quelques décennies, pour refaire surface récemment⁴. Dans ce retour en grâce, l'article de Molly Greene paru en 2002 a remis en cause l'impact réel des Nordiques, affirmant plutôt que les structures méditerranéennes sous-jacentes sont demeurées intactes⁵. Ceci est effectivement le cas, car le cabotage méditerranéen présente des continuités indéniables dans le temps. Il n'empêche que lorsque dans le dernier quart du XVI^e siècle, les navires hollandais et anglais commencent à naviguer et à commercer de manière régulière au-delà du détroit de Gibraltar, s'ouvre une nouvelle ère dans l'histoire de la Méditerranée, dans la mesure où celle-ci subit pour la première fois la présence régulière et l'influence croissante de puissances maritimes qui ne sont pas situées sur ses rivages. Cela ne signifie pas que l'arrivée des Nordiques ait mené rapidement à leur inéluctable prééminence dans les commerces maritimes méditerranéens, bien qu'ils aient effectivement dominé rapidement les trafics de long cours entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud. Ce qui a véritablement entraîné une mutation a été précisément leur participation dans le commerce inter-méditerranéen de courte distance – le cabotage – dans la mesure où leurs us et pratiques commerciales ont

lentement modifié de l'intérieur ce trafic apparemment immuable. La « structure » a pu rester la même, mais l'arrivée de nouveaux protagonistes a initié des changements économiques et sociaux qui ont eu des répercussions fondamentales sur la longue durée, entraînant de nouvelles stratégies d'investissement des capitaux de la part des acteurs locaux, et transformant la production agricole et sa commercialisation dans la région méditerranéenne au sens large⁶.

- 2 En ce qui concerne Marseille, les chercheurs se sont avant tout focalisés sur le XVIII^e siècle, lorsque la ville s'affirme comme l'un des principaux ports français au caractère cosmopolite, et comme principal centre du commerce français avec le sud de la Méditerranée et le Levant⁷. Les développements du XVII^e siècle ont reçu comparativement moins d'attention, alors même que Marseille participe à la transformation générale des modalités commerciales en Europe qui s'opère alors : c'est donc à ce siècle relativement délaissé que s'intéresse cet article⁸. Dans la prise en compte de l'influence de l'« invasion nordique » en Méditerranée, la France a été plutôt négligée sous le prétexte que sa puissance maritime était suffisamment importante pour la protéger de l'arrivée des Nordiques et que ni son commerce ni son économie n'ont été sérieusement affectés. Cette immunité a semblé confirmée par la prépondérance française au XVIII^e siècle dans la « caravane maritime » qui assure les échanges entre les différentes parties de l'Empire ottoman, et par la position de force que les Français occupent alors dans les commerces entre le Levant et l'Europe⁹. Nos récentes recherches ont cependant révélé une situation plus nuancée, confirmant ainsi la thèse avancée par Maria Fusaro selon laquelle ce sont précisément les transformations du commerce intra-méditerranéen initiées par l'invasion nordique à la fin du XVI^e siècle qui ont donné une impulsion à la caravane maritime au XVIII^e siècle¹⁰. La vision traditionnelle de celle-ci n'impliquait en général que de petits vaisseaux dans des échanges côtiers. De nouvelles pistes ont émergé ces vingt dernières années, mettant en évidence la présence de navires de tous types et tonnages dans la caravane méditerranéenne et avec l'Empire ottoman, dans lequel les Nordiques étaient impliqués à tous les niveaux. En enquêtant sur les activités des marchands anglais, néerlandais et allemands résidant à Marseille au XVII^e siècle¹¹, nous avons découvert un réseau d'interactions entre les Français et les intervenants commerciaux nordiques, et même une certaine dépendance des Marseillais envers la navigation nordique pour leur commerce à l'intérieur de la Méditerranée, spécialement vers les territoires ottomans¹². À la lumière des sources de la première moitié du XVII^e siècle, il est clair que le recours à la navigation neutre et à bas coût des Nordiques par les Marseillais, entre autres, durant les conflits avec l'Espagne a entraîné un effet important sur le commerce maritime de la France en Méditerranée orientale. L'interprétation traditionnelle du développement du commerce maritime français au XVII^e siècle postule que le déclin maritime et la perte de certains marchés, particulièrement au profit des Anglo-Hollandais, furent à l'origine des réformes structurelles imposées par les autorités à partir des années 1660¹³. Dans les faits, la situation semble sensiblement plus complexe, et des études récentes jettent une lumière nouvelle sur les rôles multiples joués par Marseille à cette époque, et sur les marchands locaux et étrangers qui ont inauguré ces transformations entre autres, au niveau de la législation¹⁴.
- 3 Cet article se propose de contribuer à ce débat en montrant l'interaction entre la communauté marchande de Marseille et les marchands et marins du Nord en focalisant principalement l'attention sur leurs interactions avec la justice locale. Cela permettra d'observer les interactions des systèmes juridiques français et nordiques. Avant

d'examiner la manière dont les protagonistes du commerce maritime ont contribué au développement et à la modification de certaines législations maritimes. Cette approche s'inscrit dans l'historiographie récente sur les villes portuaires méditerranéennes au XVII^e siècle. Bien que Marseille demeure profondément « encastrée » dans l'économie de la France – contrairement à Livourne, où l'économie, dominée par les étrangers, se développe de manière assez déconnectée du reste de la Toscane – les étrangers actifs à Marseille ont eu un rôle important dans l'économie locale¹⁵. La présente étude met l'accent sur les relations interculturelles¹⁶ tout en adoptant une approche néo-institutionnaliste qui recentre l'analyse sur le rôle de l'État ou de ses institutions dans leurs interactions avec les agents économiques. C'est à cette tâche que se sont consacrés dernièrement deux programmes ERC – *Mediterranean Reconfigurations* et *Sailing into Modernity* – qui ont décidé d'étudier les institutions et les structures informelles qui se cachent derrière les litiges entre acteurs de plusieurs nations dans le contexte méditerranéen¹⁷. Plutôt que de se concentrer sur l'aspect strictement « économique », ces deux projets mettent l'accent sur l'interface entre l'économie et le droit en analysant les litiges à la fois devant les tribunaux et les autres modes extrajudiciaires. Ces projets visent, ainsi, à reconstruire les modalités du commerce tout en étudiant les développements de la législation commerciale transnationale¹⁸.

- 4 En effet, l'arrivée de plusieurs nouveaux acteurs en Méditerranée au XVII^e siècle a provoqué une série de confrontations qui ont eu certains effets non seulement sur l'évolution des législations maritimes nationales, mais également sur le développement de tout le système commercial et sur les activités des administrations françaises. Si la venue des Nordiques à Marseille est mentionnée dans la littérature¹⁹, elle a été essentiellement entrevue sous l'angle de leur rôle de transporteurs maritimes neutres ou à moindre coût, mettant de côté les autres dimensions, comme les conséquences de leur présence et de leur législation sur le commerce et la ville. L'autre aspect qui fait de Marseille un point d'étude unique repose sur sa législation maritime qui, avant l'ordonnance de la Marine de 1681, était fort différente de celles en usage dans les autres ports français de l'Atlantique, mais surtout de celles en usage en Angleterre, en Hollande ou dans l'actuelle Allemagne du nord²⁰. L'arrivée des Nordiques en Méditerranée nous permet ainsi d'observer durant tout le XVII^e siècle des confrontations légales et des réalités juridiques qui ne trouvent probablement pas d'équivalent dans les ports du Ponant français à la même période²¹.
- 5 L'opposition entre les Nordiques et la justice marseillaise est accentuée par le recours à des corpus de lois et des traditions juridiques dissemblables dans les secteurs de l'emploi, des lois du travail ou des règles portuaires. En dépit de l'existence de nombreuses lois maritimes (et commerciales) communes, qui semblent permettre de parler d'usages européens, la théorie de l'existence d'une *lex mercatoria* unique et paneuropéenne jusqu'au début de l'époque moderne se trouve plutôt mise à mal²². Les Marseillais plaidaient à partir de la tradition issue du droit écrit romain et utilisaient des réglementations maritimes méditerranéennes du type *consulat de la mer*²³, alors que les Nordiques avaient recours à des traditions de droit coutumier et des usages maritimes issus des Rôles d'Oléron. Les confrontations juridico-maritimes à Marseille furent donc plus marquées que celles qui survenaient devant les tribunaux bordelais ou rouennais qui utilisaient les législations d'Oléron et d'amirauté, et qui étaient habitués à la présence des Nordiques depuis le Moyen Âge²⁴. C'est cette confrontation entre corpus légal nordique et marseillais que nous souhaitons mettre en évidence ici.

- 6 L'un des avantages consistant à travailler sur l'histoire de Marseille est le bon état de conservation de ses sources depuis le Moyen Âge. Nous avons privilégié les registres du tribunal de l'amirauté de Provence où se concentrent l'essentiel des affaires maritimes et les minutes des notaires de la ville qui enregistrent de nombreuses pièces essentielles à la compréhension des réalités juridiques et maritimes²⁵.
- 7 Nous nous intéresserons tout d'abord aux différentes instances qui pouvaient régler ces litiges : les instances portuaires, les consuls, les intermédiaires, les marchands et les notaires qui appliquaient une « petite justice », suivis des institutions de « grande justice » qui vont des amirautés jusqu'au conseil du roi en passant par les tribunaux des parlements. Après avoir présenté ces instances, nous nous intéresserons aux types de problèmes et litiges maritimes auxquels les Nordiques étaient confrontés à Marseille, en illustrant par des exemples concrets la confrontation qui s'opère lorsque s'affrontent des logiques juridiques différentes. Enfin, nous nous interrogerons sur les marges de manœuvre et alternatives légales dont disposaient les acteurs lors d'un litige²⁶.

Les instances pour le règlement des litiges maritimes

- 8 L'un des points controversés les plus récurrents en matière de commerce maritime et de navigation concerne la complexité à déterminer la « nationalité » des navires, qui a des conséquences juridictionnelles importantes, comme cela est encore le cas de nos jours. Durant son voyage, le navire nordique était théoriquement l'extension maritime de sa juridiction nationale. Ce qui se passait à son bord était traité comme s'il s'agissait d'un problème survenu dans son propre pays et ce, en raison du contrat de fret et des papiers de bord qui donnaient une nationalité au navire en mer et d'où découlait un statut légal particulier²⁷. Si un conflit survenu en mer subsistait toujours à l'arrivée du navire à Marseille, les intéressés pouvaient faire appel aux ressources juridiques locales. D'autres conflits pouvaient par ailleurs survenir après l'arrivée du navire et demander un recours en justice. L'inspection des marchandises, des marins et des papiers de bord du navire était la première source de possible conflit. La visite concernait les marchandises mais surtout l'état sanitaire du navire. En fonction de son itinéraire, le capitaine devait parfois produire une attestation de l'état sanitaire (patente de Santé) du port d'où il provenait et rapporter les rencontres survenues durant son trajet²⁸. Les capitaines anglais étaient particulièrement hostiles aux règles sanitaires relativement strictes en vigueur dans les ports italiens, français et espagnols²⁹.

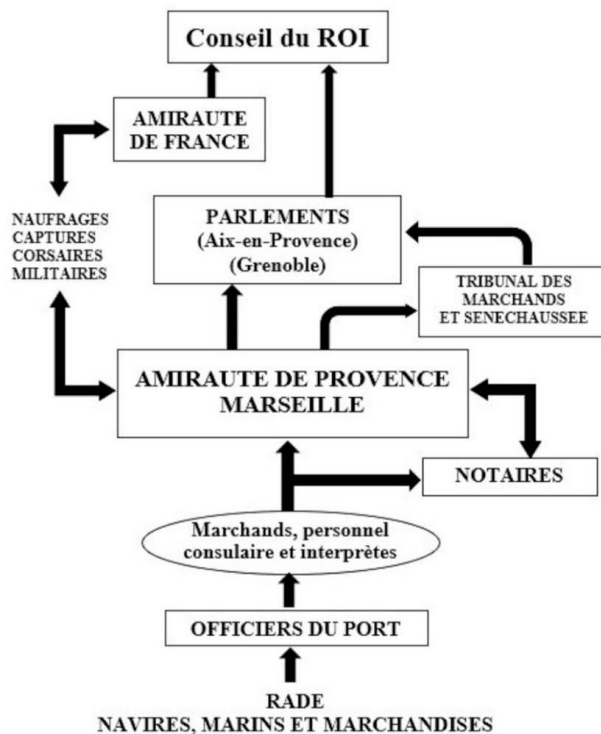
Les intermédiaires et la « petite justice »

- 9 Plusieurs intermédiaires permettaient de régler les conflits sans avoir recours aux tribunaux. Tout d'abord, les institutions consulaires nordiques en Méditerranée qui étaient encore dans une phase de consolidation dans la première moitié du XVII^e siècle. Les consulats anglais, hollandais et de Hambourg à Marseille se structurent à partir des années 1640 lorsque les États nordiques imposent progressivement le paiement des droits consulaires sur les navires battant leur pavillon³⁰. Nous ne pouvons quantifier l'ampleur réelle de leurs interventions, mais il est certain que le personnel consulaire délestait la justice marseillaise d'une partie des litiges qu'ils parvenaient à régler à l'amiable³¹. Face à un litige, les consuls, les vice-consuls, les interprètes ou les courtiers permettaient aux gens de mer de jouer, en quelque sorte, à armes égales vis-à-vis de leurs opposants, même

s'ils étaient par ailleurs dépourvus des connaissances et aptitudes nécessaires. En règle générale, les capitaines nordiques donnaient des procurations au marchand avec lequel ils entretenaient des liens étroits afin de récupérer des impayés en leur absence, ou pour les représenter lors d'un litige³². Ce type de relations était plus fréquent lorsque le marchand sur place avait personnellement investi dans le navire.

- 10 Les notaires constituaient la principale alternative officielle et légale qui s'offrait aux Nordiques en dehors des tribunaux. Le recours à leurs bons offices s'inscrivait toutefois aussi dans le cadre des procédures formelles, dans la mesure où ils étaient parmi les seules instances pouvant valider les documents commerciaux et les pièces légales demandées par les tribunaux. Certains actes notariés sont particulièrement utiles pour entrevoir les démêlés des gens de mer nordiques. C'est le cas des sommations que les capitaines ou les marchands adressaient lors d'un litige et qui étaient des pièces préalables à toute action légale. Il en va de même avec les accords ou conventions qui scellaient un litige réglé à l'amiable. L'on privilégiait beaucoup l'arbitrage privé officialisé devant notaire pour résoudre les conflits dès que l'on souhaitait éviter les longues procédures judiciaires. C'est cette source bien connue des spécialistes³³, qui nous fournit le plus d'informations sur la nature des conflits et des intervenants³⁴. La sentence arbitrale n'avait toutefois aucune force exécutoire. Pour forcer son application, le capitaine de navire ou le marchand devait la faire homologuer à l'amirauté dans un délai de dix jours³⁵.

Schéma 1. l'administration et la justice maritime marseillaise



L'amirauté, le tribunal des marchands et la sénéchaussée

- 11 À Marseille, la justice était rendue par diverses instances : le tribunal des marchands (également appelé juridiction consulaire), l'amirauté³⁶ et la sénéchaussée. Mis sur pied pour délester les tribunaux traditionnels des causes commerciales, le tribunal des marchands était au XV^e siècle la voie de passage obligée pour le traitement des causes maritimes³⁷. Rapidement dépassé par l'augmentation de l'activité portuaire et par de trop larges prérogatives, il vit une partie de ses pouvoirs repartie entre la sénéchaussée et l'amirauté. En 1564, le traitement des causes maritimes fut définitivement transféré à l'amirauté, en laissant toutefois au tribunal des marchands et à la sénéchaussée les procès entre marchands ou concernant les marchandises après leur déchargement³⁸. Ces changements législatifs survenus avant l'arrivée des Nordiques en Méditerranée firent en sorte d'exclure le tribunal des marchands et la sénéchaussée de l'essentiel des procès impliquant les gens de mer. Ces tribunaux pouvaient en revanche s'occuper des causes concernant des marins jugés au civil ou au pénal hors de l'enceinte portuaire, des négociants nordiques en conflit sur des marchandises après déchargement et des inventaires après décès des étrangers³⁹. Toutefois, nous n'avons pas trouvé – ou très peu – de causes impliquant les gens de mer anglo-néerlandais ou allemands dans les archives de ces deux instances⁴⁰.
- 12 Longtemps limitées aux affaires militaires, aux prises et aux épaves, les compétences de l'amirauté s'accrurent aux XVI^e et XVII^e siècles⁴¹ malgré les contestations durant la guerre civile (1589-1596), les limites imposées par la réforme du port de Marseille en 1669 ou l'ordonnance du commerce de 1673⁴². Comme toutes les amirautés provinciales depuis la fin du Moyen-Âge, elle demeurait subordonnée à l'amirauté de France, qui n'intervenait toutefois que très rarement, si ce n'est que pour la validation des prises maritimes et l'enregistrement des naufrages dont elle tirait des revenus, mais aussi dans les conflits impliquant des militaires.
- 13 Les sources de l'amirauté confirment bien la présence des Nordiques, mais nous ne les entrevoyons que partiellement car les registres ne contiennent que les minutes des procès⁴³. En cas de contestation, certaines causes jugées à l'amirauté pouvaient être portées en appel auprès des tribunaux supérieurs⁴⁴, mais la nature même de ce type de litige restreignait les recours en raison des limites posées par l'État royal lui-même. L'ordonnance de 1584 statuait par exemple que les verdicts des causes de moins de 4 écus étaient définitifs et ne pouvaient pas être portés en appel devant les parlements⁴⁵. Le premier tribunal d'appel auquel les Nordiques avaient recours était le parlement d'Aix-en-Provence. Les marchands ou gens de mer de culte protestant pouvaient aussi, depuis la proclamation de l'Édit de Nantes (1598), soumettre leurs causes au parlement du Dauphiné, à Grenoble⁴⁶.
- 14 Certes, quelques gens de mer méditerranéens et nordiques, louvoyaient à travers les dédales de cette justice, mais la fragmentation des sources judiciaires ne nous permet pas de les saisir dans leur ensemble. Seuls nous sont connus les conflits mis par écrit chez le notaire, à l'amirauté ou auprès des parlements. Les autres litiges réglés oralement à bord du navire ou sur les quais entre le capitaine, les gens de mer, les autorités portuaires, le personnel consulaire ou les marchands demeurent à jamais inconnus parce que les sources n'existent pas, ou qu'elles ont disparu. Il n'en demeure pas moins que les informations amassées auprès des instances de Marseille au sujet des Nordiques sont

suffisantes pour dresser un premier panorama de leurs déboires administratifs et judiciaires.

Les litiges maritimes

- 15 L'une des premières surprises qui attendent le chercheur désireux de s'attaquer aux sources du tribunal de l'amirauté est le fait que ce ne sont pas les gens de mer, mais bien les marchands qui mobilisent le plus les ressources de l'amirauté tant du côté de ceux qui portent plainte que de ceux qui doivent se défendre.

Tableau 1. Procès à l'amirauté de Marseille 1609-1623⁴⁷

(PL = Plainte & DF = Défense)	1609 PL	1609 DF	1610 PL	1610 DF	1615 PL	1615 DF	1616 PL	1616 DF	1622 PL	1622 DF	1623 PL	1623 DF
MARCHANDS, PROPRIÉTAIRES & AFFRÉTEURS	83	78	68	70	94	94	83	92	78	91	92	107
AMIRAUTÉ, PROCUREURS & AUTORITÉS PORTUAIRES	12	0	6	0	5	1	8	3	4	0	5	2
CAPITAINE, MAITRES & ECRIVAINS	13	20	12	18	9	16	20	9	11	12	17	11
MARINS, ÉQUIPAGES & OFFICIERS	16	21	20	11	7	7	8	10	19	3	9	13
AUTRES & INCONNUS	39	44	17	24	15	13	29	33	32	28	13	3

Source : Archives départementales des Bouches-du-Rhône, 9B-129 (1609-1610), 9B-132 (1615-1616) and 9B-135 (1622-1623).

- 16 Cela constitue une particularité intéressante dans la mesure où dans d'autres ports méditerranéens, les gens de mer – aussi bien les officiers de bord que les marins – comparaissent fréquemment par-devant les tribunaux, sans que ne soient impliqués les marchands⁴⁸. Cette disparité touchant les Marseillais comme les Nordiques, précisons toutefois que les Nordiques représentaient moins de 5 % des procès, provenait du fait que les marchands étaient propriétaires des cargaisons et parfois des navires, mais aussi qu'ils habitaient sur place, connaissaient les usages locaux et les institutions. Les transporteurs et les gens de mer faisaient moins d'opérations parce qu'ils étaient souvent absents en mer. Ces considérations valables dans toute la Méditerranée n'empêchent pas pour autant la présence active des marins dans les tribunaux des autres places commerciales. La prédominance des causes initiées par des marchands à Marseille, – par rapport à celles initiées par des gens de mer – peut peut-être s'expliquer par des liens plus étroits entre le

commerce et le transport et par la structure des tribunaux locaux, qui requiert souvent l'implication d'individus se trouvant sur place.

- 17 Il arrivait que des gens de mer soient arrêtés et déferés au tribunal avant même qu'ils n'aient le temps de rencontrer les marchands ou de décharger leurs marchandises. Les premières causes auxquelles les Nordiques étaient confrontés concernaient les contraventions aux mesures sanitaires, c'est-à-dire les mises en quarantaine et les infractions aux normes relatives à la propreté du port que les gens de mer nordiques avaient, d'après certaines sources, beaucoup de difficulté à respecter⁴⁹. Les agents de la santé étaient la hantise des capitaines nordiques parce qu'ils pouvaient occasionner pour eux de longs retards, des frais nombreux et des conflits avec leurs clients. Plusieurs capitaines nordiques ne réalisaient pas la gravité d'une infraction de quarantaine qui relevait du code criminel et si la plupart d'entre eux s'y pliaient sans opposition, d'autres refusaient de s'y soumettre⁵⁰.
- 18 On constate également des tentatives de contournement du système de quarantaine qui consistaient à faire transiter les marchandises par un autre port et un autre navire pour passer au travers des mailles du filet. Ainsi un navire hollandais nommé *La Boule d'Or* bloqué par la quarantaine d'Alicante qui décida de venir les porter à Marseille pour les faire réacheminer à Alicante par une barque de Marseille⁵¹. Le nombre limité de lazarets⁵² les forçait parfois à faire un détour par Marseille pour avoir le droit d'entrer dans un autre port, tel que Toulon, d'où ils tiraient beaucoup d'huile d'olive par exemple⁵³. Les Nordiques trouvaient donc que les législations sanitaires méditerranéennes n'étaient en fait qu'une contrainte à la liberté de leur commerce et visaient à favoriser les Français. Deux capitaines anglais accusés d'avoir infecté la ville en passant outre la quarantaine en 1623 invoquèrent ainsi pour leur défense devant le tribunal l'inexistence de lois similaires dans leur pays où leur contrat de nolis avait été passé. Le procureur du roi ayant peine à les croire demanda une enquête au sujet des usages en Angleterre⁵⁴, mais les deux capitaines impliqués prirent la fuite avant la fin du procès, abandonnant marchandises et équipages derrière eux⁵⁵. Toutes les stratégies étaient bonnes pour échapper à une mise en quarantaine ou à une condamnation. Plusieurs plaidaient la perte de leurs papiers de bord ou leur saisie par des pirates, mais cela ne faisait que les conduire tout droit au lazaret. D'autres affirmaient avoir oublié de demander une patente à leur départ du Levant mais se voyaient encore imposer un maximum de quarantaine⁵⁶. Le laxisme et l'incompréhension des règlements sanitaires par les Nordiques perdurent manifestement encore jusque dans les années 1660. Encore en 1664, le capitaine anglais Guillaume Eatton qui croyait que la quarantaine ne concernait que les marchandises, essaya d'entrer dans le port après avoir débarqué sa cargaison aux îles de Marseille⁵⁷.
- 19 Les gens de mer se retrouvaient parfois au tribunal pour de petits délits commerciaux tels que l'importation de marchandises réglementées, taxées ou interdites (soieries, métaux, armes, etc.) trouvées sur leur navire⁵⁸. On observe aussi de nombreux conflits typiques des ports : des accrochages entre navires, entre marins, des refus de priorité navale⁵⁹, des condamnations pour désordre, ivresse, circulation sans congé ou durant la nuit⁶⁰. D'autres types de déboires moins nombreux présentent un intérêt particulier. C'est notamment le cas des arrestations liées à la pratique du culte. Deux types de condamnations relevaient de ce domaine : lorsque des gens de mer nordiques célébraient leur culte protestant en public dans le port⁶¹ et lorsqu'ils osaient travailler le dimanche et les jours fériés⁶². Si les petites causes pénales pour des motifs divers – blasphème, injure, insulte et menace⁶³ – abondaient, les cas de violence et voies de fait impliquant des Nordiques, pouvant

déboucher sur un décès, étaient plus rares mais plus sérieux⁶⁴. Nous trouvons également des cas de vol avec recel de marchandises⁶⁵. Reste que, toutes proportions gardées, les équipages nordiques semblaient mieux se comporter que leurs confrères marseillais qui étaient plus souvent appelés à l'amirauté pour se défendre dans une cause pénale que pour poursuivre leur capitaine. Plusieurs facteurs expliquent ce calme relatif. Le confinement des Nordiques à bord de leur navire par leur capitaine et les restrictions de circulation dont ils faisaient l'objet réduisaient dès l'origine les possibilités d'accrochage⁶⁶. Ensuite, la barrière linguistique faisait en sorte que les Marseillais ou les gardes du port n'étaient pas toujours en mesure de comprendre les blasphèmes, les menaces ou la nature des conflits qui potentiellement auraient pu mener à des arrestations – ce qui en soi peut être considéré comme un signe de l'arrivée récente de ces étrangers à Marseille et de la moindre maîtrise des langues étrangères par les différentes parties concernées⁶⁷.

Les litiges maritimes et le contrat de nolis

- 20 Les causes maritimes et commerciales, concernant les marchandises et leur transport, accaparaient l'essentiel des débats impliquant les Nordiques. Le contrat de nolis était la pièce maîtresse à laquelle tous les intervenants faisaient référence. Les marchands pouvaient louer l'ensemble du vaisseau à un prix forfaitaire, ou une partie seulement de l'espace disponible du navire. Ce point était crucial car ce sont les affréteurs qui décidaient du lieu où devaient être jugés les éventuels litiges. Une majorité d'affréteurs étrangers dans un contrat ouvrait ainsi la voie à un jugement possible hors de France. En général les ententes précisaient un délai de livraison des marchandises et une fenêtre de départ pour le navire, mais ces délais n'étaient pas toujours respectés. Les marchands devaient parfois sommer les capitaines d'accélérer leur chargement et de partir, mais dans la plupart des cas, ce sont les capitaines qui devaient attendre que les marchands livrent leurs cargaisons à leur navire⁶⁸. Les marchands signaient parfois de simples promesses d'affrètement, leur permettant de s'affranchir à moindre coût d'un capitaine si la situation économique changeait⁶⁹.
- 21 Moins nombreuses apparaissaient les contestations dues aux changements d'itinéraire ou de destination, sur décision du capitaine ou de l'affréteur. Les marchands ne pouvaient pas contester les changements de cap légitimes du capitaine en cas de danger, mais craignaient toujours leur incidence sur les coûts et bénéfices du voyage. De leur côté, les marchands nordiques se permettaient souvent sans préavis de modifier l'itinéraire prévu en fonction de nouvelles opportunités commerciales. Dans ce cas, les capitaines nordiques pouvaient plaider un bris de contrat à l'amirauté, ce qui semble avoir été assez fréquent⁷⁰.
- 22 Moins connue, il y avait aussi l'estarie qui était au centre de plusieurs procédures initiées chez le notaire et/ou présentées à l'amirauté. L'estarie, aussi nommé *jour de planche*, correspondait au nombre de jours d'escale durant un voyage décomptés à partir du lendemain de l'arrivée d'un navire dans un port⁷¹. L'estarie couvrait le temps de livraison des marchandises, de chargement des nouvelles cargaisons, des vivres, et celui nécessaire à de petites réparations. En général, l'estarie n'était pas dépassée, car sa durée était supérieure à la durée moyenne des escales. Dans le cas contraire, le navire entrait en période de surestaries, appelée démurrage. Le capitaine recevait alors une allocation fixe, déterminée par le contrat, servant à l'entretien du navire et de l'équipage pour un maximum de 20 à 30 jours, au-delà desquels le navire devait repartir. Les dépassements

d'estaries étaient relativement limités mais pouvaient donner lieu à des litiges importants, dont les procédures menaient au paiement de sommes significatives⁷².

- 23 Les questions de fret, enfin, reviennent constamment parmi les thèmes abordés au tribunal par les Nordiques. La plupart étaient des requêtes en paiement de nolis présentées par le capitaine et leur nombre élevé s'explique par la complexité des contrats. Les disparités des règles entre l'Angleterre et Marseille étaient parfois à la base du litige⁷³. En général, ces paiements s'effectuaient quinze jours après l'arrivée du navire, après les salaires des marins, les remboursements des vivres, des grosses aventures, des accastillages ou de l'entretien du navire. Même lorsque le voyage s'était déroulé correctement, les parties impliquées devaient, avant de clôturer les comptes, déduire les avances versées avant le départ et solder les petites dépenses maritimes⁷⁴. Si les juges donnaient priorité aux paiements des gages des marins⁷⁵, le capitaine, souvent associé aux profits, était traité sur le même pied que les propriétaires de navire. Pour forcer les choses, le capitaine pouvait, avec l'autorisation de la justice, faire saisir ou faire vendre une partie de la cargaison pour obtenir son nolis⁷⁶.
- 24 Non seulement les capitaines étaient-ils souvent les derniers payés, mais les actes montrent qu'ils vivaient en permanence à crédit. Pressé de repartir vers une nouvelle destination, le capitaine empruntait alors à un marchand nordique de Marseille qu'il mandatait ensuite pour récupérer en son absence son dû auprès des affréteurs. Les nombreuses opérations de ce type mettent en évidence la fragilité financière dans laquelle se trouvent les gens de mer en général et nordiques en particuliers. Pour les capitaines, cette façon de faire présentait néanmoins l'avantage de transformer une créance en avance de fonds utile pour leur prochain voyage et de les libérer des démarches devant les tribunaux, qu'ils déléguaient au marchand⁷⁷.

Les avaries maritimes et la piraterie

- 25 Les causes d'avaries maritimes figurent au premier rang des litiges portés devant l'amirauté⁷⁸. Le terme recouvrait en réalité une vaste gamme d'éléments disparates susceptibles d'entraîner des coûts supplémentaires durant un voyage⁷⁹. On les classait entre menues avaries, avaries particulières et avaries communes, en fonction de leur importance⁸⁰. L'essentiel des contestations d'avaries concernaient des jets de marchandises, un domaine pourtant clairement défini dans les textes partout en Europe depuis le Moyen Âge. En principe, il était permis de jeter certaines marchandises à la mer en cas de tempête ou de poursuite corsaire, mais ces jets devaient se faire après concertation avec les officiers et l'équipage et devaient respecter un ordre particulier⁸¹. Lorsque le danger s'était éloigné et que le calme était revenu, les avaries et les jets devaient être notés par l'écrivain, car dans le cas contraire le capitaine était personnellement responsable des biens non portés sur le livre de bord⁸². Ces événements devaient ensuite faire l'objet d'un rapport d'avarie au premier port abordé⁸³. Ce document était nécessaire pour obtenir l'aval des propriétaires, entreprendre des réparations, ou lors des contestations devant un tribunal. L'ordonnance de la Marine (1681) apportera des précisions supplémentaires au sujet du partage des responsabilités⁸⁴.
- 26 Il arrivait aussi que face à l'urgence d'une tempête ou d'une poursuite par des corsaires, l'on ne suive pas la procédure exacte et que l'on balance tonneaux et marchandises de façon désordonnée pour sauver le navire, d'où la distinction que l'on faisait au tribunal entre jets réguliers ou irréguliers. Les marchands demeuraient suspicieux face aux jets

qui pouvaient dissimuler des malversations. L'on pouvait ainsi faire passer dans les pertes par jet, des marchandises vendues en réalité lors d'une escale ou abîmées par l'équipage durant le voyage et que l'on ne voulait pas rembourser aux affréteurs. C'est le cas par exemple de Georges Thame, capitaine du *Fenyx*, qui déclarait avoir jeté des barriques de poisson (morues) durant une tempête, alors qu'en réalité elles avaient été avariées par le vin du navire, par la faute des marins, ce qui le rendait personnellement responsable⁸⁵.

- 27 C'est également dans le domaine des avaries communes que tombaient les affaires de piraterie en temps de paix et la guerre de course⁸⁶. En sus des pirates, qui étaient de simples criminels s'attaquant à tout navire, l'on pouvait aussi rencontrer des navires pourvus de lettres de représailles (lettres de marque) contre l'ennemi de leur prince. Toutefois, la rencontre de loin la plus fréquente et la plus dangereuse pour les vaisseaux marchands était celle avec les navires employés dans ce que Michel Fontenay a appelé le « *corso* » méditerranéen⁸⁷. Les eaux de la Méditerranée du sud ont été pendant des siècles le lieu d'affrontement entre la course musulmane et la course chrétienne, dans un état de guerre quasi-permanent⁸⁸. Malgré des vaisseaux parfois plus gros, mieux armés et voyageant en convoi, les Nordiques ne pouvaient échapper à cette réalité maritime méditerranéenne dont l'amplitude variait au gré des alliances et des guerres. Les attaques suivies de prises se soldaient généralement par le rachat des marchandises, des navires ou des équipages grâce à l'intervention d'un médiateur. Les frais et les rançons encourus étaient alors partagés entre les propriétaires du navire et des marchandises selon des modalités similaires aux avaries communes. Mais de nombreux cas de figures existaient dans ce type de litiges, comme celui de ces marchands anglais de Marseille qui refusent de payer les rançons des marins et du subrécargue pris en otage au Levant en prétextant qu'ils étaient allés à terre de leur propre gré⁸⁹.

Gestion et rétribution des gens de mer

- 28 Le dernier, et peut-être le plus intéressant des domaines portés devant la justice marseillaise, concernait les équipages. Malgré leur majorité numérique à bord des navires, les marins sont en général des laissés pour compte dans la littérature. Cette situation s'explique de plusieurs manières, entre autres, par une lacune des sources. Reste que les marins fréquentaient peu la justice formelle en raison de leur fréquent analphabétisme⁹⁰, leur liberté de mouvement réduite et leur tendance à régler leurs conflits à l'amiable sauf s'ils n'avaient pas d'alternative⁹¹.
- 29 En plus des causes déjà évoquées, les marins étaient parfois poursuivis pour insubordination. Les refus d'obtempérer étaient peu nombreux et souvent reliés aux abandons de navire et aux descentes sans congés⁹². Bien qu'elle fût en général ouverte aux arguments des marins, la justice maritime était très ferme face aux cas d'insubordination, de menace d'un capitaine et d'abandon de navire⁹³. Ce dernier prenait plusieurs formes : les fuites individuelles ou collectives, les arrêts de travail ou débrayage des marins, et les mutineries. Les fuites individuelles étaient relativement nombreuses, tout comme les raisons qui en étaient à l'origine. Dans cette situation, le marin était emprisonné sur ordre du capitaine et condamné à une amende pour insubordination. Il arrivait aussi que le membre d'équipage, se croyant dans son bon droit, se rende à l'amirauté et poursuive le capitaine pour renverser l'accusation d'insubordination. Les abandons collectifs et les débrayages étaient beaucoup moins fréquents et survenaient principalement à l'occasion d'un danger. En général, deux groupes s'affrontaient : le capitaine, le contremaître, le

chirurgien, le subrécargue⁹⁴ et l'écrivain d'un côté, les sous-officiers avec le reste de l'équipage de l'autre⁹⁵. Les défections s'effectuaient généralement selon cette ligne de partage, hormis peut-être pour les mousses, qui avaient tendance à rester sous la protection du capitaine ou du contremaître les ayant recrutés. Les vraies mutineries, pour leur part, demeuraient rarissimes⁹⁶.

- 30 À Marseille, comme dans toute ville portuaire, la principale préoccupation des autorités locales résidait dans le maintien de l'ordre et de la discipline sur les quais, ce qui explique la tendance à qualifier de « désertion » tous les cas de figure et de les traiter comme des crimes. Dans la pratique, ces absences de travail étaient aussi utilisées comme une tactique de négociation pour améliorer les conditions contractuelles. Il s'agit d'un phénomène diffus, qui a joué un rôle crucial dans cette première phase de mondialisation⁹⁷. Qu'ils prennent la forme de « désertions », ou d'une controverse plus pacifique, les conflits salariaux et contractuels constituaient la cause principale qui poussaient les équipages à se rendre d'eux-mêmes au tribunal ou devant le notaire. Lorsqu'elles n'étaient pas issues d'un désaccord avec le capitaine, les requêtes de paiement de salaire étaient dues à un bris de contrat, un refus ou un retard de paiement de gages, d'avances ou de compléments par le capitaine qui n'avait parfois pas encore été payé à son tour par les marchands⁹⁸. Non seulement les marins étaient intraitables à ce sujet, mais encore savaient-ils que la loi et les tribunaux méditerranéens étaient de leur côté⁹⁹.
- 31 Contrairement aux revendications trouvées à Venise ou Gênes, où l'on voit les marins intervenir toujours à plusieurs, les demandes salariales individuelles à Marseille étaient plus nombreuses¹⁰⁰. Comme à Gênes et à Venise, ce n'est que dans quelques très rares situations que les marins demandaient une renégociation du montant prévu de leurs rétributions : ce type de conflit tend à se présenter quand le capitaine proposait un changement de destination, généralement vers les pays musulmans, vers des côtes où les marins couraient le risque d'être capturés par des corsaires, ce qui justifiait leur requête d'augmentation salariale¹⁰¹. De tels cas apparaissent dans la documentation génoise – surtout de la part de marins hollandais¹⁰² – mais sont absents des sources vénitiennes, ce qui s'explique aisément dans la mesure où la navigation vers Venise comportait normalement des escales en terre ottomane, et les marins en étaient conscients avant même leur départ.
- 32 Bien que les accords des navires venus d'Europe du Nord aient prévu le paiement complet du salaire à la fin du voyage, la documentation collectée en Méditerranée montre qu'il arrivait que les capitaines nordiques versent des avances ou, plus rarement, la totalité des salaires aux équipages lorsqu'ils y étaient¹⁰³. C'était notamment le cas lorsqu'il y avait bris de contrat¹⁰⁴ ou en cas de naufrage dans la région¹⁰⁵. Dans d'autres cas, les raisons sont moins évidentes, et l'influence des coutumes locales a probablement joué largement sur de telles décisions, comme cela était le cas à Venise¹⁰⁶. Le versement des salaires pouvait se faire par entente mutuelle entre le capitaine et les marins, ou suite à l'injonction faite au capitaine de respecter la décision de l'amirauté¹⁰⁷.
- 33 Si les rétributions salariales étaient en théorie relativement bien définies en ce qui avait trait à l'aspect strictement monétaire, les rémunérations parallèles sont par contre plus difficiles à analyser. Hormis les petits coffres de marin dans lesquels ils emportaient divers objets personnels, les membres d'équipage pouvaient obtenir le droit de charger des marchandises à vendre pour leur compte durant un voyage. Celles-ci pouvaient fournir un supplément de revenus non négligeable. Le droit de pacotille ou de portée, que nous n'avons pas la possibilité d'aborder dans cet article, est une dimension financière

relativement bien encadrée par les différentes us et coutumes locales, mais demeure peu visible dans les archives¹⁰⁸, et souvent difficile à gérer par les capitaines¹⁰⁹. Il s'agit aussi d'un domaine où les différences entre les usages en Europe du Nord et en Europe du Sud étaient les plus fortes ; les litiges sur ces questions étaient relativement fréquents¹¹⁰.

Le choix de la juridiction compétente

- 34 Une fois évoquée la nature des litiges, il importe de souligner qu'ils ne subissaient pas tous le même traitement. Les Nordiques avaient parfois droit à des alternatives juridiques leur permettant de changer l'issue d'un procès. À Marseille même, les parties pouvaient choisir le tribunal devant lequel elles désiraient présenter leur litige. Cette situation ne s'appliquait cependant pas aux contrats de nolis, dont les modalités étaient bien définies : ce document figure au premier rang des contrats encadrés par les législations maritimes internationales, bien que celles-ci présentent des différences d'un État à l'autre. Dans le cadre d'un conflit, l'interprétation du contenu d'un contrat de fret reposait implicitement sur la législation du pays où il avait été signé. La juridiction française semblait aller dans ce sens, mais il faudra attendre l'ordonnance de la Marine 1681, pour voir ce flou juridique disparaître. Il sera alors précisé que tous les points absents du contrat de fret, doivent être traités en suivant les législations locales¹¹¹.
- 35 Dans la réalité, il n'est pas possible d'évaluer si les Nordiques ont eu souvent recours à une juridiction externe pour régler un conflit survenu à Marseille, mais nous pouvons estimer que ces cas ont été rares. Cette alternative juridique n'est pas toujours envisageable. Par exemple les navires nordiques ne pouvaient pas faire appel aux tribunaux extérieurs à Marseille lorsqu'ils effectuaient du cabotage avec un contrat signé à Marseille ou sous la bannière de France. Ceux-ci étaient particulièrement nombreux durant le long conflit franco-espagnol (1635-1659) où ils assuraient le rôle de transporteur neutre¹¹². Ensuite, derrière un contrat de nolis nordique pouvaient se cacher des affréteurs ou des propriétaires de marchandises français. S'ils étaient majoritaires, le traitement des litiges s'effectuait également à Marseille. Il ne restait donc que les navires affrétés en Angleterre, dans les Provinces-Unies ou dans l'espace allemand, par une majorité de marchands nordiques, qui permettaient au capitaine de faire appel à des instances nordiques, et encore, cela n'était pas toujours évident. Comme les contrats de nolis étaient généralement liés aux accords concernant les salaires des marins, ils devaient parfois s'accommoder d'autres législations, par exemple lorsqu'un capitaine de navire nordique embauchait en chemin des marins français dans un port de France et négociait avec eux leur salaire¹¹³. Finalement, même en travaillant uniquement sur des navires affrétés en Europe du Nord ou sur ceux dont la majorité des propriétaires des marchandises étaient Nordiques, l'on constate que les acteurs semblent utiliser, pour l'essentiel, la justice marseillaise pour régler leurs litiges. Ils le faisaient pour de nombreuses raisons. Dans bien des cas, les capitaines de navires nordiques ne pouvaient pas attendre le retour dans leur pays pour de petits problèmes que l'on pouvait ou devait régler sur le moment à Marseille, d'autant que plusieurs litiges ne concernaient pas le commerce maritime ou la navigation. En effet, comme nous l'avons évoqué, une part notable des conflits qui affligeaient les Nordiques impliquaient les marins ou concernaient des infractions aux lois portuaires ou avaient d'autres causes aux conséquences financières mineures. Les gens de mer utilisaient la justice marseillaise par obligation, par facilité et parce qu'elle leur permettait une économie d'échelle et de temps

dans des litiges de peu d'importance, liés à des opérations techniques, ou des amendes qu'ils ne pouvaient contester¹¹⁴. Dans de nombreuses situations, l'amirauté permettait d'obtenir un verdict plus rapidement qu'en portant la cause à l'étranger, et d'éviter ainsi des pertes financières supplémentaires en restant à quai en attendant.

- 36 Une fois ce tamisage effectué, l'on constate que les domaines réellement ouverts à des remises en cause par le recours aux législations extérieures à celle de la place étaient limités. Bien que la possibilité soit clairement établie dans le contrat de nolis, ce sont en général les marchands et le capitaine qui décidaient de l'opportunité de recourir à une autre législation, ou qui s'opposaient à la volonté des marins de faire appel aux tribunaux locaux. Cette tentative de faire appliquer le droit nordique pouvait s'avérer utile dans les controverses sur les salaires des marins, étant donné que la législation en Méditerranée leur était plus favorable, comme ce fut le cas à Venise¹¹⁵. Pour les autres litiges, si les clauses d'un contrat nordique étaient, au final, plus avantageuses que celles des contrats marseillais, le capitaine nordique ne pouvait pas obliger l'amirauté de Provence à les faire appliquer à Marseille¹¹⁶. Pour obtenir cela, le capitaine devait retourner chez lui avec son navire et porter la cause devant les tribunaux de son pays. La seule alternative demeurait l'arbitrage privé officialisé devant notaire¹¹⁷.
- 37 Face à cette situation, l'on comprend aisément pourquoi lors d'un conflit les capitaines de navire n'attendaient pas le retour dans leur pays d'origine et utilisaient volontiers l'amirauté et les procédures d'arbitrage pour régler leurs problèmes. En fait, les Nordiques envisageaient une autre juridiction que celle de Marseille lorsque des sommes importantes étaient en cause ou que le temps ne jouait pas contre eux. Dans d'autres cas, les gens de mer nordiques se retrouvaient dans l'impasse, entre autres face aux règlements sanitaires qui n'avaient pas d'équivalent en Europe du Nord et qui pouvaient pourtant avoir d'énormes conséquences sur leur navigation en Méditerranée. En plus des infractions sanitaires, il y avait les litiges découlant du temps perdu durant la quarantaine qui devaient être jugés au tribunal de l'amirauté. Parce que cet aspect était absent des législations nordiques, l'on avait souvent recours à l'arbitrage privé pour trancher le problème hors cour. En général, la faute revenait aux marchands car ce sont les marchandises qui étaient potentiellement porteuses de la peste. La quarantaine pouvait aussi résulter d'un incident de navigation, comme l'arrêt dans un port contaminé et la rencontre de navires turcs. La faute retombait alors sur le capitaine et les propriétaires. Face à ce problème, certains décidaient de régler le conflit dans leur pays d'origine. C'est le cas du capitaine anglais Christophe Sellman, qui décida en 1664 d'aller plaider le litige dans son pays « où l'on n'a pas de précaution pour la quarantaine à cause que la santé est fort bonne en Angleterre », toujours en se fondant sur le contrat de nolis anglais¹¹⁸.
- 38 La complexité des contrats d'affrètement ouvrait la porte à de nombreux débats, mais certains aspects demeurent particulièrement révélateurs des chevauchements possibles de juridictions. Les litiges d'estarie fournissent de bons exemples des différences qui opposaient Marseillais (et Méditerranéens) aux Nordiques en matière de législation maritime. Il s'agissait d'un type de conflits récurrents à l'amirauté, sur lesquels on pouvait largement tergiverser. Face à un litige d'estarie, les marchands tentaient toujours de se défilier en jouant sur le décompte des jours stipulés dans le contrat. Lorsqu'ils allaient devant les tribunaux pour un déurrage impayé, les capitaines nordiques plaidaient le décompte total des jours passés depuis leur arrivée dans le port, alors que les Marseillais retranchaient de ce total les dimanches et jours fériés. Dans ce cas, le

problème achoppait toujours sur l'argument du contrat d'affrètement passé en Angleterre ou en Hollande, alors que les Français plaidaient l'application de la juridiction marseillaise¹¹⁹. Si les capitaines nordiques laissaient parfois passer quelques jours de démurrage, ils faisaient tout ce qui est en leur pouvoir pour en obtenir le paiement lorsqu'ils étaient longuement immobilisés en quarantaine¹²⁰. En fin de compte, ils perdaient simplement parce que les législations criminelles et sanitaires avaient toujours préséance sur les procédures commerciales maritimes, et que cet aspect n'était pas clairement établi dans leurs contrats. C'est probablement pourquoi, dans cette situation précise, il était plus constructif pour le capitaine de porter son problème de démurrage devant les tribunaux anglais où le calcul des jours d'estarie pouvait lui être favorable¹²¹.

39 Les confrontations légales transnationales se produisent parfois là où on les attendait le moins, et elles n'opposaient pas que les Français aux Nordiques. Les marchands nordiques résidant à Marseille étaient souvent les plus sérieux opposants des capitaines de navires nordiques¹²². Les premiers, ayant une meilleure connaissance des avantages des deux types de législations, étaient les plus à même de les utiliser contre les seconds. Lorsque cela était possible, les marchands nordiques résidant à Marseille utilisaient les subtilités de la législation marseillaise qui étaient favorables à leur *business* dans l'immédiat, alors que les capitaines de navire se reportaient sur leurs corpus nationaux à traiter plus tard au retour. C'est le cas lors des calculs d'estarie où deux interprétations légales étaient possibles : l'une favorable au marchand pour éviter des frais de démurrage et l'autre favorable au capitaine pour rentrer dans ses frais de navigation¹²³. Le niveau élevé d'implication des marchands dans les litiges qui ont lieu à Marseille a certainement un effet sur le type de conflit. Cette opposition entre marchands et capitaines étrangers semble indiquer une forte insertion des marchands anglais dans l'économie locale, et contredit l'idée reçue selon laquelle les ressortissants d'un même pays seraient en règle générale solidaires entre eux lorsqu'ils opèrent à l'étranger. Les intérêts économiques nationaux furent de plus en plus mis en avant par les gouvernements en Europe au XVII^e siècle, et ceci explique aussi le resserrement des contrôles sur les consuls. Mais les intérêts économiques des marchands n'étaient pas nécessairement liés à ceux de leur pays d'origine, et il est important de garder cela clairement à l'esprit lorsqu'on analyse le commerce maritime international de cette époque¹²⁴.

40 Ces différences, observées à partir de Marseille, sont peut-être accentuées, à partir des années 1640, par les profonds changements politiques qui traversent l'Europe et plus particulièrement la France et l'Angleterre. Les Français fonctionnaient de plus en plus sur la base d'un droit écrit, prioritaire sur le droit coutumier¹²⁵. Les Anglais, pour leur part, travaillaient essentiellement à partir de lois civiles et une multiplicité de coutumes locales qui épousaient les besoins régionaux, mais dont la jurisprudence était beaucoup plus complexe à réformer à l'échelle d'un royaume¹²⁶. Ces disparités entre traditions juridiques de part et d'autre de la Manche ne firent que s'accroître après la guerre civile anglaise (1642-1651) et la Fronde en France (1648-1653) qui débouchèrent sur des résultats opposés : une victoire de Cromwell et des parlementaires sur le régime monarchique de Charles 1er en Angleterre et une victoire de Louis XIV sur les parlementaires et les grands princes en France. Ces événements politico-militaires eurent des effets sur l'avenir des corpus juridiques respectifs de ces deux nations. La prise de pouvoir par Cromwell et le régime républicain apportèrent durant une décennie une certaine unité dans un pays juridiquement morcelé, et permirent la mise en place de politiques maritimes parfois agressives (tel le *Navigation Act* en 1651) et favorables aux

marchands. Ils conservèrent toutefois les mêmes traditions légales et les particularismes locaux qui, en matière de législation maritime, survivront jusqu'en 1729, lorsque l'*Act for the Better Regulation and Government of Seamen in the Merchants service* réduisit de manière substantielle l'espace de négociation des marins anglais¹²⁷. En France, la centralisation s'opère plus tôt. Après sa victoire sur les parlementaires, Louis XIV continua la codification du droit coutumier provincial au profit du droit écrit¹²⁸, enchaînant dans la volée une série de réformes sans précédent et aboutissant à l'unification de la justice maritime par l'Ordonnance de la Marine de 1681¹²⁹.

- 41 Parallèlement, l'on assiste aussi à un changement dans les relations entre les Français et les Nordiques à Marseille, après le traité des Pyrénées (1659) qui met fin au long conflit franco-espagnol. À partir de cette période, les Marseillais ont moins besoin des services de la navigation nordique pour neutraliser leurs échanges avec la péninsule Ibérique ou assurer les relations avec les ports du Levant et du Maghreb. Les Anglais et les Hollandais ne sont désormais plus ces alliés que l'on aidait dans leur conflit contre l'ennemi commun espagnol. Et surtout les acteurs maritimes français voulaient maintenant reprendre le contrôle de l'espace méditerranéen qu'ils avaient négligé durant la guerre. Les réformes portuaires des années 1660 furent alors suivies par la mise en place de monopoles commerciaux, par des politiques d'exclusivité pour la navigation et par des avantages fiscaux en faveur des Marseillais. Ces politiques imposées par Colbert n'apportant pas assez rapidement les résultats escomptés, c'est par la guerre des tarifs (1667-1671) puis par une série de conflits militaires terrestres et maritimes que les changements deviendront perceptibles dans la navigation marseillaise. Tout en restant nombreux dans les trafics marseillais et en contribuant à mettre en relation l'espace méditerranéen et le monde atlantique, les navires nordiques ne jouent plus, au XVIII^e siècle, le rôle structurant qu'ils ont eu au cours du siècle précédent¹³⁰.

BIBLIOGRAPHIE

- ALLAIRE B. « L'occupation de Québec par les frères Kirke », dans R. Litalien et D. Vaugeois, *Champlain, la naissance de l'Amérique française*, Québec - La Rochelle, Septentrion - Éd. du Nouveau Monde, 2004.
- AUGERON M. et EVEN P. (dir.), *Les étrangers dans les villes-ports atlantiques*, Paris, Les Indes savantes, 2010.
- BENNASSAR B. et L., *Les Chrétiens d'Allah, l'histoire extraordinaire des renégats (XVI^e- XVII^e siècles)*, Paris Perrin, 1989.
- BOULANGER P. « Salaires et revenus des équipages de navires marchands provençaux durant le XVIII^e siècle », *Provence Historique*, n° 30, 1980, p. 421-422.
- BRAUDEL F., *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, Paris, Colin, 1979, 3 vol.
- CARRIÈRE C., COURDURIÉ M. et RÉBUFFAT F., « Marseille et la mer du Sud (1703-1716), l'histoire de la pacotille », *Provence historique*, n° 25, 1975, p. 51-67.

CIPOLLA Carlo Maria (dir.), *Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, Venise - Rome, Istituto per la collaborazione culturale, 1961.

HEYD W., *Geschichte des Levantehandel Im Mittelalter*, Stuttgart, Kröner, 1879.

KAISER W., *Marseille au temps des troubles. Morphologie sociale et luttes de factions 1559-1596*, Paris, Éditions de l'ÉHÉSS, 1992.

KAISER W. « Frictions profitables. L'économie de la rançon en Méditerranée occidentale (XVI^e-XVII^e siècles) », dans S. Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare Ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII*, Florence, Le Monnier, 2006, 2 vol., vol. II, p. 689-701.

KAISER W. « Les rachats de captifs en Méditerranée, XVI^e-XVII^e siècles », dans Sadok Boubaker et André Zysberg (dir.), *Contraintes et libertés dans les sociétés méditerranéennes aux époques modernes et contemporaines, XVI^e-XX^e siècles*, Tunis-Caen, CRHQ, 2007, p. 163-174.

LE BOUËDEC G. et LLINARES S. (dir.), « Les amirautés en France et Outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle », dossier thématique, *Revue d'histoire maritime*, n° 19, 2014.

MORINEAU M. « Naissance d'une domination. Marchands européens, marchands et marchés du Levant aux XVIII^e et XIX^e siècles », *Les Cahiers de la Méditerranée*, hors-série n° 1, 1976, p. 145-184.

MORINEAU M., *Commerce de gros, commerce de détail dans les pays méditerranéens (XVI^e-XIX^e siècles). Actes des journées d'études Bendor, 25-26 avril 1975*, p. 145-184, réédité dans *Pour une histoire économique vraie*, Lille, 1985.

PEDREZANO Giovan Battista, *Le consulat contenant les loix, statuts, & coutumes touchant les contracts, marchandises et négociation maritime. Ensemble de la navigation, tant entre marchands que patrons de nauires et autres mariniers. Le tout traduit de langage espagnol et italien, en François*, Aix-en-Provence, E. David, 1635.

RAVEUX O. « Entre réseau communautaire intercontinental et intégration locale : la colonie marseillaise des marchands arméniens de la Nouvelle-Djoulfa (Ispahan), 1669-1695 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 59-1 2012, p. 83-102.

VAN ROYEN P.-C., BRUIJN J. R. et LUCASSEN J., *Those emblems of Hell ? European sailors and the maritime labour market 1570-1870*, Saint John, IMEHA, 1997.

NOTES

1. La recherche à l'origine de cet essai fut réalisée grâce à un financement du Conseil européen de la recherche dans le cadre du *Seventh Framework Programme (FP7/2007-2013)/ERC Grant agreement No. 284340 : LUPE – Sailing into Modernity : Comparative Perspectives on the Sixteenth and Seventeenth Century European Economic Transition*.
2. Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1949 et ses trois volumes de la collection *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1979.
3. *Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, Venise et Rome, Istituto per la collaborazione culturale, 1961 ; Brian Pullan (dir.), *Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Londres, Methuen, 1968.
4. Pour une analyse détaillée de cette historiographie, voir Maria Fusaro, « After Braudel : a Reassessment of Mediterranean History between the Northern Invasion and the Caravane Maritime », dans Maria Fusaro, Colin Heywood et Mohamed-Salah Omri (dir.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean : Braudel's Maritime Legacy*, Londres, Tauris, 2010,

p. 1-22. Parmi les centres de recherche français, mentionnons le Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine de Nice (CMMC) qui édite les *Cahiers de la Méditerranée* ou l'UMR TELEMME qui publie *Rives Méditerranéennes*.

5. Molly Greene, « Beyond the Northern Invasion : The Mediterranean in the Seventeenth Century », *Past & Present*, n° 174, 2002, p. 42-71.

6. À ce sujet, Maria Fusaro, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean : The Decline of Venice and the Rise of England, 1450-1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015.

7. Outre l'ouvrage de Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, 2 vol., lire les classiques de Michel Morineau, « Flottes de commerce et trafics français en Méditerranée au XVII^e siècle (jusqu'en 1669) », *XVII^e siècle*, n° 86-87, 1970, p. 135-171 ; « Naissance d'une domination. Marchands européens, marchands et marchés du Levant aux XVIII^e et XIX^e siècles », *Cahiers de la Méditerranée*, hors-série n° 1, 1976, p. 145-184 ; *Commerce de gros, commerce de détail dans les pays méditerranéens (XVI^e-XIX^e siècles)*. Actes des journées d'études Bendor, 25-26 avril 1975, p. 145-184 réédité dans *Pour une histoire économique vraie*, Lille, Presses universitaires de Lille, 1985. Plus récemment, une attention particulière a été consacrée au rôle joué par Marseille dans les connections entre la Méditerranée et l'Atlantique dans le dossier thématique coordonné par Silvia Marzagalli et Arnaud Bartolomei, « La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 13, 2011. Sur Marseille et le Maghreb : Sadok Boubaker, « Usages de la lettre de change à Smyrne dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle : l'exemple de la maison Roux de Marseille 1759-1789 », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico secc. XIII-XVIII*, 2 vol., Florence, Le Monnier, 2007, vol. 2, p. 863-886, et la bibliographie citée.

8. Lire aussi A. Brogini, « Une Méditerranée marseillaise ? L'élan des marchands provençaux en Méditerranée occidentale (environ 1590 - environ 1660) », dans *La mer en partage : Sociétés littorales et économies maritimes (XVI^e-XIX^e siècle)*. Études offertes à Gilbert Buti, Aix, PUP, 2016, p. 153-163.

9. Daniel Panzac, *La Caravane maritime : marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Paris, CNRS éditions, 2004 ; Gilbert Buti, « Aller en caravane : Le cabotage lointain en Méditerranée, XVII^e-XVIII^e siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 52-1, 2005, p. 7-38.

10. Maria Fusaro, « After Braudel... », art. cit. ; Maria Fusaro, *Political Economies of Empire...*, op. cit., p. 312-315 ; voir aussi Molly Greene, *Catholic Pirates and Greek Merchants : A Maritime History of the Early Modern Mediterranean*, Princeton, Princeton University Press, 2010.

11. Dans le cadre du projet ERC *Sailing into Modernity, Comparative Perspectives on the Sixteenth and Seventeenth Century European Economic Transition*, sous la direction de Maria Fusaro, nous avons étudié plusieurs domaines d'activités des marchands et gens de mer nordiques à Marseille, que nous n'abordons pas dans cet article dédié à la dimension légale. De plus amples détails à ce sujet seront présentés dans la prochaine monographie de Maria Fusaro, *The Making of a Global Labour Market, 1573-1729 : Maritime Law and the Political Economy of the Early Modern Mediterranean*, Cambridge, Cambridge University Press, 2017.

12. Pour un exemple bien documenté d'interactions et d'échanges multilatéraux, lire le cas du navire anglais *The Exeter Merchant* dans Maria Fusaro, « Public Service and Private Trade : Northern Seamen in Seventeenth Century Venetian Courts of Justice », *The International Journal of Maritime History*, n° 27, 2015, p. 3-25, p. 8-11.

13. Au sujet de la présence nordique dans le Levant, voir l'interprétation traditionnelle de Robert Paris, *Le Levant*, vol. 5 de *l'Histoire du commerce de Marseille 1660-1789*, sous la dir. de Gaston Rambert, Paris, Plon, 1957 ; pour un point de vue plus récent et plus nuancé, voir les travaux de Régis Bertrand (dir.), *Marseille, histoire d'une ville*, Marseille, CRDP Académie d'Aix-Marseille, 2012, et la bibliographie indiquée. Voir aussi Michel Fontenay, *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (XVI^e-XIX^e siècle)*, Paris, Classiques Garnier, 2010.

14. Voir Guillaume Calafat, « Topographies de “minorités” », Liame [En ligne], n° 24, 2012, <http://liame.revues.org/271>; Olivier Raveux, « Les marchands orientaux et les langues occidentales au XVII^e siècle : l'exemple des Choffelins de Marseille », dans Gilbert Buti, Michèle Janin-Thivos et Olivier Raveux (dir.), *Langues et langages du commerce en Méditerranée et en Europe à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2013, p. 99-114; et son article « Entre réseau communautaire intercontinental et intégration locale : la colonie marseillaise des marchands arméniens de la Nouvelle-Djoulfra (Ispahan), 1669-1695 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 59-1, 2012, p. 83-102.
15. Voir Jean-Pierre Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, 3 vol., Naples, Edizioni Scientifiche Italiane, 1988 et sa bibliographie; Donatella Calabi et Paola Lanaro (dir.), *La città italiana ed i luoghi degli stranieri. XIV-XVIII secolo*, Rome-Bari, Laterza, 1998. Voir la discussion détaillée concernant la confusion qui règne sur les comparaisons entre l'expérience livournaise et des ports méditerranéens connus, dans Maria Fusaro, *Political Economies of Empire*, *op. cit.*, p. 89-109 et dans la bibliographie annexe.
16. Voir les contributions et la bibliographie de l'ouvrage de Fusaro, Heywood et Omri (dir.) *Trade and Cultural Exchange...*, *op. cit.*
17. Voir *Mediterranean Reconfigurations: Intercultural Trade, Commercial Litigation and Legal Pluralism, 15th-19th Centuries*, sous la direction de Wolfgang Kaiser et *Sailing into Modernity, Comparative Perspectives on the Sixteenth and Seventeenth Century European Economic Transition*, sous la direction de Maria Fusaro.
18. Sur ces aspects juridiques et commerciaux, voir également le projet « The origins of commercial law » : <http://blogs.helsinki.fi/makingcommerciallaw/presentation/>.
19. Gaston Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, Paris, Plon, 1949-1959, demeure le seul ouvrage général de référence sur le sujet pour les XVI^e et XVII^e siècles.
20. Au sujet des juridictions atlantiques, lire Michel Bochaca, « Le règlement des litiges commerciaux entre bourgeois et étrangers : les juridictions compétentes pour “fait de marchandises” à Bordeaux du milieu du XV^e au milieu du XVI^e siècle », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n° 117-1, 2010, p. 133-147 et Jacques Peret, « Les étrangers naufragés sur le littoral charentais (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n° 117-1, 2010, p. 109-121.
21. Et il serait très intéressant que ces exemples puissent être étudiés de manière comparative, afin d'approfondir la problématique de la double nature – méditerranéenne et atlantique – des lois et coutumes maritimes françaises.
22. Emily Kadens, « The Myth of the Customary Law Merchant », *Texas Law Review*, n° 90, 2012, p. 1153-1206. À ce sujet, lire aussi Maria Fusaro, « Politics of justice/Politics of trade : foreign merchants and the administration of justice from the records of Venice's Giudici del Forestier », *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines* [En ligne], vol. 126, n° 1, 2014 et la bibliographie indiquée. Citons par exemple les législations concernant les naufrages ou les assurances, les avaries et les jets qui différaient beaucoup d'une nation à l'autre. À ce sujet voir Edda Frankot, « *Of Laws of Ships and Shipmen* ». *Medieval Maritime Law and its Practice in the Towns of Northern Europe*, Edinburgh, Edinburgh University Press, 2012, qui met en évidence des disparités entre des villes d'un même pays dans l'espace nordique.
23. Giovan Battista Pedrezano, *Le Livre du Consulat contenant les loix, ordonnances, statutz, & coutumes touchant les contractz, marchandises, negociation maritime & de la navigation, tant entre marchanz, que patrons de navire, & autres mariniers : nouvellement traduit de language espagnol & italien en françoys*, Aix-en-Provence, Pierre Roux, 1577. Lire aussi Wolfgang Kaiser, « Möglichkeiten und Grenzen einer analytischen Bibliographie und Datenbank : *Ars Mercatoria, 1470-1700* », dans Jochen Hoock, Pierre Jeannin et Wolfgang Kaiser (dir.), *Ars Mercatoria. Manuels et traités à l'usage des marchands 1480-1820*, vol. 3 : *Analyses, 1480-1700*, Paderborn, Schöningh, 2001, p. 16 et note 35.

24. Voir Michel Bochaca, « Le règlement des litiges commerciaux... », art. cit., p. 133-147 ; Edda Frankot, « *Of Laws of Ships and Shipmen* »..., *op. cit.* ; et Bernard Allaire, « Between Oléron and Colbert : the Evolution of French Maritime Law until the Seventeenth Century », dans Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard Blakemore et Tjil Vanneste (dir.), *Law, Labour and Empire...*, *op. cit.*, p. 97-116. Au sujet des amirautés ponantaises, voir aussi Mathieu Arnoux et Jacques Bottin, « La Manche, frontière, marché ou espace de production ? Fonctions économiques et évolution d'un espace maritime (XIV^e-XVII^e siècles) », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del Mare, ricchezza dal mare (secc. XIII-XVIII)*, Florence, Le Monnier, 2006, p. 875-905 ; Samuel Le Goff, « Lutte et enjeu du contrôle de l'amirauté de Bretagne », *Histoire de la justice*, n° 17-1, 2007, p. 67-77 et Marie-Anne Vandroy-Fraigneau, « L'autorité de l'Amiral ne s'applique pas en Bretagne : Les résistances des seigneuries maritimes à l'autorité monarchique (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Hypothèses*, n° 7-1, 2004, p. 235-243.

25. Ces archives de l'amirauté et les minutes notariales sont conservées aux Archives départementales des Bouches-du-Rhône à Marseille (dorénavant ADBR), respectivement dans les séries 9B et E. Nous avons exploité les registres de la série 9B des *sentences au vu des pièces* et des *audiences et ordonnances*. En ce qui concerne les notaires, Jean Auberge (1609-1629), Jean Baldoïn (1604-1642), Charles Lebon (1633-1674) et Pierre Gourdan (1674-1685) s'accaparent l'essentiel de la clientèle nordique.

26. Le terme de « petite justice » est appliqué en général aux juridictions seigneuriales. Lire Laetitia Cornu et Antoine Follain, « Guide bibliographique. Justice seigneuriale et justice de proximité en France de la fin du Moyen Âge au début du XIX^e siècle », dans *Les justices de village : Administration et justice locales de la fin du Moyen Âge à la Révolution*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2003 ; Frederic Moyard, « Une petite justice seigneuriale au XVIII^e siècle : Berzaudun », *Provence historique*, fasc. 114, 1978, p. 349-369 ou Alain Cabantous, *Entre fêtes et clochers. Profane et sacré dans l'Europe moderne (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Fayard, 2002. Nous englobons dans ce concept les institutions ou officiers (police sanitaire, gardes du port, préposés aux taxes, gabelle, etc.) qui peuvent mettre à l'amende un individu suite à un litige, en dehors des tribunaux parlementaires, consulaires et d'amirauté. Nous y incluons également le personnel consulaire qui participe au règlement de ces litiges.

27. Cette dimension est vraisemblablement présente dans le consulat de la mer, mais le seul article français du XVII^e siècle que nous connaissons nous vient de l'ordonnance de la Marine (1681) qui précise que lorsque des éléments sont absents d'un contrat, ils doivent être traités suivant les législations locales. Voir l'ordonnance de la Marine de 1681, livre III, titre 1, article 4, dans François-André Isambert, Anasthase-Jean Léger Jourdan et Alphonse-Honoré Taillandier, *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, Paris, Belin-Leprieur, 1829, vol. XIX (1672-1686), p. 313.

28. Les épisodes de peste à Marseille avant 1720 sont nombreux (1558, 1576, 1581, 1591, 1630, 1649-1650) et frappent simultanément plusieurs villes méditerranéennes. Pour le XVI^e siècle, voir Wolfgang Kaiser, *Marseille au temps des troubles. Morphologie sociale et luttes de factions, 1559-1596*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1992 ; Daniel Panzac, *Quarantaines et Lazarets : L'Europe et la peste d'Orient*, Aix-en-Provence, Edisud, 1986 ; Françoise Hildesheimer, *Le bureau de la santé de Marseille sous l'Ancien Régime : le renfermement de la contagion*, Marseille, Fédération historique de Provence, 1980 et Carlo Maria Cipolla, *Contre un ennemi invisible : épidémies et structures sanitaires en Italie de la Renaissance au XVII^e siècle*, Paris, Balland, 1992.

29. En ce qui concerne les Anglais dans les ports italiens, voir Carlo Maria Cipolla, *Il burocrate ed il marinaio. La « Sanita » toscana e le tribolazioni degli Inglesi a Livorno nel XVII secolo*, Bologne, Il Mulino, 1992.

30. Un procès à l'amirauté mentionne la perception d'un prix fixe de 10 piastres par navire anglais pour le droit de consulat à partir de 1647. Voir ADBR 9B-145, 05-07-1649, f. 620. À ce sujet, voir également Archives de la chambre de commerce de Marseille, série B 002, délibérations

(1652-1660), f. 518-520. Voir les contributions et l'importante bibliographie sur les consuls publiées par Jörg Ulbert et Gerard Le Bouëdec (dir.), *La fonction consulaire à l'époque moderne, l'affirmation d'une institution économique et politique, 1500-1800*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006 et Jörg Ulbert, Matthias Manke et Gustaf Fryksén, « Bibliographie : L'histoire de la fonction consulaire jusqu'au début de la première guerre mondiale », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 93, décembre 2016. À propos des consuls en Méditerranée au XVII^e siècle, voir Francisco Zamora Rodriguez, « "Les François lui ont l'obligation d'avoir favorisé leur commerce pendant la guerre." Représentation consulaire, fraude et contrebande commerciale », *Rives méditerranéennes*, n° 49-3, 2014, p. 17-33.

31. Sur le rôle des consuls dans l'intermédiation marchande, notamment en matière de règlement des conflits, voir Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat et Jörg Ulbert (dir.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII^e-XIX^e siècle)*, Rome-Madrid, Casa de Velázquez-EFR, 2017.

32. Voir la procuration de Rodolphe Martin, capitaine du *Figuier* de Hoorn, à Daniel de Latfeur, marchand hollandais à Marseille, pour recevoir en son nom les nolis qui lui sont dus, dans ADBR, 357E-148, 10-09-1657, f. 956r-v et la procuration d'Edouard Eggesen Backer, capitaine de *La Régine d'Amsterdam*, à David Martin et Daniel de Latfeur, pour le représenter dans les litiges dans lesquels il peut se retrouver impliqué, dans ADBR, 357E-148, 23-02-1657, f. 226r-v.

33. Pour un regard comparatif sur l'arbitrage en Méditerranée au XVII^e siècle, voir Andrea Addobbati, « Until the Very Last Nail : English Seafaring and Wage Litigation in Seventeenth-Century Livorno », dans Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard Blakemore et Tijn Vanneste (dir.), *Law, Labour and Empire...*, op. cit., p. 43-60 ; sur l'arbitrage à Londres, voir Steve Rappaport, *Worlds within Worlds : Structures of Life in Sixteenth-Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989, p. 383. Sur sa persistante popularité dans le commerce international de nos jours : Giuditta Cordero-Moss (dir.), *International Commercial Arbitration : Different Forms and their Features*, Cambridge, Cambridge University Press, 2013.

34. Voir compromis d'arbitrage, prolongation, rajout d'arbitre, sentence et quittance de sentence arbitrale dans ADBR, 357E-153 (1662), f. 571, 615, 626, 660 et 947. G. Rambert rappelle aussi que de nombreuses causes échappent aux tribunaux en raison des arbitrages par devant notaire : Gaston Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, op. cit., vol. III, p. 367.

35. Voir les termes fixés plus tardivement par l'ordonnance de la Marine d'août 1681, livre III, titre 6, articles 71 à 73, dans François-André Isambert et al., *Recueil général...*, op. cit., vol. XIX (1672-1686), p. 329-330.

36. À propos des conflits entre l'amirauté et les autres instances, voir Michel Bochaca, « Les juridictions bordelaises compétentes pour "fait de marchandises" », *Histoire de la Justice*, n° 17-1, 2007, p. 37-43.

37. L'administration municipale marseillaise d'Ancien Régime était dirigée par des Consuls (d'où l'appellation de juridiction consulaire) qu'il ne faut pas confondre avec les consuls français en Méditerranée ou les consuls étrangers à Marseille. Voir Jean Hilaire, « Grandeur et servitude de la justice consulaire : la controverse de l'équité », *Histoire de la justice*, n° 11, 1998, p. 61-77 ; l'étude classique sur Marseille demeure celle de Raymond Teisseire, *Histoire des juridictions et des palais de justice de Marseille depuis l'origine jusqu'à nos jours*, Marseille, Tacussel, 1932.

38. La sénéchaussée et le tribunal des marchands s'occupaient aussi des affaires impliquant des marchands, des artisans ou des particuliers qui n'avaient pas de lien direct avec la navigation : Gaston Rambert, *Histoire du commerce de Marseille*, op. cit., vol. III, p. 263. Un document de l'amirauté de Guyenne qui reprend cette jurisprudence marseillaise de 1564 dans Archives départementales de Gironde (ADG), 7B, pièce 8. M. Bochaca constate à Bordeaux les mêmes divisions observées à Marseille entre les instances commerciales et maritimes : Michel Bochaca, « Le règlement des litiges commerciaux », art. cit.

39. Voir les inventaires après décès de George Aubretz marchand allemand (ADBR, 2B-788, 17-12-1570); de Georges Prunemayer marchand allemand (2B-790, 21-03-1584); de Jehan Morenes marchand flamand de passage à Marseille (2B-793, 14-03-1613); cet inventaire de faillite du marchand flamand Michel Estrayart (2B-795, 22-12-1621); cette poursuite par Guilhem Vandel marchand flamand contre un Marseillais (2B-167, 24-02-1616); cette vente aux enchères des biens d'Antoine Gupel marchand flamand (2B-802, 03-12-1665) ou l'inventaire du consul hollandais Daniel de Latfeur (357E-151, 02-12-1660).
40. Les seules exceptions sont les déclarations de guerre que la sénéchaussée doit faire appliquer dans la ville. Voir par exemple le conflit avec l'Angleterre en 1627 pendant lequel les marchands anglais sont expulsés ou des navires anglais dans le port sont arrêtés par la sénéchaussée et l'amirauté. Voir ADBR, 2B-798, 27-05-1627.
41. Voir les actes du colloque de Granville de 2006 consacré aux amirautés : « Les amirautés en France et Outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle », dossier thématique, *Revue d'histoire maritime*, n° 19, 2014, et la contribution de Bernard Allaire, dans Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard Blakemore et Tjil Vanneste (dir.), *Law Labour and Empire...*, op. cit., p. 79-99.
42. L'ordonnance de 1673 réforme essentiellement les règles du commerce, mais rouvre durant quelques années l'épineux dossier des compétences des cours sur les marchandises maritimes; voir Antonio dos Santos, « Les conflits de compétence entre juridiction consulaire et juridictions ordinaires en matière de faillite », *Histoire de la justice*, n° 17-1, 2007, p. 55-65.
43. Voir par exemple le registre des audiences et ordonnances de 1611 dans ADBR 9B-58 ou le registre des sentences au vu des pièces de 1602 et 1603 dans 9B-125.
44. Les mécanismes d'appel des causes maritimes à Marseille sont déjà bien définis par les coutumes du consulat de la mer. Voir Giovan Battista Pedrezano, *Le consulat...*, op. cit., chap. XI à XVIII. Sur l'importance des appels, voir les considérations d'Andrea Addobbati, « Until the Very Last Nail... », art. cit., p. 54-55.
45. Voir l'ordonnance de mars 1584, article 66 à 68 dans François-André Isambert *et al.*, *Recueil général...*, op. cit., vol. XIV (1559-1589), p. 576-579. Colbert augmenta cette limite avec l'ordonnance de 1681.
46. Il s'agissait d'une particularité juridique introduite à la fin des guerres civiles dans plusieurs endroits du royaume et qui donnait aux religionnaires les garanties d'obtenir une justice plus équitable. Voir les articles XXXI, XXXV, XLIII, XL et LIII de l'Édit de Nantes. Voir ces appels par des Anglais et Hollandais dans ADBR, 357E-138, 10-01-1647, f. 53v; 357E-143, f. 722 (1652) et 357E-155, 26-01-1664, f. 95r, ou par des capitaines hollandais et allemands dans ADBR, 357E-137, f. 250 (1646) et 357E-139, f. 642 (1648).
47. Le sondage s'est effectué sur les années doubles 1609-1610, 1615-1616 et 1622-1623, toutes nations confondues, dans les registres de *Sentences au vu des pièces*. Voir ADBR, 9B-129, 9B-132 et 9B-135. Noter que les Nordiques représentent moins de 5 % des cas que nous avons étudiés.
48. À ce sujet, voir les contributions dans Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard Blakemore et Tjil Vanneste (dir.), *Law, Labour and Empire...*, op. cit.
49. Voir le capitaine anglais Walter Smet condamné pour jet d'immondices dans le port dans ADBR, 9B-129, 18-12-1609. Voir une situation similaire à Livourne dans Carlo Maria Cipolla, *Il burocrate ed il marinaio...*, op. cit.
50. Voir *Le Plaisir de Dieu* de Bristol en quarantaine aux îles de Marseille dans ADBR, 9B-11, 13-08-1614.
51. Voir Jacob Martins Cloots capitaine *La Boule d'Or*, dans ADBR, 357E-155, 29-08-1664, f. 849r.
52. À ce sujet, voir Daniel Panzac, *Quarantaines et Lazarets...*, op. cit.
53. Les marchands nordiques pouvaient contourner cette difficulté d'accès aux ports secondaires en faisant livrer au préalable leurs marchandises toulonnaises à Marseille par petit cabotage. Voir ADBR, 357E-148, 22-03-1657, f. 343r.

54. Voir la demande de mainlevée par Barthelemy Abot, Jean Esmi et Georges Izac capitaines anglais qui n'ont pas respecté la quarantaine, dans ADBR, 9B-135, f. 519 (et 556), 29 août 1623.
55. Voir la condamnation à mort par contumace des capitaines Wuede et Baudot pour avoir fait entrer des marchandises dans la ville hors de la quarantaine des îles, dans ADBR, 9B-135, f. 569, 14-10-1623.
56. ADBR, 357E-155, 21-02-1664, f. 183r.
57. L'équipage de *La Dorothé et Esther* de Londres est aussitôt arrêté par les gardes de la chaîne du port. Voir ADBR, 357E-155, 27-03-1664, f. 302r-303v.
58. Ce type de saisies survient souvent après dénonciation. Voir sentence contre Jean Jenssen Porter, capitaine du *Le Gregoire* dans ADBR 9B-145, 04-03-1648.
59. Voir Edouard Lhey capitaine du navire anglais *La Rose* ayant bloqué les galères du roi sortant du port, dans ADBR, 9B-129, f. 431, 16-01-1610. Au sujet des conflits portuaires, voir les titres 1 à 9 du livre IV de l'ordonnance de la Marine de 1681, dans François-André Isambert *et al.*, *Recueil général...*, *op. cit.*, t. XIX (1672-1686), 1829, p. 340-355.
60. Voir les interdits touchant les marins étrangers dans le port dans ADBR, 9B-132, f. 722, 17-11-1616.
61. Voir Jehan Jean capitaine du *David* de Bristol condamné pour exercice public de sa religion dans ADBR 9B-145, 12-03-1650. Voir une situation assez similaire au XVIII^e siècle chez les Anglais engagés dans un commerce avec Lisbonne : voir H. (Harold) E.S. Fisher, *The Portugal Trade : A Study of Anglo-Portuguese Commerce (1700-1770)*, Londres, Methuen, 2006 [1971].
62. Voir Richard Astel, charpentier de Londres condamné pour avoir travaillé un jour férié dans ADBR, 9B-145, 08-04-1649. Ce type de comportement se retrouve fréquemment dans l'ensemble de la mer Tyrrhénienne. Plusieurs cas sont contenus dans Archivio di Stato di Genova, *Conservatori del mare, Atti civili, passim* et, ce qui est intéressant, est absent de la documentation vénitienne.
63. Voir par exemple Thomas Wille, marinier anglais, condamné pour injure, dans ADBR, 9B-124, 31-12-1625.
64. Voir entre autres ces causes impliquant des marins anglais et hollandais dans ADBR, 9B-124, 30-04-1625 ; 9B-132, f. 624, 29-03-1616 ; 9B-138, 22-10-1630 ; 9B-138, 23-11-1632 et 9B-145, 13-02-1651. Voir le cas de Nicolas Roch, marin de *L'Espérance* de Plymouth, dans ADBR, 9B-132, f. 722, 17 novembre 1616.
65. Voir le procès pour vol de vêtements à Flamands et Anglais dans ADBR, 9B-138, f. 766, 03-03-1632 ; contre Thomas Honioul, marchand anglais, pour vol et recel dans 9B-124, 10-12-1637 ; procès intenté par le capitaine hollandais Simon Henry pour vol, dans 9B-124, 28-01-1638 ; et contre un capitaine hollandais pour vol, dans 9B-124, 16-03-1666.
66. Voir la liste des lois et couvre-feux concernant les marins dans le port dans ADBR, 9B-132, f. 722r-v, 17-11-1616.
67. Sur les capacités linguistiques des marins en Méditerranée orientale, voir Maria Fusaro, « Public Service and Private Trade », *art. cit.*, et la bibliographie citée.
68. Voir la protestation par Jacques Schellinger capitaine de *L'Aigle Noir*, à Thomas Vandestraten concernant les retards du chargement pour Amsterdam, dans ADBR, 357E-138, 30 avril 1647, f. 452r-v.
69. Voir la promesse d'affrètement par Barent Classen, capitaine du *Dauphin* de Horn, à David Martin et Catherine de Latfeur, agents de Jacomo Bessel de Venise, dans ADBR, 357E-138, 25 octobre 1647, f. 1236r-v ou par Thomas Woodfin, capitaine du *Mercante d'Exeter*, 27-11-1647, f. 1388r-v.
70. Voir Pol Sembler, marchand allemand de Paris, contre Meynar Diricsen, capitaine de *La Fortune* d'Enkhuizen, pour changement d'itinéraire et bris de contrat dans ADBR, 9B-132, f. 484, 26 avril 1616.

71. Jacques Savary des Brûlons, *Dictionnaire universel de commerce*, Paris, Cramer, 1742, vol. 2, p. 909.
72. Voir l'immobilisation durant huit mois du navire flamand *Le Cabillau*, capitaine Phoppes de Girardou, pour paiement du nolis d'un voyage au Levant où des marchandises ont été abîmées, dans ADBR, 9B-63, 09-01-1616.
73. Voir la requête en paiement de nolis de navires hollandais et anglais dans ADBR, 9B-145, 15-11-1648 ; 9B-145, 23-12-1648 et 9B-145, 08-04-1649.
74. Voir les détails sur l'engagement du subrécargue du *Dauphin Couronné* de Horn en Hollande par le marchand marseillais Anthoine Ravelli pour un voyage à Smyrne dans ADBR, 357E-138, 26 mars 1647, f. 313r-314v.
75. Au sujet de la clémence des juges envers les marins, voir aussi Andrea Addobbati, « Until the Very Last Nail... », art. cit., p. 43-74.
76. Voir Jacob Janssen capitaine du *Prophète Samuel*, Jacob Simon Taman capitaine de *La Marie* et Theodore Anthoine capitaine du *Faucon Doré*, contre Itier Guilhon pour paiement de nolis, dans ADBR, 9B-145, 13-10-1650, f. 774.
77. Voir par exemple la procuration et les emprunts par des capitaines néerlandais dans ADBR, 357E-148, 23-02-1657, f. 226r-v et 24-02-1657, f. 227r, 27-08-1657, f. 909r-v ou anglais dans 357E-138, 17-04-1647, f. 398v-399r ; 362E-64, f. 109 (1620). L'émergence des réseaux de crédit liant les marins étrangers aux marchands de Marseille – aussi bien locaux qu'étrangers – est un thème qui nécessiterait des recherches prochaines, lesquelles permettraient de préciser le poids des investissements locaux et étrangers dans la navigation et le commerce.
78. L'étude comparative des avaries communes à travers l'Europe au début de l'époque moderne est le point central du projet ERC PI Maria Fusaro : *AveTransRisk – Average – Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization (Sixteenth-Eighteenth Centuries)* qui durera cinq années (2017-2022).
79. L'ordonnance de la Marine d'août 1681 y consacre deux titres dans son livre II sur les contrats maritimes. Voir François-André Isambert *et al. Recueil général...*, op. cit., vol. XIX (1672-1686), p. 330-333.
80. À propos des avaries dans les législations nordiques lire Edda Frankot, « *Of Laws of Ships and Shipmen* »..., op. cit. ; pour Livourne, voir Andrea Addobbati, *Commercio. Rischio. Guerra. Il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno (1694-1795)*, Rome, Storia e Letteratura, 2007, notamment p. 133-138.
81. Voir l'ordonnance de la Marine d'août 1681, livre III, titre VIII, article 4 dans François-André Isambert *et al.*, *Recueil général...*, op. cit., vol. XIX (1672-1686), p. 331-332 et Giovan Battista Pedrezano, *Le Livre du Consulat...*, op. cit.
82. F.-A. Sébire et M. Carteret, *Encyclopédie du droit, ou Répertoire raisonné de législation et de jurisprudence en matière civile, administrative, criminelle et commerciale*, Paris, Videcoq, 1842, t. 2, p. 338.
83. Voir le rapport d'avarie fait à Livourne produit à l'amirauté par le capitaine du navire *Le Char Doré*, dans ADBR, 9B-135, f. 174, 16-07-1622.
84. Voir note 73.
85. ADBR, 9B-138, f. 668, 18-12-1631 et f. 716, 13-01-1632.
86. Ordonnance de la Marine d'août 1681, livres III, titre 7, article 6, dans Isambert *et al.*, *Recueil général...*, op. cit., vol. XIX (1672-1686), p. 330.
87. Voir N. A. M. Rodger, *The Safeguard of the Sea (660-1649)*, Londres, Harper Collins, 1997, p. 199-200. Et Michel Fontenay, « Corsaires de la foi ou rentiers du sol ? Les chevaliers de Malte dans le "corso" méditerranéen au XVII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 35, 1988, p. 361-384.
88. Sur le *corso*, il y a désormais une littérature abondante qui couvre l'intégralité du bassin méditerranéen. Pour ses aspects plus proprement « maritimes », voir les contributions dans

Maria Fusaro, Colin Heywood et Mohamed-Salah Omri (dir.), *Trade and Cultural Exchange...*, op. cit., et la bibliographie citée. Sur les rencontres des marins allemands et danois avec les corsaires barbaresques voir Magnus Ressel, *Zwischen Slavenkassen und Turkenpassen. Nordeuropa und die Barbaresken in der Fruhen Neuzeit*, Berlin, De Gruyter, 2012.

89. Voir la transaction entre Jean Jasson, Pierre Leard d'une part, et Mathieu Holworthy, Jean Escot et Miles Jasson marchands anglais de Marseille propriétaires de *L'Elisabeth Dorcas* d'autre part, dans ADBR, 357E-137, 29-08-1646, f. 894.

90. Voir cet équipage hollandais où seulement 3 des 15 marins savent signer dans ADBR, 357E-138, 23-10-1647. Sur l'alphabétisation des marins nordiques, voir Richard J. Blakemore, « Orality and Mutiny : Authority and Speech amongst the Seafarers of Early Modern London », dans Lesley Twomey et Thomas Cohen (dir.), *Spoken Word and Social Practice : Orality in Europe (1400-1700)*, Leiden, Brill, 2015 ; pour la période suivante, voir Jelle van Lottum et Bo Poulsen, « Estimating numeracy and literacy levels in the maritime labour market of the North Atlantic of the late eighteenth century », *Scandinavian Economic History Review*, n° 59, 2011, p. 65-80.

91. Voir Andrea Addobbati, « Until the Very Last Nail... », art. cit., p. 43-60.

92. Voir la cause d'insubordination survenue à bord de *La Princesse* d'Amsterdam dans ADBR, 357E-155, 10-07-1664, f. 714v.

93. Voir la condamnation d'Arnaud Perrin, François Beau et Jaulmet Delacroix, marins de *La Sainte-Claire* qui avaient désobéi et abandonné leur capitaine, à être châtiés jusqu'au sang, et à perdre leur salaire et leur part des profits et gains de leur dernier voyage dans ADBR, 9B-132, 22-09-1616, f. 664.

94. Il arrive que le capitaine somme aussi le subrécargue qui refuse de repartir, mais pour des raisons commerciales. Voir sommation par Adrian Bonveler capitaine du *Saint-Adrian* au subrécargue Robert Loveland dans ADBR, 357E-148, 07-03-1657, f. 279r-280r.

95. Voir le cas du vaisseau *Le Reconneue* de Bristol ADBR, 357E-152, 10-11-1661, f. 1246r-1247r.

96. Voir le cas du *Lion Blanc* d'Enkhuizen, capitaine Jean Jansen dans ADBR, 360E-62, 21-01-1626, f. 41v-42r. À propos des conditions de travail des marins néerlandais en Méditerranée, voir Tijn Vanneste, « Sailing through the Strait : Seamen's Professional Trajectories from a Segmented Labour Market in Holland to a Fragmented Mediterranean », dans Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard Blakemore et Tijn Vanneste (dir.), *Law Labour and Empire...*, op. cit., p. 141-159.

97. Ces aspects font l'objet de la conférence internationale *Runaways : Desertion and Mobility in Global Labor History, c. 1650-1850*, organisée à Amsterdam (22-23 octobre 2015) par l'Institut International d'histoire sociale.

98. Voir Georges Swansel et Jean Gargaduel, marchands anglais, contre Edouart Loys, également marchand anglais, pour le paiement du nolis et des salaires des mariniers avant le remboursement des assurances dans 9B-135, f. 528, 18 juillet 1623.

99. Pour une comparaison détaillée sur l'issue des salaires entre le Consulat de la mer et les Rôles d'Oléron, voir Julia Schweitzer, *Schiffer und Schiffsmann in den Rôles d'Oléron und im Llibre del Consolat de Mar - Ein Vergleich zweier mittelalterlicher Seerechtsquellen*, Frankfurt am Main - Berlin - Bern, P. Lang, 2006, p. 41-59 ; Sur le statut des salaires d'équipage comme forme de crédit privilégié dans le Consulat voir Andrea Addobbati, « Until the Very Last Nail : English Seafaring and Wage Litigation in Seventeenth-Century Livorno », dans Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard Blakemore et Tijn Vanneste (dir.), *Law, Labour and Empire...*, op. cit., p. 45.

100. Voir la procuration pour paiement de salaire de Guillaumes Guilhem, marin de Vlissingen pour percevoir le reste de son salaire d'un voyage à Constantinople dans ADBR, 357E-146, f. 768 (1655). À propos de Venise et Gênes, lire Maria Fusaro, « The Invasion of Northern Litigants » dans Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard Blakemore et Rijn Vanneste (dir.), *Law Labour and Empire...*, op. cit., p. 21-42.

101. Voir négociation du salaire de l'équipage du *Jules César* de Medemblik dans ADBR, 357E-146, f. 804 (1655). Les marins étaient particulièrement exposés aux risques de la captivité, et

constituent les premiers protagonistes de cette « économie de la rançon » brillamment définie et analysée par Wolfgang Kaiser. Voir en particulier le volume sous sa direction, *Le commerce des captifs. Les intermédiaires dans l'échange et le rachat des prisonniers en Méditerranée, xv^e-xvii^e siècles*, Rome, École française de Rome, 2008 ; ainsi que son étude « Frictions profitables. L'économie de la rançon en Méditerranée occidentale (xvi^e-xvii^e siècles) », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare. Ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII*, Florence, Le Monnier, 2006, 2 vol., vol. II, p. 689-701 ; du même auteur, « Échanges non coopératifs et la fiabilité sans confiance. Les rachats de captifs en Méditerranée, xvi^e-xvii^e siècles », dans Sadok Boubaker et André Zysberg (dir.), *Contraintes et libertés dans les sociétés méditerranéennes aux époques modernes et contemporaines, xvi^e-xx^e siècles*, Tunis-Caen, CRHQ, 2007, p. 163-174.

102. Sur ces cas, voir Tijl Vanneste, « At the Intersection of Policy, Prosperity and Professional Identity : the Dutch Republic and its Seamen in the Mediterranean during the Golden Age », article soumis à *Past and Present*.

103. Lire Maria Fusaro « The Invasion of Northern Litigants », art. cit.

104. Voir paiement de salaire pour changement d'itinéraire du *Lièvre Blanc* d'Enkhuizen, ADBR, 357E-137, 17-04-1646 ; ou aux marins flamands de *L'Alphonsine* dans ADBR, 9B-129, f. 578, 16-06-1610, et 9B-125, 17-11-1603.

105. Voir paiement de salaire à l'équipage des navires hollandais *le Jonatan* et *le Samson* dans ADBR, 357E-138, 13-02-1647, f. 167v et 357E-138, 22-11-1647, f. 1359r.

106. Voir Maria Fusaro, « The Invasion of Northern litigants... », art. cit.

107. Voir les salaires versés à des marins normands engagés au Havre par Bernard Jenquel capitaine de *La Paix* d'Hambourg et qui descendent à Marseille dans ADBR, 357E-148, 24-01-1657 ; ainsi que les salaires payés aux marins hambourgeois et flamands par Jean Hains capitaine du *Sacrifice d'Abraham* d'Hambourg par décision de l'amirauté dans 357E-153, 30-06-1662 et 08-07-1662.

108. Les cas émergent lors des décès ou des procès. Voir ADBR, 357E-148, 01-02-1657 et 9B-111, 04-07-1664. Au sujet de la pacotille en Méditerranée, voir Gilbert Buti, « Aller en caravane : Le cabotage lointain », art. cit. et sa bibliographie. Il met aussi en évidence des différences de comportement entre les Provençaux, les Hollandais et les Ragusains.

109. Voir ce voyage sur la côte espagnole où le capitaine avait permis aux marins de charger 10 à 12 écus de marchandises, mais qui en chargèrent 50 écus, dans ADBR, 9B-58, 09-12-1611 et 16-12-1611.

110. Richard J. Blakemore, « Pieces of Eight, Pieces of Eight : Sailors' Earnings and the Venture Economy of Early Modern Seafaring », soumis à *Economic History Review*.

111. Voir l'ordonnance de la Marine d'août 1681, Livre III, titre 1, Article 4 : « Le temps de charge et décharge des marchandises sera réglé suivant l'usage des lieux où elle se fera, s'il n'est point fixé par la charte-partie », dans Francois-André Isambert *et al.*, *Recueil général...*, op. cit., vol. XIX (1672-1686), p. 313.

112. Au sujet des débuts de la navigation neutre lire Wilfrid Brulez, « La navigation flamande vers la Méditerranée à la fin du xvi^e siècle », *Revue Belge de philologie et d'histoire*, n° 36-4, 1958, p. 1210-1242.

113. Voir la quittance de salaire à huit marins engagés au Havre de Grace dans *La Paix* d'Hambourg, qui décident de quitter à Marseille avec l'accord du capitaine. Voir note 122.

114. C'est le cas de ces gens de mer protestants qui devaient se plier aux usages et au calendrier de la majorité catholique. Voir notes 61 et 62.

115. Maria Fusaro, « The Invasion of Northern Litigants », art. cit.

116. Dans une telle situation, le consulat de la mer précise que celui qui décide d'aller plaider ailleurs perd son procès et est mis à l'amende. Voir Giovan Battista Pedrezano, *Le consulat contenant...*, op. cit., chap. CCCLII, p. 216. Ceci explique probablement aussi pourquoi, dans l'incertitude, ils préfèrent utiliser la voie de l'arbitrage privé.

117. Voir la contestation d'arbitrage ADBR, 357E 155, 18-01-1664, f. 66r ou 357E-138, 31-05-1647, f. 606v-607r. Au sujet des arbitrages, lire Fabrizio Marrella et Andrea Mozzato, *Alle origini dell'arbitrato commerciale internazionale : l'arbitrato a Venezia tra medioevo ed età moderna*, Padoue, CEDAM, 2001, ainsi que la bibliographie annexe.
118. Voir la sommation par Christophe Sellman capitaine de *La Rebecca* de Dartmouth dans ADBR, 357E 155, 18-01-1664, f. 66r. Nous ignorons si le capitaine a obtenu gain de cause par la suite en Angleterre.
119. L'ordonnance de la Marine précise qu'en l'absence de délai d'estarie dans le contrat, le temps de charge et de décharge sera réglé selon les usages locaux. Voir note 130.
120. Voir la sommation par le capitaine de *La Princesse* d'Amsterdam dans ADBR, 357E-155, 28-05-1664
121. Dans les procédures de *La Rebecca* de Dartmouth par exemple, le capitaine Christophe Sellman déclare aux frères Napollon de Marseille qu'étant minoritaires dans le contrat passé en Angleterre ils ne peuvent pas le forcer à plaider à l'amirauté de Provence et qu'il règlera ce litige en Angleterre. Voir ADBR, 357E-155, 18-01-1664, f. 66r. Voir une réaction similaire avec *L'Aventure* de Dartmouth, *ibid.*, 18-01-1664, f. 67r-v.
122. Voir ce litige opposant des Anglais à Marseille en 1662 dans ADBR, 357E-153, 09-06-1662.
123. *Ibid.*
124. Voir les observations de Maria Fusaro, « Afterword », dans Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard Blakemore et Tjil Vanneste (dir.), *Law Labour and Empire...*, *op. cit.*, p. 304-310.
125. D'après le juriste français Jean Bodin (1530-1596), « La loi peut casser la coutume et la coutume ne peut déroger à la loi ».
126. La question de l'évolution des lois maritimes anglaises est complexe. Alors que la *Common Law* (fortement appuyée sur les coutumes) était appliquée par la majorité des tribunaux du pays, les lois maritimes résultaient d'un mélange de coutumes locales et de lois civiles. Le recours par la High Court of Admiralty aux lois civiles était perçu comme étranger au « vrai » droit anglais et mena à d'importants conflits de juridiction, particulièrement durant les guerres civiles anglaises du milieu du XVII^e siècle. À ce sujet lire Richard Blakemore, « The Legal World of English Sailors, c. 1575-1729 », dans Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard Blakemore et Tjil Vanneste (dir.), *Law Labour and Empire...*, *op. cit.*, p. 117-139. Sur la disparité juridique entre la France et l'Angleterre en général, voir Jacques Vanderlinden, *Histoire de la Common Law*, Moncton, Université de Moncton, 1996, ainsi que sa bibliographie.
127. À propos de cette loi, voir Richard Blakemore, « The Legal World of English Sailors... », art. cit., p. 117-119.
128. Son plus ardent promoteur sous Louis XIV était Jean Domat. Lire Jean Domat, *Les Lois civiles dans leur ordre naturel. Suivies du Droit public et de diverses Harangues par Jean Domat*, Paris, Coignard, 1688-1689, 5 vol.
129. Les réformes concernent le code des armées (1661-1665), de la marine militaire, de la justice civile et criminelle (1667), du commerce (1673) et de la marine marchande (1681). Voir Albert Boyer, *Le droit maritime*, Paris, PUF, 1967, p. 9 et Bernard Allaire dans Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard Blakemore et Tjil Vanneste (dir.), *Law Labour and Empire...*, *op. cit.*, p. 79-99.
130. Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle*, *op. cit.*

RÉSUMÉS

Cet essai étudie la présence des marchands et des gens de mer nordiques à Marseille durant la première moitié du xvii^e siècle à travers l'analyse de leurs déboires avec la justice locale. Le texte porte sur l'administration de la justice – à la fois informelle via les arbitrages privés notariés et formelle par les recours aux tribunaux locaux – de manière à contribuer aux débats actuels sur le rôle des institutions étatiques dans la gestion du commerce maritime international à l'époque moderne. L'étude jette un éclairage sur les interactions entre la navigation nordique et l'économie marseillaise à travers l'analyse des litiges touchant les équipages anglais et hollandais, en mettant l'emphase sur les différences au sein des structures légales qui encadrent le commerce maritime européen.

This paper investigates the presence of Northern European seamen and merchants in Marseille during the first half of the seventeenth century through the analysis of their dealings with the local justice system. It focuses on the administration of justice, both informal (through notarised private arbitrations) and formal (through local courts cases), contributing to current debates on the role of state institutions in the management of international trade during the early modern period. Through the analysis of the most common litigations encountered by English and Dutch crews, it throws new light on the interaction of Northern shipping with the economy of Marseille, and pinpoints differences in the legal frameworks regulating maritime trade across Europe.

INDEX

Mots-clés : Marseille, gens de mer, Nordiques, amirauté, arbitrage, législations maritime, xvii^e siècle

Keywords : Marseille, Seamen, Northern Europeans, admiralty, arbitration, maritime laws, 17th century

AUTEURS

BERNARD ALLAIRE

Bernard Allaire est spécialiste des économies urbaines et maritimes, impliqué dans plusieurs projets de recherche à caractère historique et archéologique avec des chercheurs européens et nord-américains. Il est l'auteur de : *Pelleteries, manchons et chapeaux de castor*, Paris, PUPS, 1999 (Prix Falardeau) ; de *Crépuscules ultramontains*, Bordeaux, PUB, 2008 (Prix Desgraves) ; de *La Rumeur Dorée : Roberval et l'Amérique*, Montréal, La Presse, 2013 et coéditeur avec M. Fusaro, R. Blakemore et T. Vanneste de l'ouvrage, *Law, Labour and Empire*, Basingstoke, Palgrave-Macmillan, 2015.

MARIA FUSARO

Maria Fusaro est professeure à l'université d'Exeter où elle dirige le *Centre for Maritime Historical Studies*. Elle fut à l'origine du projet ERC LUPE *Sailing into Modernity*. Elle a entre autres publié *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean...*, (Cambridge, CUP, 2015) et coédité avec B. Allaire, R. Blakemore et T. Vanneste, l'ouvrage *Law, Labour and Empire : Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800* (Basingstoke, Palgrave-Macmillan, 2015). Elle est l'auteure des essais : « Politics of justice/Politics of trade : foreign merchants and the administration of justice from the records of Venice's Giudici del Forestier », dans *Mélanges de l'École française de Rome*, MEFRIM, 126/1 (2014), et de « Cooperating mercantile networks in the Early Modern Mediterranean », dans *The Economic History Review*, 65, 2012, p. 701-718.