



HAL
open science

Le mythe du Hollandais Volant au regard du droit maritime

Arnaud Montas

► **To cite this version:**

Arnaud Montas. Le mythe du Hollandais Volant au regard du droit maritime. Quentin Le Pluard; Marion Talbot. Droits, Mythes et Légendes, 1, Mare & Martin, pp.333-338, 2022, 978-2-84934-573-3. halshs-04685119

HAL Id: halshs-04685119

<https://shs.hal.science/halshs-04685119v1>

Submitted on 6 Sep 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« Le mythe du hollandais volant au regard du droit maritime »

Arnaud MONTAS

*Maître de conférences HDR en droit privé et sciences criminelles
Université de Brest, Amure (UMR 6308)*

« Puisqu'il te plaît tant de tourmenter les marins, tu les tourmenteras, car tu seras le mauvais esprit de la mer. Ton navire apportera l'infortune à ceux qui le verront. »

1. « *Il y a trois sortes d'Hommes* », écrivait Platon dans *Critias*, « *les Morts, les Vivants, et Ceux qui vont en Mer.* » Il y a aussi le capitaine du Hollandais Volant (*Flying Dutchman*), figure mythique et légendaire qui, à la croisée de ces trois états, a depuis longtemps pénétré la culture populaire dans ses volets littéraire¹, musical², cinématographique³ et même sportif⁴. Il est vrai, de l'*Atlantide* aux *Monstres marins*, du *Léviathan* au *Trésor du Capitaine Kidd*, que les mers, qu'elles soient fantasmées ou pratiquées, figurent un espace propice aux contes et légendes, aux exploits et naufrages, au meilleur et au pire.

2. C'est ainsi, pour prévenir les (in)fortunes de mer ou pour en limiter les effets, que le droit maritime a depuis toujours eu vocation à réguler les comportements humains en milieu hostile. Puisque les océans sont indomptables, autant dompter les humains qui s'y frottent et, souvent, s'y piquent. Aussi, conçu à travers les siècles pour répondre à des questions dont l'originalité provient des risques inhérents à la surface des mers, le droit maritime porte sur l'ensemble des situations juridiques exposées à la navigation maritime et aux risques de même nature. S'agissant de protéger tout à la fois l'homme des périls de la mer et la mer des activités humaines, des règles juridiques spécifiques, sans objet sur terre mais nécessaires en mer, ont été mises en œuvre afin d'y réguler la présence humaine, qu'elle soit justifiée par la volupté des flots, le goût du risque, le sens du devoir ou – comme ici – par un défi lancé au Diable.

3. À la lumière blafarde du mythe du Hollandais volant, quelques concepts fondamentaux du droit maritime apparaissent au grand jour. S'il est acquis, du côté de ses fondements, que le droit maritime n'existe qu'en raison des périls que l'expédition va affronter en mer (I.), cette branche pour le moins originale du droit s'articule, du côté de son domaine, autour du navire (II.) et des Hommes que l'on trouve à son bord. Parmi eux, si le capitaine a pu être un temps considéré comme le *seul maître à bord après Dieu* (III.), le droit maritime contemporain, malgré la persistance de l'*act of God* dans le droit du transport maritime (IV.), s'est pour l'essentiel affranchi des mythes et des croyances.

¹ V. not. Joann SFAR, *Petit vampire va à l'école*, 1999, spéc. planche 20.

² V. not. Richard WAGNER, *Le vaisseau fantôme*, opéra, 1841.

³ V. *Pirates des Caraïbes*.

⁴ L'immense joueur de football Johann Cruyff était ainsi surnommé lorsqu'il évoluait sous les couleurs de l'Ajax d'Amsterdam, entre 1964 et 1973.

I. Le risque de mer, fondement du droit maritime

4. Gouverné par son orgueil, le capitaine Hollandais Volant lance un défi au Diable. Il lui dit être capable de mener son navire quel que soit le temps et l'état de la mer : « *Je franchirai ce cap, dussé-je naviguer jusqu'au jugement dernier* ». Satan relève le défi et initie une énorme tempête, que le capitaine décide d'affronter malgré les supplications de l'équipage, mais à ses risques et périls. Comme le vent, la mer l'emportera.

5. Le fondement le plus pertinent du droit maritime tient justement dans le risque de mer, risque naturel ou humain fédérateur autour duquel la matière est ordonnée : « *Le péril de la mer imprègne et modèle le droit maritime tout entier* »⁵. Qu'il soit danger (*péril de la mer*), aléa marin (*fortune de mer*), « *le risque est à la mer une réalité de tous les instants* »⁶ et la construction du droit maritime repose sur la nécessité de l'affronter. La mer apparaît alors comme une école du risque et le droit maritime comme le droit des risques de mer. C'est ainsi que des règles originales s'organisent autour de ces risques, règles fondées sur la solidarité des gens de mer tout comme sur la responsabilisation de ses acteurs.

6. L'objectif universel de sécurité maritime participe donc de la double nécessité d'affirmer la prévention du risque de mer et de minimiser les conséquences de sa survenance. La sécurité maritime vise en ce sens la sécurité des hommes qui s'exposent à ce risque, celle du navire qui l'affronte, celle de l'environnement qu'il menace et, enfin, celle du commerce qu'il entoure.

7. Ainsi, alors que le navire se caractérise en droit par son aptitude à affronter les risques de la navigation, ses occupants qui ont accepté de s'y exposer méritent sans doute du droit un traitement particulier, « *différent de celui que le droit terrien a imaginé pour ceux dont les pieds sont fermement incrustés dans la glèbe d'un quelconque terroir* »⁷.

II. Les navires fantômes : *Hostis humani generis*

8. Même si le capitaine du Hollandais volant n'est pas à proprement parler un pirate, la brutalité et l'inhumanité qui le caractérisent le rapprochent sans doute de cette figure mythique à laquelle on l'associe parfois et qu'incarnent les féroces Barbe Noire, François l'Olonnais, Calico Jack ou Capitaine Kidd.

9. En 1769, le crime de piraterie était considéré par Blackstone comme constituant « *une offense à la loi universelle de la société ; un pirate est [...] hostis humani generis. Il a par conséquent renoncé à tous les bénéfices de la société [...] et s'est lui-même réduit à l'état sauvage (de nature) en déclarant la guerre au genre humain. Le genre humain doit donc lui déclarer la guerre* »⁸. Cette locution juridique latine, qui signifie littéralement « ennemi (commun) de l'humanité », est issue du droit maritime (*admiralty law*). Elle désigne principalement les pirates (et les esclavagistes) qui, avant la mise en mouvement du droit international public, étaient dépourvus de toute protection juridique et étaient à la merci des États, qui pouvaient leur infliger des sanctions illimitées contre leur personne ou leurs biens.

⁵ A. VIALARD, *Droit maritime*, PUF, 1997, p. 53.

⁶ *Ibid.*, p. 39.

⁷ *Ibid.*, p. 16.

⁸ S. BLACKSTONE, *Commentaries on the Laws of England*, Book the Fourth, Chapter the Fifth, The Clarendon Press, Oxford, 1769, p. 71 (traduction libre).

« *Ennemi commun à tous* » (*communis hostis omnium*) sous l'Antiquité (Cicéron) puis « *ennemi du genre humain* » (*hostis humani generis*) à l'époque médiévale, le pirate est aujourd'hui un délinquant de droit commun commettant ses exactions dans un espace – la haute mer – qui échappe normalement à la souveraineté et à la juridiction des États. En tant que *bien commun*, la haute mer est par conséquent à tous les États, qui en partagent les bénéfiques et les dangers.

10. Parce que la crainte d'être attaqué par des pirates est partagée par tous les navigateurs et parce que la piraterie représente donc un crime contre le genre humain, le droit international moderne permet aujourd'hui à tous les États qui l'auront décidé, d'exercer leur juridiction sur les pirates pour des actes commis en haute mer : c'est la notion de *juridiction universelle*, que connaît aujourd'hui la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer (art. 100 à 107), que l'on présente parfois comme la *Constitution des mers* : parce que le pirate, tout comme le Hollandais volant, menace toute l'humanité, alors toute l'humanité doit pouvoir le juger.

III. Le capitaine, seul maître à bord après Dieu

11. Du Hollandais à Haddock en passant par James Crochet, la figure du capitaine dépasse largement le domaine du droit maritime. Au cœur de la navigation, *Seul maître à bord après Dieu* selon l'expression consacrée, il est vrai que le capitaine est un personnage à part parce qu'il supporte des fonctions nautiques, techniques, commerciales et juridiques de la plus haute importance. Mais, entre le mythe et la réalité, il faut aussi convenir que, sans l'altérer complètement, les évolutions contemporaines de la navigation maritime ont progressivement ébranlé la toute puissance du capitaine, jusqu'à remettre en cause son autorité *quasi-divine*.

12. En droit, le statut singulier dont il jouit et qui repose sur des fondements lointains que Rome et la Grèce antiques avaient ébauché, lui permet de régner en maître sur la société du bord. L'importance économique, sociale, voire politique du navire, les conditions d'exercice de sa mission et la complexité de l'opération maritime font du capitaine un sujet de droit qui ne peut être comparé à aucun autre. Tout à la fois tête (*caput*) et maître (*master*) du navire, le capitaine est, selon la loi française, celui « *qui exerce de fait le commandement du navire* » (C. transp., art. L. 5511-4, al. 1^{er}). Il est celui qui commande la vie à bord et qui fixe le cap de l'expédition.

13. Le capitaine du Hollandais Volant n'échappe pas à cette règle, lui qui, malgré les supplices de son équipage, décide d'affronter le Diable dans un combat perdu d'avance. Le navire sera alors projeté vers des rochers et sombrera, provoquant la perte de l'équipage et la réduction de l'expédition à l'état de fantôme. Bien qu'excellent navigateur, il était aussi un très mauvais capitaine.

14. En droit français, le capitaine est pourtant « *garant de la sécurité du navire et de son équipage, de la protection de l'environnement et de la sûreté* » (C. transp., art. L. 5612-3) : comme dans le cas du Hollandais volant, qui en abuse d'ailleurs, « *le sort du navire, hommes et choses dépend de lui* »⁹. Pour assumer son rôle, le capitaine dispose de larges pouvoirs dans le commandement du navire ; il dispose encore de prérogatives disciplinaires lorsqu'un trouble affecte l'ordre à bord et de prérogatives de nature pénale lorsqu'un trouble affecte l'ordre public.

15. Dans l'autre sens, le capitaine du Hollandais Volant n'aurait normalement pas dû se rendre coupable d'un quelconque abus d'autorité ; aussi parce qu'il a largement usé et fait user de violence

⁹ G. PIETTE, *Droit maritime*, Pédone, 2017, n° 436, p. 211.

dans l'exercice de ses fonctions, le Code pénal¹⁰, qui réprime aujourd'hui les violences commises par une personne dépositaire de l'autorité publique (C. transp., art. L. 5531-9), aurait pu s'abattre sur lui.

IV. L'acte de Dieu (*act of God*)

16. Il est toujours de nombreux sanctuaires dédiés à la Vierge « protectrice des marins » dans les villages côtiers de Bretagne. Cependant, même si le droit maritime contemporain, rattrapé par des réalités parfois cyniques, s'est largement affranchi de toute considération spirituelle, il demeure que la discipline connaît encore une hypothèse où un événement qui aura complètement échappé à l'humain pourra produire des effets juridiques. Il s'agit de l'acte de Dieu (*act of God*) qui, lorsqu'il est invoqué par le transporteur de marchandises, pourra lui permettre de se libérer de la présomption de responsabilité que le droit international fait peser sur lui lorsque des pertes et avaries ont été subies par les marchandises transportées. Il ne s'agit pas à proprement parler d'une cause d'exonération, le droit maritime lui préférant l'expression « cas excepté (de responsabilité) »¹¹.

17. Notion ancestrale de *common law*, proche de la force majeure en ce sens qu'elle évoque des circonstances qui échappent à tout contrôle humain, l'« acte de Dieu » n'a cependant jamais été pratiqué par la jurisprudence française en matière maritime. Parfois entendu comme désignant « *un événement accablant et imprescriptible causé exclusivement par les forces de la nature, comme un tremblement de terre, une inondation ou une tornade* », incluant dès lors « *tous les phénomènes naturels qui sont exceptionnels, inévitables et irrésistibles, dont les effets ne pourraient être empêchés ou évités par la prudence ou la prévoyance* »¹², l'acte de Dieu, qui semble donc au fond détaché de toute considération religieuse, est donc un danger naturel totalement indépendant de la volonté humaine car exclusivement dû à une cause naturelle¹³ dont le transporteur ne peut alors être tenu responsable. Alors que le Doyen Rodière évoquait « *les interventions du hasard* »¹⁴, la foudre, un tremblement de terre, un tsunami, un typhon voire une tempête littéralement diabolique, devraient également être concernés. Face à l'« acte de Dieu » comme face à l'obstination maléfique du Hollandais volant, on ne peut rien ; de ce point de vue, le droit et la légende s'accordent.

¹⁰ C. pén., art. 222-8, 222-10, 222-12 et 222-13.

¹¹ Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, art. 4, §2-d.

¹² « *Overwhelming, unpreventable event caused exclusively by forces of nature, such as an earthquake, flood or tornado. The definition has been statutorily broadened to include all natural phenomena that are exceptional, inevitable, and irresistible, the effects of which could not be prevented or avoided by the exercise of due care or foresight* », in *Black's Law Library*, 9^e éd., West Pub, 2009, 39, cit. Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime*, 14^e éd., Dalloz, 2020 (traduction libre).

¹³ Les faits humains, comme la guerre, ne relèvent donc pas de l'acte de Dieu.

¹⁴ R. RODIERE, *Traité général de droit maritime*, tome II, Dalloz, 1969, n° 760, p. 403.