

La Ordenanza francesa de la marina de 1681: unificación, refundición y fraccionamiento del Derecho Marítimo en Europa *

Vous y reconnâtrez l'esprit, et le plus souvent les termes de L'Ordonnance de 1681. Elle este devenue la législation maritime de l'Europe; elle n'a dû éprouver dans la loi que nous vous présentons, que de légers changemens et quelques additions réclamés par l'expérience. C'est donc en quelque sorte plutôt une nouvelle rédaction de l'ordonnance de 1681, qu'une loi nouvelle.

Exposición de Motivos de los Títulos XI, XII, XIII y XIV, del Libro II del Código de Comercio, presentados al Cuerpo legislativo por Maret, Consejero de Estado. Sesión de 8 de septiembre de 1807.

La Ordenanza de la marina francesa de 1681 se elabora con la finalidad de regular la actividad mercantil marítima en Francia. Para el comercio terrestre se había promulgado unos años antes, en concreto en 1673, la Ordenanza del comercio¹.

La Ordenanza de 1681 responde al concepto de derecho mercantil de época moderna; noción muy alejada de la idea medieval de *ius mercatorum*. De ahí que el texto ordene, además de los negocios de los *mercatores*, otras actividades económicas. Es el caso de las pesqueras. Y que contemple disposiciones de derecho privado junto a otras de derecho público. Así, en el texto se prevén,

* El origen de este trabajo se encuentra en el elaborado para ser publicado en el volumen preparado por la Facultad de Derecho de la Universidad de Cantabria para conmemorar los primeros veinticinco años de existencia.

¹ *Ordonnance du commerce*. Versailles marzo de 1673. ISAMBERT, F. A. y A.-J. L. JOURDAN y DECRUSY. 1821-1833. *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*. [29 vols.]. París: Belin-Leprieur. Plon. En concreto volumen 19, pp. 92-107.

entre otras cuestiones, el régimen jurídico de los contratos marítimos, asunto propiamente de derecho privado, y el referido al Almirantazgo y sus oficiales, una materia del ámbito del derecho público.

I. LA ORDENANZA DE LA MARINA FRANCESA DE 1681 ²

Desde el siglo xvii la doctrina europea ha coincidido en la opinión de considerar la Ordenanza francesa de la marina de 1681 uno de los textos legislativos más importantes de cuantos se promulgaron en Francia en el Antiguo Régimen. Las opiniones de tres autores de épocas distintas nos sirven para documentar la afirmación.

Valin, el comentarista más importante de la Ordenanza en el siglo xviii, decía, respecto de la obra, que *l'admiration fut universelle, à la vue d'une Ordonnance si belle dans sa distribution oeconomique, si sage dans sa police générale & particulière, si exacte dans ses décisions; si savantes enfin que dans la partir du droit, elle présentait autant de traités abrégés de jurisprudence qu'il y a des sujets qui en son l'objet*³.

En 1954, Chadelat se refería a la Ordenanza con las siguientes palabras: *la plus célèbre des lois de l'Ancien Régime... Elle devient le droit commun maritime du monde civilisé et procura à la France, dans un domaine où elle n'avait en jusqu'alors aucune influence directe, un prestige incomparable*⁴.

Y en 1989, Szramkiewicz insistía en lo mismo señalando que *l'Ordonnance passe à juste titre pour une oeuvre remarquable*⁵.

La admiración despertada no ha sido, sin embargo, suficiente para que se hayan prodigado los trabajos dedicados a su estudio. Esto explica que, aún a mediados del siglo xx, se desconocieran los detalles del largo proceso seguido para su elaboración y que, en la actualidad, el conocimiento del texto siga presentando algunas carencias⁶.

² *Ordonnance de la marine*. Fontainebleau, agosto-1681. Se publica en ISAMBERT y JORDAN y DECRUSY, *Recueil général des anciennes lois françaises*, cit., 19, pp. 282-366.

³ VALIN, R. J. 1760. *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 ou se trouve la conférence des anciens ordonnances des us et coutumes de la mer*. [2 vols.]. La Rochelle: Chez Jérôme Legier. I, p. III.

⁴ CHADELAT, J. 1954. «L'élaboration de l'ordonnance de la marine, d'août 1681», *Revue Historique de Droit Français et Étranger*, 2-3, pp. 74-98; 228-253, por la cita p. 74.

⁵ SZRAMKIEWICZ, R. 1989. *Histoire du droit des affaires*. París: Montchrestien, p. 133.

⁶ Los trabajos publicados sobre la Ordenanza son escasos y manifiestamente desiguales entre sí. Cabe mencionar las aportaciones de CHADELAT. 1951. *Histoire de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*. Tesis. París y «L'élaboration de l'ordonnance de la marine, d'août 1681», cit.; DESJARDINS, A. D. 1890. *Traité de Droit commercial maritime. Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*. París, Pedone-Lauriel, pp. 130-132; PARDESUS, J. M. 1828, 1831, 1834, 1837, 1839, 1845. *Collection des lois maritimes antérieures au xviii siècle*. [6 vols.]. París: L'imprimerie Royale, IV, pp. 239-246; RONCIÈRE, C. M. de la. 1934. *Histoire de la marine française. V. La guerre de Trente ans. Colbert*. París. Librairie Plon; SAINT-STÉBAN, P. DE. 1982. «L'ordonnance de la Marine d'août 1681», *Bulletins Semestriels de la Société Française d'Histoire Maritime*, 6, pp. 1-11; VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine*, cit.

En esta oportunidad, nuestra atención respecto de la Ordenanza se centra en tres ideas principales. En primer lugar, la tesis que entiende que el texto marítimo significó la unificación y homogeneización del derecho comercial marítimo de naturaleza pública en Francia. En segundo término, la que considera que sus autores refundieron las dos tradiciones mercantiles marítimas de origen medieval aún vivas en Europa en el último tercio del siglo xvii. Y, por último, la que sostiene que la Ordenanza puso punto final a la existencia de un derecho marítimo común a cada uno de los ámbitos marítimos de Europa y que con ella se inicia la fragmentación de este derecho transnacional en múltiples derechos comerciales marítimos nacionales.

El artífice de la Ordenanza y, por tanto, de todo cuanto se logra con su promulgación, es Jean-Baptiste Colbert. El Ministro de Luis XIV, convencido de la necesidad de que Francia cuente con un derecho marítimo uniforme y con una administración marítima homogénea que propicien el crecimiento comercial marítimo del país se propuso, con el apoyo del Monarca, reunir en un único texto, de manera conjunta, el derecho mercantil, público y privado, que debía regir los diferentes aspectos de la actividad comercial desarrollada por vía marítima.

La unificación del derecho mercantil marítimo francés impulsada por Colbert, quien interviene personalmente en el proceso de preparación de la Ordenanza de 1681 e incorpora a su hijo Jean-Baptiste, Marqués de Seignelay, a la tarea, se enmarca en un proyecto más amplio en el que se redactan otros textos legales de similar importancia, uno por cada materia principal, que permiten la renovación y unificación del derecho francés.

A esta finalidad responden la *Ordonnance civile pour la réformation de la justice*, de 20 de abril de 1667; la *Ordonnance criminelle*, de 26 de agosto de 1670; la *Ordonnance du commerce* de 1673, en realidad, *Édit du roi servant de règlement pour le commerce des négociants et marchands tant en gros qu'en détail*; la *Ordonnance sur les faits d'eaux et forêts* de agosto de 1669; y la *Ordonnance touchant la police des Iles d'Amérique*, conocida como el *Code noir*, de marzo de 1685⁷. La obra codificadora de Colbert y Luis XIV se continúa en el reinado de Luis XV con la promulgación de las cuatro grandes ordenanzas de derecho privado del canciller Daguesseau⁸.

La Ordenanza de la marina, a diferencia de lo que sucede con otros textos legales promovidos por Colbert, no alcanza vigencia sobre el conjunto del Reino de Francia. Los habitantes de Bretaña se empeñan en la defensa de su Almirantazgo, institución conservada por la Monarquía, no obstante la incorporación del Ducado a la Corona francesa en el siglo xvi⁹, y se oponen a la

⁷ OLIVIER-MARTIN, F. 1997. *Les lois du roi*. París: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence. [Reedición de la edición de 1988. París: Éditions Loysel], pp. 263-274.

⁸ La ordenanza de donaciones de 1731, la de testamentos de 1735, la de sustituciones fideicomisarias de 1747 y la de bienes amortizados de 1749.

⁹ En época medieval, a imitación del Almirantazgo francés, los titulares de algunos de los grandes señoríos costeros establecen unas instituciones similares en sus dominios. Así sucedió, entre otros lugares, en Bretaña y en Guyena. Más tarde, con la incorporación de los diferentes dominios señoriales a la Corona francesa, la Monarquía, a través de la figura del Almirante de Francia,

introducción de cualquier innovación en la principal institución marítima del antiguo Ducado señorial. De ahí que, finalmente, Colbert decida redactar una Ordenanza marítima particular para esta región¹⁰. En la práctica, la decisión no debió entorpecer seriamente el objetivo de unificar el derecho marítimo en Francia porque la Ordenanza de la marina de Bretaña responde, en los aspectos fundamentales, a los mismos principios y planteamientos que la general de 1681.

La primera idea acerca de la conveniencia de redactar una ordenanza que regule la actividad mercantil marítima en Francia se esboza ya en 1665. Y, a partir de esta iniciativa, en 1671 se inicia su preparación, en sentido estricto. La redacción del texto pasa por sucesivas fases que desembocan, finalmente, en la promulgación de la Ordenanza en 1681.

En las diferentes etapas, los trabajos avanzan de manera lenta y discontinua e intervienen distintos hombres públicos, algunos con formación jurídica. Además de Colbert, quien dirige todo el proceso, el mayor protagonismo corresponde a Gabriel Nicolas de La Reynie, Henri François Lambert d'Herbigny, Roland Le Vayer de Boutigny y Bonaventure de Fourcroy¹¹.

II. LA UNIFICACIÓN EN 1681 DE LOS ASPECTOS DE DERECHO PÚBLICO DEL DERECHO MERCANTIL FRANCÉS

En la segunda mitad del siglo XVII, la renovación y unificación del derecho marítimo mercantil público resulta imprescindible en Francia. Varios motivos justifican esta necesidad. De entre ellos cabe destacar dos. La diversidad que existe, en cuanto a organización y funcionamiento, entre las distintas sedes del Almirantazgo. Y la insuficiencia de la legislación de derecho público dictada por la Monarquía en materia mercantil marítima en los siglos anteriores. Una

procuró asumir las competencias hasta entonces desarrolladas por los antiguos almirantes señoriales. Sin embargo, la resistencia que esta política encontró en Guyena y en Bretaña permitió, finalmente, que los almirantazgos de ambos dominios se mantuvieran, si bien con distinta influencia, hasta la Revolución. Cabe recordar que Guyena se incorpora a los dominios del Rey de Francia entre los siglos XIV y XV, en el marco de la Guerra de los Cien Años, y que Bretaña se une entre 1491 y 1532, a través de los matrimonios de la duquesa Ana, última heredera del Ducado, con Carlos VIII y Luis XII, y de su hija Claude con Francisco I, lo que permite que el Ducado de Bretaña, junto con la Corona francesa, pase, finalmente, a su primogénito, Enrique II.

Acerca de estos dos Almirantazgos de origen señorial pueden consultarse las tesis de GOURON, M. 1938. *L'amirauté de Guienne depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*. París y DARSEL, J. 1945. *L'amirauté de Bretagne, des origines à la Révolution de 1789*. París.

¹⁰ *Ordonnance touchant la marine sur les côtes de Bretagne*. Noviembre 1684. PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures*, cit., 1837, IV, p. 240.

¹¹ Acerca de este jurista, probable redactor final del texto, véase CHADELAT, «L'élaboration de l'ordonnance de la marine, d'août 1681», cit., pp. 241-253; y DEROUSSIN, D. 2007. «Fourcroy, Bonaventure de». En ARABEYRE, PATRICK y JEAN-LOUIS HALPÉRIN y JACQUES KRYNEN. *Dictionnaire historique des juristes français (XIIe-XXe siècle)*. París: Quadrige/Puf, pp. 342-343.

normativa incapaz de proporcionar cobertura jurídica suficiente al proyecto de Colbert de convertir a Francia en una gran potencia mercantil marítima¹².

La difícil situación en que se encuentra el Almirantazgo explica que entre las principales razones esgrimidas para justificar la elaboración de la Ordenanza de la Marina se señalen, precisamente, la necesidad de averiguar el estado real en que se hallan las diferentes sedes del Almirantazgo en los puertos franceses y la conveniencia de proceder a su reorganización conforme a un nuevo marco legal.

A partir de estas premisas, la unificación del derecho mercantil marítimo público francés por medio de la Ordenanza de la marina de 1681 gira en torno a la reforma y reorganización del Almirantazgo, el órgano más importante de la administración marítima francesa en la segunda mitad del siglo XVII.

Los orígenes del Almirantazgo en Francia se sitúan en los siglos XIII y XIV, en estrecha relación con las necesidades navales planteadas a la Monarquía en el marco de las Cruzadas a Tierra Santa. Por esta razón, y de igual modo que sucede en el Reino de Inglaterra y en la Corona de Castilla, la institución nace en el país galo con un marcado carácter militar. Sin perjuicio de que, con el transcurso del tiempo, se amplíen sus competencias, abarcando otros asuntos ajenos a los militares¹³.

En los siglos siguientes, el cargo de Almirante de Francia se consolida entre los grandes oficios de la Corona. Y su régimen jurídico se delimita a través de sucesivas normas en las que se define el marco competencial del cargo y los instrumentos con que se dota a su titular para el desempeño de las atribuciones recibidas¹⁴.

Corresponde al Almirante de Francia, en exclusiva, el conocimiento, la jurisdicción y definición de todos los hechos, delitos y contratos relativos a la guerra, al comercio y a la pesca sucedidos en el mar. Y para facilitar el cumplimiento de tan amplias competencias, se le habilita para el nombramiento de tenientes, procuradores, abogados y otros oficiales en los principales puertos del Reino, con independencia de que el Tribunal central del Almirantazgo, presidido por el Almirante, cuente con sus propios oficiales. En cumplimiento de

¹² CHADELAT, «L'élaboration de l'ordonnance de la marine, d'août 1681», cit., p. 84.

¹³ En relación a los momentos iniciales del Almirantazgo francés véase MENAGER, L. R. 1960. *Amiratus. L'émirat et les origines de l'Amirauté (XI^e-XIII^e siècles)*. París: S.E.V.P.E.N. (Impr. nationale), pp. 133-154.

¹⁴ Entre las normas más importantes en las que se fija el marco jurídico de la institución cabe tener en cuenta la Ordenanza de Carlos V sobre la jurisdicción del Almirantazgo de 7 de diciembre de 1373 (*Reiglement sur le fait de l'admiraulte*, publicado en TWISS, T. (ed.). 1871, 1873, 1874, 1876. *The Black Book of the Admiralty with an appendix*. [4 vols.]. Londres: Her Majesty's Stationery Office [reimpresión, 1965, Wiesbaden, Kraus Reprint], por la cita, 1871, I, pp. 430-442); la Instrucción sobre los derechos y privilegios del almirante de Francia, elaborada en una fecha imprecisa entre 1373 y 1398 (*Droit et preeminences demondit seigneur admiral*. s.f., publicada en TWISS, *The Black Book of the Admiralty*, cit., 1871, I, pp. 443-448); y el edicto de Enrique III de 1584, que extiende la competencia de la institución sobre los extranjeros (*Édit sur la juridiction de l'amiral, le droit de prise, la pêche du hareng, l'entretien des navires*, etc. París, marzo de 1584, publicado en ISAMBERT, JOURDAN Y DECRUSY, *Recueil général des anciennes lois françaises*, cit., 14, 2.^a parte, pp. 556-590).

estas previsiones, los sucesivos titulares del cargo instalan sedes de la institución en los enclaves portuarios más importantes del litoral francés.

En los inicios del siglo xvii, la institución atraviesa una grave crisis que coincide en el tiempo con la ejecución de la política centralizadora puesta en marcha por Richelieu que incluye la concentración de la autoridad marítima¹⁵. Una y otra circunstancia explican la decisión de Richelieu de suprimir el oficio de Almirante de Francia en octubre de 1626. La medida no afecta, sin embargo, a las distintas sedes del Almirantazgo en las poblaciones costeras, cuya continuidad se garantiza.

Unos años más tarde, ya en la década de 1660, Colbert, consciente del lamentable estado en que se encuentra el instituto, plantea la conveniencia de reformar las sedes costeras del organismo y restablecer el oficio de Almirante de Francia.

La descripción que el propio Colbert realiza del Almirantazgo muestra la difícil situación por la que atraviesa la institución en la segunda mitad de la centuria: *Que la justice de l'Amirauté est très mal administrée dans le royaume, et que tous les marchands se plaignent d'une infinité de friponneries et de vexations que les officiers exercent contre eux tous les jours. La raison est qu'aucun homme de bonnes moeurs et de bonne famille ne veut posséder ces charges, d'autant qu'elles ne sont point réputées royales, n'estant point pourvues du Roy, et qu'elles se vendent au plus offrant, et par conséquent ne peuvent estre remplies que par des fripons, qui veulent regagner promptement ce qu'ils les ont acheté*¹⁶.

Respecto de la reforma del Almirantazgo, en 1666, transcurridos apenas unos meses desde que se pensara por primera vez en la oportunidad de elaborar una Ordenanza marítima, el ministro francés encarga a La Reynie¹⁷ la tarea de armonizar y unificar la estructura y funcionamiento de las distintas sedes que la institución tiene en los puertos más importantes del país y también la homogeneización del derecho marítimo que se aplica en ellas¹⁸. Sin embargo, el nombramiento de La Reynie como responsable de la policía de París en 1667 obliga a interrumpir los trabajos e impide, de momento, alcanzar aquel doble objetivo.

¹⁵ RONCIÈRE, *Histoire de la marine française*, cit., V, pp. 558-561.

¹⁶ COLBERT, J.B. (s.f.): «Mémoire sur la charge d'amiral de France» en CLÉMENT, P. 1979. *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, publiés... par*. III-II^e partie. *Instructions au Marquis de Seignelay. Colonies*. [Reimpresión facsímil de la edición de 1865. París: Imprimerie Nationale], Nendeln /Liechtenstein: Kraus Reprint, documento XXII, pp. 705-706.

¹⁷ Gabriel Nicolas de La Reynie nace en Limogès, en 1625, en el seno de una familia humilde, y fallece en París en 1709. Su ascenso social se inicia tras contraer un ventajoso matrimonio en 1645. Después de ocupar diferentes puestos en la administración de justicia, es propuesto por Colbert, en 1667, como superintendente de la policía de París, cargo que ejercerá durante treinta años. Bajo su gobierno, París se convierte en una de las ciudades más limpias y cuidadas de Europa. Por otra parte, la Reynie actúa como juez o procurador en algunos de los procesos especiales más importantes de la época. Y en 1680 es nombrado Consejero de Estado.

¹⁸ Instrucción de 23 de diciembre de 1666. CHADELAT, «L'élaboration de l'ordonnance de la marine, d'août 1681», cit., pp. 81-82.

Y, en lo que toca al restablecimiento del oficio de Almirante de Francia¹⁹, Colbert toma la decisión en 1669, sin que la medida conlleve la reanudación de los interrumpidos trabajos de reforma del Almirantazgo. Esto explica que la renovación del Almirantazgo se retrase hasta la promulgación de la Ordenanza de 1681.

En 1672 Colbert ordena de nuevo, en esta oportunidad a D'Herbigny²⁰, la averiguación de la situación real en que se encuentran los diferentes centros del Almirantazgo y la indagación del derecho que se aplica en cada uno de ellos²¹.

La investigación confiada a D'Herbigny se limita, sin embargo, a las costas atlánticas del litoral francés. A las sedes del Almirantazgo en Dunquerque, Picardía, Normandía, Poitou, Saintonge, Aunis, Guyena, Bayona y País de Labourd. La práctica de una indagación similar en los puertos de Levante se retrasa aún unos años, en concreto hasta 1676. Entonces se responsabiliza de la tarea, en sus aspectos jurídicos, a un abogado de nombre Legras y, en los administrativos, a Jean Rouillé, Conde de Meslay, Consejero de Estado e Intendente de Provenza²².

La atención que Colbert dispensa al mundo atlántico, muy superior a la que presta al mediterráneo, es un testimonio interesante de la importancia que el espacio atlántico ha alcanzado a efectos comerciales en los siglos XVI y XVII. La época de esplendor del Mediterráneo ha quedado superada. Y los países europeos con aspiraciones de convertirse en potencias marítimas miran hacia el oeste, hacia el Océano Atlántico.

La reforma del Almirantazgo a través de la Ordenanza de la Marina conlleva la introducción de cambios importantes en diferentes ámbitos de la vida marítima del país. Las previsiones del texto fortalecen la figura del Almirante y le atribuyen competencias en materia militar y mercantil. En él se centralizan amplias atribuciones en ambos campos. La frecuente doble y simultánea actividad, militar y comercial, en que intervienen las naves en la época, explica, entre otras razones, la asignación de facultades al Almirante no sólo sobre los barcos de guerra propiamente dichos, sino también sobre los comerciales y sus tripulaciones. Cabe recordar que desde el Edicto sobre el Almirantazgo de marzo de 1584 las naves mercantes francesas tenían la obligación de defenderse por sí mismas de los posibles ataques enemigos y de dotarse de un armamento proporcional a su tonelaje²³.

¹⁹ Edicto de noviembre de 1669, publicado en VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine*, cit., pp. 49-50.

²⁰ Henri Lambert, señor d'Herbigny y marqués de Thibouville, nació el 3 de noviembre de 1623 y falleció el 23 de noviembre de 1700. Fue Consejero del Parlamento; Intendente en Moulins, Dauphiné, Montauban, Lyon y Rouen; y Consejero de Estado.

²¹ *Instruction pour M. D'Herbigny, sur la réformation des abus introduits dans les amirautés*, 1 de enero de 1671. Se publica en Clement, 1979, III-F, documento 212, pp. 321-327.

²² CHADELAT, «L'élaboration de l'ordonnance de la marine, d'août 1681», cit., pp. 86; 228.

²³ RONCIÈRE, *Histoire de la marine française*, cit., IV, p. 208.

Al Almirante de Francia le corresponde, directamente o a través de sus oficiales, la dirección de las operaciones navales, pero también el mantenimiento de los espacios portuarios, la policía de navegación, el control de la actividad pesquera y la administración de la justicia en el ámbito mercantil marítimo.

Para el cumplimiento de competencias tan amplias, el legislador francés reserva a favor del Almirantazgo la percepción de importantes recursos económicos. El origen de estos ingresos es diverso. Unos proceden de la imposición de penas pecuniarias; otros del tercio que se le reserva de las echazones practicadas por los navegantes; otra parte tiene su origen en el diez por ciento que se le atribuye por cada presa; y, finalmente, otros provienen de la recaudación de imposiciones varias, como son los derechos de anclaje y tonelaje (Título I).

La Ordenanza prevé la competencia y el modo de actuar de los jueces del Almirantazgo y, en general, de todos los oficiales que desempeñan sus funciones en las distintas sedes de la institución (Lib. I, Títulos II, III, IV, V, VI, VII); la figura de los profesores de hidrografía, encargados de enseñar las técnicas de navegación en las poblaciones marítimas más importantes del país (Lib. I, Título VIII); y la institución de los cónsules de la nación francesa en el extranjero (Lib. I, Título IX). También regula los salvoconductos, pasaportes, permisos de navegación y cartas de marca cuya concesión corresponde al Almirante (Lib. I, Título X; Lib. II, título X). El Título XIII del Libro I se destina a la ejecución de las sentencias judiciales dictadas por los Tribunales del Almirantazgo²⁴. Y la actividad corsaria, sujeta al control del Almirante, es objeto de atención en el Título IX del Libro II.

Desde la perspectiva del derecho sancionador, la Ordenanza de 1681 define las penas aplicables a quienes infrinjan sus contenidos. El abanico de las sanciones previstas en el texto es amplio. Se contemplan penas pecuniarias; corporales, incluida la pena de muerte, cuya aplicación se reserva a los jueces del Almirantazgo; y penas de inhabilitación para el ejercicio de algunos oficios como el de piloto. La aplicación de las sanciones corresponde, en tierra, a los Tribunales del Almirantazgo y, en el mar, a los maestros y capitanes de las naves. No obstante, para la aplicación de las penas corporales, se prevé que los responsables de las embarcaciones cuenten con el parecer de los miembros más importantes de la tripulación. En concreto de los pilotos y contraalmirantes.

En el ámbito de la policía de navegación, los autores del texto se ocupan del control y vigilancia de los puertos y ríos y del establecimiento de medidas dirigidas a garantizar la seguridad y el mantenimiento de tales espacios. Se percibe una preocupación especial por evitar los robos e incendios (Lib. IV).

En relación a la actividad pesquera, sin perjuicio de contemplarse el principio de libertad de los mares y, en consecuencia, la libertad en este sector eco-

²⁴ Los Tribunales del Almirantazgo se organizan en varios niveles: «almirantazgos particulares», en los que se reside la primera instancia; «almirantazgos generales», llamados también «Tablas de mármol», que conocen de las apelaciones; y, finalmente, el Consejo de Marina a nivel ministerial. SAINT-STÉBAN, «L'ordonnance de la Marine», cit., p. 4.

nómico, la Ordenanza reserva al Monarca, a través del Almirantazgo, la policía de pesca con el fin de evitar la anarquía en el desarrollo de una actividad de tanta relevancia para la economía del país (Lib. V).

Se presta una atención específica a las pesquerías de altura en Irlanda, Escocia, Inglaterra, y América, singularmente a la pesca en Terranova. Este interés por la explotación pesquera de las aguas de Terranova guarda relación con el establecimiento, en 1660, de la primera colonia francesa permanente en Terranova; hecho que desencadena la rivalidad franco-inglesa por el control de aquellos caladeros.

Con la entrada en vigor de la Ordenanza de 1681 se inicia la época de máximo desarrollo de la institución del Almirantazgo en Francia. En los años siguientes llegan a existir más de cincuenta sedes en las costas francesas. La expansión, sin embargo, apenas se extiende durante unos años. En el transcurso del siglo XVIII, tras la supresión o reunión de algunas antiguas sedes, la cifra se reduce a cuarenta y siete²⁵.

III. LA REFUNDICIÓN DE LAS TRADICIONES JURÍDICAS MARÍTIMAS DE EUROPA

El proyecto de Colbert de elaborar una Ordenanza marítima cumple otra finalidad además de la relativa a la reorganización de la administración del Almirantazgo. Nos referimos al objetivo de impulsar la actividad mercantil que desarrollan los súbditos del Rey de Francia por vía marítima. Para alcanzar este propósito, Colbert consideró imprescindible uniformar, en las distintas provincias del país, el comercio marítimo a partir de la unificación del derecho mercantil marítimo de naturaleza privada.

1. LA DIVERSIDAD DEL DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO EN FRANCIA EN EL SIGLO XVII

El derecho marítimo privado conforme al cual se ordena el comercio marítimo en Francia con anterioridad a la Ordenanza de 1681 se caracteriza por la diversidad. Existe una pluralidad de derechos marítimos que traen causa, en unos casos, de la situación geográfica de Francia, cuyas costas se bañan por el Atlántico y el Mediterráneo, de manera que en el litoral francés convergen las dos tradiciones jurídicas marítimas más importantes de Europa. Y, en otros, de la existencia de numerosas normas de contenido marítimo de alcance meramente local pero con fuerte arraigo en las distintas plazas mercantiles costeras.

²⁵ VIGNOLS, L. 1930. «Une source documentaire trop peu utilisée: Les archives des anciennes amirautés françaises», *Annales d'Histoire Économique et Sociale*, pp. 565-571, por la cita, p. 566.

A. Costumbre marítima atlántica y mediterránea, *Rôles d'Oléron* y *Llibre del Consolat de Mar*

Desde la perspectiva del derecho marítimo privado, Francia se encuentra dividida en dos zonas: el Levante y el Poniente. La situación recuerda, salvando las distancias, la tradicional partición norte-sur en regiones de derecho consuetudinario (*pays de «droit coutumier»*), en las que el mayor protagonismo corresponde a la costumbre, y regiones de derecho escrito (*pays de «droit écrit»*), en las que el derecho romano conserva una influencia notable.

La distinción entre el derecho marítimo de Levante y su homólogo de Poniente se explica por la formación, desde los siglos medievales, de dos tradiciones marítimas en las costas de Europa: la del Mediterráneo y la del Atlántico²⁶. Dos concepciones de la cultura marítima que son el resultado de la concurrencia de diversas circunstancias que tienen reflejo en todos los aspectos del mundo marítimo²⁷. También en el jurídico. De ahí que quepa identificar una costumbre marítima del Atlántico y otra del Mediterráneo y que existan dos colecciones de derecho marítimo, de amplia y general difusión, en cada uno de dichos mares, los *Rôles d'Oléron* en el Atlántico y el *Llibre del Consolat de Mar* en el Mediterráneo.

Las diferencias que se observan entre los contenidos de ambos textos tienen su origen en que los *Rôles d'Oléron* y el *Libro del Consulado del Mar* responden respectivamente a cada una de aquellas dos tradiciones marítimas. De manera que cada texto acoge la costumbre marítima propia del espacio marítimo en el que se forma. Pero también se explican por el distinto proceso seguido para la elaboración de cada una de aquellas recopilaciones del derecho marítimo medieval²⁸.

El derecho de los *Rôles d'Oléron* es de origen consuetudinario. La obra comprende, exclusivamente, los elementos principales de la costumbre marítima

²⁶ En los inicios de la recuperación mercantil de Europa, en el tránsito de la alta a la baja edad media, se distingue un ciclo marítimo en el Báltico y otro en el Atlántico, que con el tiempo tienden a aproximarse. El testimonio más evidente de este acercamiento es la incorporación del articulado de los *Rôles d'Oléron* al *Derecho marítimo de Visby* u *Ordenanzas de Visby*, la recopilación más importante del Derecho marítimo del Báltico. SERNA VALLEJO, M. 2004. *Los Rôles d'Oléron. El «coutumier» marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*. Santander: Centro de Estudios Montañeses, pp. 36-37.

²⁷ Entre los factores que contribuyeron a formar las dos tradiciones más importantes de Europa cabe tener en cuenta, en primer lugar, la mayor peligrosidad de la navegación en las costas del occidente y del norte de Europa, en comparación con las del Mediterráneo, por tratarse de aguas abiertas, situadas en latitudes más septentrionales, con condiciones climatológicas adversas. También la diferente evolución del comercio en ambas áreas. El tráfico mercantil empezó a recuperarse en el Mediterráneo antes que en las fachadas occidental y nórdica de Europa. En tercer lugar, las diversas técnicas náuticas desarrolladas en unos mares y otros. Y, por último, los continuos contactos establecidos entre sí por los navegantes pertenecientes a un mismo ciclo. SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron*, cit., pp. 16-17.

²⁸ Véase la comparación que realizo entre los *Rôles d'Oléron* y el *Libro del Consulado del Mar* en el artículo titulado «Las relaciones entre los *Rôles d'Oléron*, el *Llibre de Consolat de Mar* y las *Costumes de mar*: deshaciendo equívocos», incluido en el libro homenaje al profesor José Antonio Escudero (en prensa).

del Atlántico de época medieval. La única excepción se observa en la versión inglesa del texto. En ella, a diferencia de lo que sucede en las versiones primitiva, bretona y castellana de los *Rôles d'Oléron*, se contiene una previsión de origen legal, resultado del ejercicio de la actividad legislativa por parte de la Monarquía inglesa²⁹. En la forma inglesa, este precepto se añade, junto a otras disposiciones consuetudinarias, al fondo común a las cuatro versiones de los *Rôles d'Oléron*³⁰.

La recopilación marítima del Mediterráneo ofrece, por su parte, una mayor complejidad, como ha expuesto en distintas oportunidades el profesor Aquilino Iglesia Ferreirós³¹. En la forma que la conocemos en la actualidad, es una recopilación tipo de diversos textos marítimos, independientes entre sí hasta el momento de su inclusión en la obra recopilatoria, impresa en 1494 en Barcelona, por la iniciativa de Francesc Celelles, con el título *Libre del Consolat de Mar*³².

En la actualidad se ha llegado al consenso de entender que forman parte del *Llibre del Consolat de Mar* los elementos constantes en los diferentes manuscritos y ediciones de la obra. Es decir, los tres que en la edición de Celelles integran el Libro del Consulado del Mar en sentido estricto, y unos capítu-

²⁹ Capítulo XXV de la versión inglesa de los *Rôles d'Oléron*. Manejo como texto de esta versión el incorporado al Manuscrito Vespasian del Museo Británico (Manuscrito Vespasian. Museo Británico. Colección Sir Robert Cotton. B. XXII. Fols. 25rº-32vº. Está publicado en SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron*, cit., pp. 249-257).

³⁰ Acerca del origen de las cuatro versiones de los *Rôles d'Oléron* véase SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron*, cit., pp. 55-74 y 109-141.

³¹ IGLESIA FERREIRÓS, A. 1982. Recensión a *Llibre del Consolat de Mar*. Vols. I-II. *Edició del text de la Real de Mallorca, amb les variants de tots els manuscrits coneguts*, a cura de Germà Colon amb la col.laboració de la Secció Catalana de la Universitat de Basilea. Fundació Salvador Vives Casajuana. Fundació Noguera. Barcelona 1981 y 1982, pp. 262 y 299, *AHDE*, 52, pp. 774-792; 1985. Recensión a *Llibre del Consolat de Mar*. Volum III.1. *Estudi jurídic*. 2. *Diplomatari*. (Por) Arcadi Garcia. Pròleg del doctor Joseph M. Font i Rius. Fundació Noguera. Fundació Salvador Vives Casajuana. Barcelona, 1984, pp. 298 e 365, *AHDE*, 55, pp. 898-914; 1986. «Libro do Consulado da Mar», *AHDE*, 56, pp. 219-439; 1989. Recensión a *Llibre del Consolat de Mar*. Volum IV. *Estudi filològic I índexs a cura de Germà Colon i Arcadi Garcia amb la col.laboració de Beatrice Schmid*. Fundació Noguera. Fundació Salvador Vives Casajuana. Barcelona, 1987, 266 págs., *AHDE*, 59, pp. 912-917; 1992. *La creación del Derecho. Una historia de la formación de un derecho estatal español. Manual*, II, Barcelona: Signo; 1995. «El Libro del Consolato del Mare», *Rivista Internazionale di Diritto Comune*, 6, pp. 81-125; 1996. De las costums al Llibre de Consolat o de la dificultad para escribir la historia, *Studia et Documenta Historiae et Iuris*, LXII, pp. 473-512; 1996. «Costums de Mar». En IGLESIA FERREIRÓS, A. (ed.). *El Dret comu i Catalunya. Actes del V Simposi Internacional. Barcelona 26-27 de maig de 1995*, Barcelona, Fundació Noguera, pp. 243-602; 1996. *La creación del Derecho. Manual*. II. *Una historia de la formación de un derecho estatal español*, 2ª edición, corregida, Madrid, Marcial Pons; 1996. «El Libro del Consolato del Mare. Apéndice», *Rivista Internazionale di Diritto Comune*, 7, pp. 307-369; 1997. «La formación de los Libros de Consulado de Mar», *Initium*, 2, pp. 1-372; 1997. «El Libro del Consulado del Mar». En PETIT, C. (ed.). *Del lus mercatorum al derecho mercantil: III Seminario de Historia del Derecho Privado. Sitges, 28-30 de mayo de 1992*, Madrid, Marcial Pons, pp. 109-142.

³² 1494. CELELLES, F. [*Libre del Consolat de mar novamente corregit e stampat*]. Barcelona: Pere Posa. IGLESIA FERREIRÓS, 1992, *La creación del Derecho*, cit. p. 191.

los de Pedro el Ceremonioso que en la obra de Ceelles se publican fuera de aquel núcleo³³.

El *Llibre del Consolat de Mar* comprende, por tanto, unas normas procesales consulares, originarias del Consulado de Valencia; un bloque compuesto de disposiciones procedentes del derecho marítimo consuetudinario, similar al que integra el articulado de los *Rôles d'Oléron*; un conjunto de preceptos de derecho consuetudinario marítimo referido a la navegación en corso; y unas disposiciones de origen regio que se corresponden con las normas mercantiles promulgados por Pedro el Ceremonioso³⁴.

B. Los usos marítimos locales

La confluencia de aquellas dos tradiciones marítimas de carácter general en el litoral francés no es la única causa de la complejidad del derecho mercantil marítimo vigente en Francia en época moderna. La diversidad en este ámbito, de igual modo que sucede en el resto del litoral europeo, se debe también a la existencia de numerosos usos marítimos de carácter local. Unas costumbres de vigencia limitada en el espacio que conviven con la costumbre general, común a cada una de las áreas marítimas señaladas, y con los *Rôles d'Oléron* y el *Llibre del Consolat de Mar*.

El origen de estas costumbres marítimas locales es diverso. En unos casos, son el resultado de los particulares usos comerciales observados en las distintas plazas mercantiles. Otras encuentran su razón de ser en la diversa práctica jurisdiccional de los distintos tribunales del Almirantazgo. Y otras nacen a partir del derecho local, del derecho municipal de cada una de las poblaciones costeras.

2. LA UNIFICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO PRIVADO EN FRANCIA

En la segunda mitad del siglo xvii, Colbert se propone superar la diversidad que existe en el ámbito privado del derecho mercantil marítimo en Francia, utilizando como instrumento la Ordenanza de la marina de 1681. El interés del Ministro por unificar el derecho comercial marítimo se pone de manifiesto desde los inicios del largo proceso que conduce a la publicación del texto. De

³³ Este conjunto es el incluido en la edición del *Llibre del Consolat de Mar* preparada por COLÓN y GARCIA SANZ, publicada por primera vez en 1981-1982 y reimpresa en el 2001 que utilizo como texto de referencia. COLÓN, GERMÀ y ARCADI GARCÍA (eds.). 2002. *Llibre del Consolat de Mar. Edició del text de la Real de Mallorca, amb les variants de tots els manuscrits coneguts*. Barcelona: Fundació Noguera y Cambra de Comerç de Barcelona. [Reedición ampliada, con ciertas modificaciones de la edición, 5 vols., de 1981 (vol. I), 1982 (vol. II), 1984 (vols. III.1 y III.2), vol. IV, 1987. Barcelona: Rafael Dalmau].

³⁴ El *Ordre judiciari* abarca los primeros 43 capítulos; el 44 aparece en blanco; el 45 contiene un precepto referido a las pacotillas, o géneros que las tripulaciones podían embarcar libres de flete en los viajes comerciales a la ciudad egipcia de Alejandría; los capítulos del 46 al 297 recogen las *Costumes de mar*; y los capítulos numerados entre el 298 y el 334 contienen las *Ordinacions del cors*.

manera que esta preocupación es simultánea a la inquietud que expresa por la reforma del Almirantazgo.

Ya en 1666, Colbert encomienda a La Reynie, además de la investigación del estado en que se encuentran las sedes portuarias del Almirantazgo, el examen de los usos y costumbres en vigor en los puertos franceses y la determinación de los remedios que pudieran resultar útiles para su mejora³⁵. Y, con mayor claridad, en 1670 y 1671, el Ministro de Luis XIV expresa el deseo de que la futura Ordenanza permita superar la multitud de usos y estatutos locales, así como las leyes, ordenanzas y costumbres extranjeras que hacen imposible la unidad del derecho comercial marítimo en Francia y la prosperidad del país. La idea se recoge en la Memoria sobre las ordenanzas de marina de diciembre de 1670³⁶ y en la Instrucción acerca de la reforma de los Almirantazgos que remite a D'Herbigny a principios de 1671³⁷.

A. El planteamiento colbertiano acerca del origen extranjero de los *Rôles d'Oléron*

Para nuestra sorpresa, Colbert incluye los *Rôles d'Oléron* entre las fuentes marítimas extranjeras cuya utilización desea desterrar con la renovación del derecho marítimo francés³⁸. Así lo expresa en la Memoria de diciembre de 1670³⁹ y lo reitera en 1672 en las Instrucciones que remite a Colbert de Seignelay, tras encargarle intervenir en la redacción de la Ordenanza⁴⁰.

El deseo de Colbert de evitar el uso de los *Rôles d'Oléron* en el comercio francés sobre la base del supuesto origen extranjero del texto debe ponerse en relación con las interpretaciones propuestas, desde el siglo XVII, por la historiografía europea acerca de la formación y la nacionalidad de la obra⁴¹. En parti-

³⁵ Instrucción de 23 de diciembre de 1666. CHADELAT, «L'élaboration de l'ordonnance de la marine, d'août 1681», cit., pp. 81-82.

³⁶ 1670. *Mémoire sur les ordonnances de marine*. En CLÉMENT, P. 1979. *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, publiés... par*. III-I^e partie. *Marine et galères*, [reimpresión facsímil de la edición 1964. París : Imprimerie Nationale], Nendeln /Liechtenstein: Kraus Reprint, documento 211, pp. 320-321.

³⁷ *Instruction pour M. D'Herbigny, sur la réformation des abus introduits dans les amirautés*. 1 de enero de 1671. En CLÉMENT, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, cit. III-I, documento 212, pp. 321-327.

Chadelat considera a Joseph Foucault el verdadero autor material de la instrucción que Colbert hace llegar a D'Herbigny. CHADELAT, «L'élaboration de l'ordonnance de la marine, d'août 1681», cit., p. 96.

³⁸ En el estado actual de la investigación, podemos afirmar que el texto de los *Rôles d'Oléron* es una manifestación del derecho consuetudinario francés de época medieval. Es el *coutumier* marítimo más importante del Atlántico francés elaborado, por un particular, en los años centrales del siglo XIII en el suroeste de Francia. SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron*, cit.

³⁹ *Mémoire sur les ordonnances de marine*. En CLEMENT, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, cit., III-I, documento 211, pp. 320-321.

⁴⁰ *Instructions à mon fils pour bien faire la première commission de ma charge*, en PARDESUS, *Collection des lois maritimes antérieures*, cit., 1837, IV, pp. 242-243.

⁴¹ El debate en torno al origen del texto marítimo más importante del área atlántica se plantea, por primera vez, en el siglo XVII en el momento en que autores de distintas nacionalidades se esfuerzan por determinar el lugar y fecha de formación del derecho incorporado a los *Rôles*

cular, con la tesis de John Selden. El autor inglés que atribuyó la autoría de los *Rôles d'Oléron* al monarca Ricardo I⁴², con la intención de contribuir a demostrar y, sobre todo, a justificar los derechos de la Monarquía inglesa sobre los mares.

La teoría expuesta por Selden se difundió ampliamente por Europa, aceptándose, sin crítica alguna, dentro y fuera de Inglaterra. En este sentido, la afirmación de Colbert acerca del origen extranjero de los *Rôles d'Oléron* cabe ser interpretada como un testimonio del eco que la opinión de Selden alcanzó en el continente.

Ahora bien, el planteamiento del Ministro francés llama la atención porque en 1647, por tanto con posterioridad a la publicación de la obra de Selden pero con anterioridad a la elaboración de la Ordenanza de 1681, Cleirac, Fiscal real en el Almirantazgo de Guyena en 1628 y más tarde Abogado del Parlamento de Burdeos, reivindica la nacionalidad francesa de los *Rôles d'Oléron*, desechando la argumentación inglesa, en una obra que alcanza pronto una notable difusión.

En opinión de Cleirac, la autoría del texto marítimo corresponde a Leonor de Aquitania, reina de Francia entre 1137 y 1152, quien habría impulsado la redacción de la obra al tiempo de su matrimonio con Luis VII de Francia, sin perjuicio de que, más tarde, su hijo Ricardo, fruto del matrimonio con Enrique II de Inglaterra, completara la obra⁴³.

A este argumento, el jurista galo añade otros tres con la intención de fortalecer la prueba del origen francés de la colección. En primer lugar, el nombre del texto, referido a la isla francesa de Oléron, situada frente a La Rochelle. En segundo término, la circunstancia de estar redactado en viejo francés, sin mezcla alguna de lengua inglesa o normanda. Y, por último, el hecho de que todas las hipótesis reflejadas en el articulado se refieran a los viajes practicados entre Burdeos, Saint Malo, Caen y Rouen, puertos de Francia, para el transporte de vinos y otras mercancías, sin incluirse mención alguna al Támesis, ni a ningún puerto o población inglesa o irlandesa.

No parece probable que Colbert desconociera, en la década de 1670, el trabajo y la tesis de Cleirac acerca del origen francés de los *Rôles d'Oléron* si tenemos en cuenta que entre 1647, fecha de la primera edición de la obra, y 1670, el trabajo de Cleirac se reedita, por lo menos, en dos ocasiones. En concreto en 1661 y 1665⁴⁴. Ahora bien, si la conocía y podía haberla utilizado para reivindicar el papel de Francia como potencia marítima, en la misma línea

d'Oléron, así como del propio texto y, sobre todo, su autoría, enunciándose diversas teorías acerca de tales cuestiones. Selden, Cleirac, Kuricke y Verwer integran la primera generación de historiadores europeos interesados en aclarar las circunstancias de la elaboración de los *Rôles d'Oléron*. SERNA VALLEJO, «La historiografía sobre los *Rôles d'Oléron* (siglos xv a xx)», *AHDE*, 70, pp. 471-498; *Los Rôles d'Oléron*, cit., pp. 61-71.

⁴² SELDEN, J. [1635]. 1636. *Mare clausum, seu de dominio maris*. Lugduni Batavorum: Joannem & Theodorum Maire. Libro II, capítulo XXIV.

⁴³ CLEIRAC, E. 1671. *Us et coutumes de la mer divisées en trois parties*. [1ª ed., 1647, Burdeos, G. Millanges]. 6.ª edición, Rouen: Jean Berthelin, p. 2.

⁴⁴ 1661. Burdeos, Jacques Mongiron Millonges; 1665. París, Denis Bechet.

que la argumentada por Selden, pero, en este caso, en beneficio de su propia nación, ¿por qué razón afirma el origen extranjero del texto y lo incluye entre aquéllos cuya aplicación conviene evitar por ser ajeno al derecho francés?

Carecemos de datos seguros que nos permitan argumentar las razones de la conducta de Colbert. En la documentación manejada no consta ninguna información útil a estos efectos, con todo, podemos plantear dos posibilidades.

Podría ser que la férrea voluntad de elaborar un nuevo texto de derecho marítimo, sin vinculación alguna con el pasado, al menos formalmente, justificara la postura del Ministro de obviar la tesis de Cleirac. Y ello porque pudo pensar que en el caso de aceptar la teoría de la nacionalidad francesa de la colección, podría encontrar ciertas resistencias a su derogación entre quienes se dedicaban al comercio marítimo en las costas occidentales del país. Una posibilidad que pudo intentar contrarrestar con la proclamación del origen inglés de los *Rôles d'Oléron*.

La segunda hipótesis tiene mayor alcance político. Colbert pudo preferir mantener la idea del origen inglés de los *Rôles d'Oléron* y con ello justificar su derogación en las costas francesas para evitar el empleo en Francia de un texto que, con argumentos más o menos sólidos, podía vincularse con Inglaterra. Y que, además, por su vigencia en el litoral de Francia, podía ser utilizado como argumento de la subordinación francesa respecto de Inglaterra. En este contexto, y sin perjuicio de aceptar la nacionalidad francesa de la obra, no podemos olvidar las relaciones existentes entre Leonor de Aquitania y los *Rôles d'Oléron* con Inglaterra y los recelos que los vínculos con la isla despertaban en Francia.

Cabe recordar la relación de Leonor de Aquitania con Inglaterra por su matrimonio con Enrique II de Plantagenêt, enlace que contribuyó de manera decisiva a la consolidación del poder inglés sobre el territorio francés y a la constitución del Imperio Angevino. Y la relación que el propio Cleirac establece entre Ricardo Corazón de León y el texto marítimo, aunque no fuera como principal impulsor de la obra.

B. Las tradiciones marítimas de Levante y Poniente en la Ordenanza de 1681

El deseo de Colbert de dotar a Francia de una Ordenanza marítima, que unificara el derecho marítimo en el país y desterrara el empleo de textos de origen extranjero, en ningún momento conlleva la intención de hacer tabla rasa de la tradición jurídica del pasado. Por el contrario, su voluntad es que el nuevo texto se redacte sobre la base de los principios fundamentales del derecho marítimo hasta entonces en vigor en Francia y en los demás países europeos. De ahí el interés que manifiesta porque se indague acerca del derecho utilizado en las costas francesas, atlánticas y mediterráneas, y también en el resto del litoral europeo como paso previo a la redacción de la Ordenanza.

En esta cuestión, percibimos en el promotor de la Ordenanza, de igual modo que hemos señalado en el ámbito del derecho público, una sensibilidad y preocupación por el mundo marítimo atlántico mayor que por el mediterráneo. La tarea informativa acerca del estado del derecho marítimo encomendada a

D'Herbigny en 1671 se circunscribe a los puertos atlánticos. Se excluyen los del Mediterráneo. La recopilación de la información relativa al derecho marítimo vigente en las costas mediterráneas se pospone, de igual modo que sucede con la averiguación del estado del Almirantazgo en el Levante, hasta 1676⁴⁵.

Y, además, los *Rôles d'Oléron*, las *Ordenanzas de Visby* y las *Ordenanzas de la Hansa Teutónica* son los únicos textos mencionados de manera expresa entre aquéllos cuya aplicación se desea evitar con la elaboración y posterior entrada en vigor de la Ordenanza de la marina francesa⁴⁶. No hay mención alguna al *Livre del Consolat de Mar* ni a ninguna otra obra marítima del Mediterráneo.

La intensidad de la navegación que se desarrolla en y desde el litoral occidental de Europa en el siglo xvii, superior a la del Mediterráneo, justifica la mayor importancia que se otorga al derecho marítimo del Atlántico y, por ello, el interés mostrado hacia él por Colbert⁴⁷. La situación es bien distinta de la que había existido en época medieval. En el momento en que el Mediterráneo era el eje fundamental del comercio marítimo y, por tanto, el derecho marítimo de Levante era el más evolucionado y el que despertaba mayor admiración.

Las indagaciones efectuadas por D'Herbigny y Legras en los puertos franceses en torno a las fuentes jurídicas marítimas y el estado del derecho utilizado en las distintas sedes del Almirantazgo debieron completarse con la consulta a expertos en derecho marítimo de otras naciones y con el manejo de los textos marítimos más importantes del resto de países europeos. Las informaciones que acreditan esta tarea, aunque indirectas, parcas y escasas, nos permiten considerar que el trabajo llegó a ejecutarse.

El primer testimonio lo proporciona Adriaen Verwer. El jurista holandés, experto en derecho marítimo y principal defensor del origen flamenco de los *Rôles d'Oléron*⁴⁸, que en 1711 afirmó haber participado en 1679 en la redacción de la Ordenanza de la Marina francesa de 1681. De acuerdo con esta información, la colaboración de Verwer se habría realizado a partir de la petición formulada por Legras con ocasión de una visita que el comisionado francés realizó a la ciudad de Rotterdam. En otro pasaje, el mismo autor añade que al tiempo de la elaboración del texto marítimo francés intercambió opiniones con el mencionado Legras, vía correspondencia, sobre los préstamos a la gruesa⁴⁹.

⁴⁵ Carta del marqués de Seignelay a Colbert fechada en Marsella el 29 de octubre de 1676. CLÉMENT, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, cit., III-II, documento 62, pp. 186-187.

⁴⁶ *Mémoire sur les ordonnances de marine* (en CLÉMENT, *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, cit., III-I, documento 211, pp. 320-321) e *Instructions à mon fils pour bien faire la première commission de ma charge* (PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures*, cit., 1837, IV, pp. 242-243).

⁴⁷ BRUNETTI, A. 1950. *Derecho marítimo privado italiano*, versión española anotada por R. Gay de Montellá. I. *Parte histórica. De los buques*. II. *De las personas*. III. *Las obligaciones*. 1. *De los transportes marítimos*. 2. *De los siniestros marítimos y de los seguros*. Barcelona: Bosch, I, p. 113.

⁴⁸ SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron*, cit., pp. 43-44.

⁴⁹ VERWER, A. 1711. *Nederlants see-rechten; avaryen; en bodmeryen: begrepen in de gemeene Costuimen van der see: de placcaten van Keiser Karel den Vijfden. 1551; en Koning*

Una segunda prueba la aporta Valin citando una Memoria del año 1751 en la que afirma se dice que la Ordenanza *a été formée par la jurisprudence générale de l'Europe, à l'effet de quoi il fut fait dans tous les ports de notre continent des informations qui ont coûté des trésors immenses*⁵⁰.

En tercer lugar, el mismo Valin relata haber consultado una extensa compilación de leyes marítimas antiguas⁵¹, utilizada, en su opinión, para la elaboración de la Ordenanza, en la que aparecía anotado, al margen de algunos textos, la conveniencia de excluirlos de la Ordenanza en atención a su naturaleza⁵². La obra de referencia debía comprender, entre otros textos, las Leyes rodias, el *Libro del Consulado del Mar*⁵³, distintas ordenanzas promulgadas por los monarcas españoles Carlos V y Felipe II, los *Juicios d'Oléron*⁵⁴, las *Ordenanzas de Visby*, las *Ordenanzas de la Hansa Teutónica*, las *Ordenanzas de seguros de Anvers y Amsterdam*, la obra titulada *Guidon de la mer* y distintos proyectos de edictos y reglamentos preparados bajo el gobierno de Richelieu⁵⁵.

Finalmente, podemos señalar un último indicio de la probable utilización de distintas fuentes marítimas europeas por los autores de la Ordenanza de 1681. Nos referimos al comentario realizado por Valin a la Ordenanza de la Marina⁵⁶. Y ello porque a través de las anotaciones y concordancias realizadas por el renombrado jurista francés podemos constatar que los redactores de la Ordenanza utilizaron para su elaboración los textos marítimos más importantes de las costas europeas. El autor anota y concuerda los capítulos de la Ordenanza con las fuentes francesas y extranjeras sobre la materia⁵⁷, en especial con el *Libro del Consulado del Mar* y con los *Rôles d'Oléron*⁵⁸.

Filips den II. 1563: 't Tractaet van Mr. Quintyn Weitsen van de Nederlantsche avaryen: edne daerenboven in eene Verhandelinghe nopende het recht der Hollantsche bodemeryen. Verklaerd met aenteikeningen, ook met keurige bijlagen; en 't laetste nieuw-gemaekt; door. Amsterdam: Jan Boom, pp. 175-177. La información está tomada de PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures*, cit., 1837, IV, pp. 244-245.

⁵⁰ VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine*, cit., I, p. IV.

⁵¹ La colección formaba para de la biblioteca de Louis-Jean-Marie de Bourbon, Duque de Penthièvre, Almirante de Francia y Gobernador y Teniente general del Rey en la Provincia de Bretaña, al que Valin dedica la obra (VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine*, cit., I, p. V).

⁵² VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine*, cit., I, p. V.

⁵³ Valin no emplea el nombre del texto, pero la expresión «loix du Consulat & des Us et Coutumes de la mer» entiendo que se refiere al *Libro del Consulado del Mar*.

⁵⁴ Acerca de las distintas expresiones utilizadas en el transcurso del tiempo para aludir a los *Rôles d'Oléron* y los motivos que explican su manejo véase SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron*, cit., pp. 23-24.

⁵⁵ VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine*, cit., I, p. V.

⁵⁶ Tras la publicación de la Ordenanza de 1681 vieron la luz varios comentarios sobre el texto. El más importante es el realizado por Valin. Otro de los más interesantes es el publicado por EMERIGNON, B. M. 1780. *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*. Marsella: Jean Mossy.

⁵⁷ VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine*, cit.

⁵⁸ CHADELAT, «L'élaboration de l'ordonnance de la marine, d'août 1681», cit., p.77.

Distintos aspectos del articulado de la Ordenanza de 1681 muestran la confluencia de las dos tradiciones marítimas europeas en el texto impulsado por Colbert. Unos tienen carácter meramente formal, afectan al empleo de términos marítimos propios de una y otra tradición. Otros tienen mayor enjundia. Son de carácter material y están vinculados con las previsiones de fondo incluidas en la Ordenanza.

En relación al primer bloque, entre otros supuestos, el léxico empleado en la fijación del régimen jurídico de los capitanes, de los contraalmas y de los fletamentos⁵⁹ nos permite considerar la simbiosis alcanzada en estas materias, permitiendo la unión de las tradiciones atlántica y mediterránea.

El primer testimonio nos los proporciona el empleo indistinto de los tres nombres utilizados, desde los siglos medievales, para aludir a los contratos de transporte marítimo en las costas europeas: «nolisement», propio del área mediterránea, y «affrètement» y «charte-partie», más frecuentes en el espacio atlántico⁶⁰. Sucede de igual modo con el nombre dado al precio del contrato al que se denomina «fret» o «nolis»⁶¹.

De igual modo, en la Ordenanza de 1681, los autores utilizan sin distinción alguna los vocablos «maestre» y «patrón», de uso más frecuente en el área atlántica, y el de «capitán», utilizado con mayor asiduidad en el Mediterráneo, para referirse al sujeto responsable de la embarcación⁶².

Lo mismo podemos señalar en lo concerniente al manejo de las palabras «contraalmas» y «nocher» para nombrar al oficial encargado de los aparejos a bordo de la embarcación y responsable de la nave en caso de enfermedad o ausencia del maestre⁶³.

Y, viniendo a las cuestiones de fondo que permiten sostener que en la Ordenanza de la marina se procuró hacer compatibles ciertas reglas marítimas tomadas de los *Rôles d'Oléron* con otras contempladas en el *Libro del Consulado del Mar*, e incluso con otras procedentes del *Derecho Marítimo de Visby*, aunando las distintas tradiciones jurídicas marítimas europeas, también podemos señalar varias muestras⁶⁴.

⁵⁹ PELÁEZ ALBENDEA, M. 2000. «El contrato de fletamento en el Mediterráneo europeo en el siglo XVI». En USUNÁRIZ GARAYOA, J. M.^a (ed.). *Historia y Humanismo. Estudios en honor del profesor Dr. D. Valentín Vázquez de Prada*. Pamplona: Eunsa, pp. 219-224.

⁶⁰ No obstante esta previsión general, en el articulado se utiliza preferentemente la expresión «carta-partida». Esta predilección ratifica la inclinación que tuvieron los autores del texto hacia el mundo atlántico a la que ya nos hemos referido.

⁶¹ La redacción de los dos artículos primeros de los Títulos I y II del Libro III no deja ninguna duda: *Toute convention pour le louage d'un vaisseau, appelée charte-partie, affrètement ou nolisement, sera rédigée par écrit, et passée entre les marchands et le maître, ou les propriétaires du bâtiment* (art. 1, Tít. I). *Le loyer des vaisseaux appelé fret ou nolis sera réglé par la charte-partie ou par le connoissement ...* (art. 1, tít. III).

⁶² Art. 1, tít. 1, lib. II: *Aucun ne pourra ci-après être reçu capitaine, maître ou patron de navire, qu'il n'ait navigué pendant cinq ans...*

⁶³ Art. 1, tít. V, lib. II: *Le contre-maître ou nocher...*

⁶⁴ Para realizar la comparación entre el articulado de los *Rôles d'Oléron* y la Ordenanza de la Marina he utilizado como texto de los *Rôles d'Oléron* la copia de la versión primitiva del Manuscrito *Liber Horn* del Ayuntamiento de Londres. Manuscrito *Liber Horn* de los Archivos del

En la mayor parte de las ocasiones, las previsiones de los textos de origen medieval se refieren a situaciones muy concretas, sin perjuicio de que en la práctica, por extensión, tales reglas se aplicaran a otras circunstancias similares. Cabe recordar que, desde la perspectiva del derecho consuetudinario, estos textos sólo acogen el núcleo básico de la costumbre marítima. El planteamiento de la Ordenanza es algo distinto. El legislador francés del siglo xvii pretende la redacción de un texto extenso, amplio que contemple el mayor número posible de situaciones o problemas. De ahí que, con frecuencia, extienda, de manera expresa, las soluciones previstas en los textos medievales a otras circunstancias similares.

Las semejanzas entre los *Rôles d'Oléron*, el *Libro del Consulado del Mar* y las *Ordenanzas de Visby* con la Ordenanza de la marina de 1681 afectan fundamentalmente a los Libros II y III de la Ordenanza. Los referidos a las gentes del mar, a las embarcaciones y a los contratos marítimos. No caben las coincidencias entre el articulado de los textos medievales y el Libro I de la Ordenanza reservado a la institución del Almirantazgo. Y las coincidencias con el Libro IV de la obra de Colbert referido a la pesca son escasas porque en los textos medievales no se incluyen previsiones referidas a esta actividad marítima. En realidad, en asuntos de pesca sólo cabe la coincidencia entre el contenido de los *Rôles d'Oléron* y la Ordenanza de la marina a través de la versión bretona del código medieval. En concreto a través del capítulo 26 dedicado a la pesca del bacalao y del arenque⁶⁵.

La obligación del maestre de pedir opinión a los miembros de la tripulación antes de iniciar la navegación se contempla en el art. 5 de los *Rôles d'Oléron* y en el art. 1, tít. I, del lib. III de la Ordenanza de la Marina. Además, en la Ordenanza también se establece la obligación del maestre o capitán de consultar a la tripulación diariamente, al medio día, y siempre que fuera necesario, acerca de los distintos extremos vinculados a la navegación (art. 25, tít. I, lib. II).

La fijación en el contrato de fletamento de un plazo para realizar la carga y descarga de las mercancías se prevé en el art. 22 de los *Rôles d'Oléron* y en el art. 4, tít. I, del lib. III del texto de Colbert. En 1681 se contempla, de igual modo, la posibilidad de que la costumbre del lugar, en defecto de previsión en el contrato de fletamento, rija esta materia.

La facultad que se atribuye al maestre de poder vender las mercancías durante el viaje para obtener dinerario con el cual comprar vituallas, arreglar la

Ayuntamiento de Londres. Fols. 355vº-360rº. Se publica por TWISS, *The Black Book of the Admiralty*, cit., 1874, III, pp. 1-33; por KRIEGER, K. F. 1970. *Ursprung und Würzeln der Rôles d'Oléron*. Colonia: Böhlau Verlag, pp. 123-145; y por SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron*, cit., pp. 197-203.

⁶⁵ Manejo la copia de la versión bretona de los *Rôles d'Oléron* del manuscrito 2187 de la Biblioteca Nacional de Francia. *Coustumes de Bretagne*. Tréguier, 1485. Biblioteca Nacional de Francia. Réserve F, 2187. Fols. 2vº-10vº. Se publica en Zeller, H. L. 1915. «Das Seerecht von Oléron nach der Inkunabel Tréguier, Paris, Bibliothèque nationale, Réserve F, 2187», *Sammlung älterer Seerechtsquellen*, XII, pp. 1-29; también en SERNA VALLEJO, *Los Rôles d'Oléron*, cit., pp. 205-212.

embarcación o cubrir otras necesidades similares se recoge en el art. 23 de los *Rôles d'Oléron* y en el art. 19, tít. I, lib. II de la Ordenanza de 1681. Junto a ello, el texto de Colbert contempla la posibilidad de que, con la misma finalidad, el maestre tome dinero a préstamo con la garantía de la embarcación, venda o empeñe los aparejos, o entregue en prenda las mercancías siempre y cuando los miembros más importantes de la tripulación estén de acuerdo con la medida.

La prohibición de que el maestre pueda vender la embarcación sin autorización de los propietarios se recoge en el art. 1 de los *Rôles d'Oléron* y en el art. 19, tít. I, lib. II de la Ordenanza.

De acuerdo con el art. 5, tít. VII, lib. II de la Ordenanza y el art. 5 de los *Rôles d'Oléron*, se prohíbe a los marineros descender a tierra sin contar con el permiso del maestre de la nave con el fin de evitar que las embarcaciones puedan sufrir cualquier tipo de daño en ausencia de los miembros de la tripulación. Ahora bien, en relación a esta cuestión, las previsiones de la Ordenanza son más rígidas que las contempladas en el texto de los *Rôles d'Oléron*.

En el código medieval, el marinero que desciende a tierra sin autorización del maestre sólo es sancionado en el caso de que la nave se pierda. Y, además, cabe la posibilidad de que los miembros del equipaje puedan abandonar la nave temporalmente, sin licencia del maestre, si la embarcación se encuentra suficientemente amarrada y asegurada en puerto, siempre y cuando retornen a tiempo. En cambio, en la Ordenanza, la sanción al marinero que baja a tierra se desvincula del daño que pueda sufrir la embarcación y de la circunstancia de que se encuentre o no suficientemente asegurada a tierra. Sólo por abandonar la nave sin autorización del maestre, el miembro de la tripulación debe ser castigado.

La sanción prevista para castigar a quien infringiera el art. 5 de los *Rôles d'Oléron* se limita a la reparación de los daños que la nave hubiera podido sufrir, mientras que en la Ordenanza la sanción prevista es de naturaleza pecuniaria y, en caso de reincidencia, corporal. Y ello porque, en este caso, la finalidad de la pena no es hacer frente a los daños ocasionados en la embarcación sino castigar la desobediencia del miembro de la tripulación que ha abandonado la nave.

La facultad otorgada al maestre para reparar la nave en caso de que haya sufrido daños o sustituirla por otra en el supuesto de que el arreglo de los desperfectos no fuera posible se prevé en el art. 4 de los *Rôles d'Oléron* y en el 11, del tít. III, lib. III de la Ordenanza. Y la obligación de los comerciantes de pagar el flete de las mercancías salvadas se recoge en el art. 4 de los *Rôles d'Oléron* y en el art. 21, tít. III, lib. III del texto de 1681.

La posibilidad de que los miembros de la tripulación carguen mercancías propias pagando el correspondiente flete en la nave se contempla en ambos textos jurídicos. En concreto en el art. 18 de los *Rôles d'Oléron* y en el art. 2, tít. IV, lib. III de la Ordenanza.

En los *Rôles d'Oléron* y en la Ordenanza se prevén varias formas para la contratación de los miembros de la tripulación. La remuneración puede consistir en el pago de un jornal, es decir, de una cantidad previamente fijada, bien

por tiempo, por ejemplo uno, dos o tres meses, bien por viaje, situación que se plantea si se contrata la tripulación para un viaje a Lisboa, a Londres o a Terranova o en el pago de un mareaje, o lo que es lo mismo, de una cantidad proporcional a los beneficios que se obtengan con la explotación económica de la nave a través de su fletamento. Al mismo tiempo, se establece que en el caso de que el trayecto se alargue y las tripulaciones se hayan contratado por viaje se aumenten sus jornales (art. 20 de los *Rôles d'Oléron* y art. 6, tít. IV, lib. III de la Ordenanza).

El eventual despido de cualquier miembro de la tripulación por parte del maestre sin causa justificada se trata en ambos textos con la finalidad de proteger a la parte más débil, al miembro de la tripulación, garantizándole la remuneración a la que tuviera derecho conforme a las condiciones en que hubiera sido contratado (art. 14 de los *Rôles d'Oléron* y art. 10, tít. IV, lib. III de la Ordenanza).

Otra situación susceptible de producirse durante la navegación es la muerte de un miembro de la tripulación. De igual modo que en el caso anterior, en los *Rôles d'Oléron* y en la Ordenanza, sus autores muestran su preocupación por asegurar que los herederos del fallecido reciban las cantidades que correspondieran a éste por el trabajo realizado en el viaje, en el supuesto de haber sido contratado por tiempo o por viaje, o las que hubiera recibido en base a los beneficios obtenidos al finalizar el viaje en caso de haber optado por la fórmula del mareaje (art. 7 de los *Rôles d'Oléron* y art. 11, tít. IV, lib. III de la Ordenanza).

Y, por lo que se refiere a las previsiones que proceden del *Libro del Consulado del mar* podemos señalar, entre otras, las contenidas en los artículos siguientes: art. 6, tít. I, lib. III de la Ordenanza (caps. 84, 85, 86, 260, 261 y 265 *Libro del Consulado*); art. 1, tít. III, lib. III de la Ordenanza (caps. 83, 188, 189, 190 *Libro del Consulado*); art. 3, tít. III, lib. III de la Ordenanza (cap. 102 *Libro del Consulado*); art. 4, tít. III, lib. III de la Ordenanza (caps. 184 y 185 *Libro del Consulado*); art. 7, tít. III, lib. III de la Ordenanza (caps., 100 y 113 *Libro del Consulado*); y art. 9, tít. III, lib. III de la Ordenanza (cap. 192 *Libro del Consulado*)⁶⁶.

IV. FRAGMENTACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO EUROPEO Y UNIFICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS MARÍTIMOS EN EL CONTINENTE

La unidad del derecho marítimo alcanzada en cada uno de los tres espacios marítimos de Europa en la edad media sobre la base de la costumbre y de los *Rôles d'Oléron*, las *Ordenanzas marítimas* de Visby y el *Libro del Consulado del mar* se rompe a partir de la Ordenanza de 1681. Entonces se inicia un pro-

⁶⁶ La edición manejada del *Libro del Consulado del Mar* es la siguiente: 2001. *Llibre del Consolat de Mar*. Edició del text de la Real de Mallorca, amb les variants de tots els manuscrits coneguts, a cura de Germà Colon i Arcadi Garcia. Barcelona: Fundació Noguera.

ceso que conduce a la fragmentación del derecho marítimo europeo en múltiples derechos marítimos de alcance nacional. Pero, simultáneamente, se produce otro proceso, en este caso de tendencia unificadora, porque se sientan las bases para la homogeneización de los principios marítimos en el continente, superándose la antigua distinción entre las tradiciones jurídicas del Báltico, del Atlántico y del Mediterráneo. Es decir, el derecho marítimo en Europa se divide en tantos derechos marítimos nacionales como países marítimos existen, pero al mismo tiempo se tiende a la homogeneización de los principios marítimos en el continente.

1. FRAGMENTACIÓN NACIONAL DEL DERECHO MARÍTIMO EN EUROPA VERSUS UNIFICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS MARÍTIMOS A PARTIR DE LA ORDENANZA DE 1681

La Ordenanza de la Marina de 1681 marca un antes y un después en la historia del derecho marítimo europeo. Supone el inicio del proceso de fragmentación nacional del derecho marítimo privado en Europa. Desde esta perspectiva es el primer texto marítimo de carácter nacional que se elabora en el continente⁶⁷. Hasta entonces, los textos del derecho marítimo vigentes en las costas europeas habían tenido carácter local o supranacional, pero nunca nacional.

Los *Rôles d'Oléron*, las *Ordenanzas de Visby* y el *Libro del Consulado del Mar* alcanzan tal difusión y aceptación entre quienes se dedican al comercio marítimo que terminan por convertirse en textos comunes al conjunto de los navegantes de cada una de las tradiciones marítimas a las que pertenecen, con independencia de sus respectivos países de procedencia. Nada importa a quienes se dedican al comercio marítimo el origen y la nacionalidad de los textos. Lo relevante es la utilidad que tienen para regir unos intercambios mercantiles que se practican entre puertos pertenecientes a diferentes entidades políticas en los que intervienen individuos de múltiples nacionalidades. Por esta razón, el interés por conocer los orígenes de los tres códigos se plantea tardíamente, ya en el xvii. En los siglos precedentes sólo se realizan copias, y, más tarde, impresiones, de sus articulados.

La idea de la fragmentación del derecho marítimo no significa, sin embargo, que a partir de la promulgación de la Ordenanza de la Marina no rijan unos mismos principios marítimos en las costas europeas. Sólo quiere decir que a partir de la Ordenanza se inicia una tendencia que conduce a que en cada uno de los países se elaboren unas nuevas legislaciones marítimas, con vigencia limitada a cada Estado, lo que conduce a que el derecho marítimo se nacionalice. Desaparece así la idea de un derecho marítimo supranacional, pero unos

⁶⁷ En Suecia, unos diez años antes se había legislado en materia marítima (Szramkiewicz, 1989, 133), sin embargo, en ningún momento la legislación sueca tuvo la trascendencia que alcanzó la Ordenanza de la Marina francesa de 1681. Por este motivo, el mérito de ser el primer texto marítimo de carácter nacional en Europa se atribuye a la Ordenanza francesa.

mismos fundamentos jurídicos inspiran, a partir de entonces, las nuevas legislaciones marítimas en Europa.

Este proceso fue posible porque los tradicionales principios marítimos de origen medieval de los ciclos jurídicos del Atlántico, del Báltico y del Mediterráneo se incorporaron y refundieron, como hemos expuesto, en la Ordenanza de la Marina. Su redacción no supuso la ruptura con el derecho marítimo de los siglos precedentes, un derecho fuertemente arraigado entre quienes se dedicaban a las actividades marítimas. El legislador francés y, siguiendo su modelo, unos años más tarde, el de las demás naciones marítimas europeas, se limitaron a completar y a adaptar el antiguo derecho marítimo a las nuevas realidades económicas de Europa.

2. LA CONSOLIDACIÓN DE LA NACIONALIZACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO Y DE LA UNIFICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS MARÍTIMOS CON LA CODIFICACIÓN

La tendencia a la nacionalización del derecho marítimo en Europa y la simultánea unificación de los principios que rigen este sector del ordenamiento jurídico que se inician con la Ordenanza de la Marina de 1681 se consolidan, definitivamente, en el siglo XIX coincidiendo con la formación de los códigos liberales. En esta etapa, el modelo francés del Código de comercio de 1807 desempeña, de manera similar a lo que había sucedido con el texto de 1681, un papel fundamental.

El Código de comercio francés de 1807 trata de modo sistemático y unitario el derecho mercantil francés, incluido el derecho marítimo. Esta política legislativa en materia comercial constituye una novedad en comparación con la desarrollada por Colbert en la que el derecho mercantil terrestre y marítimo habían sido objeto de dos ordenanzas diferentes. El tratamiento conjunto del régimen jurídico del comercio, terrestre y marítimo, en el Código francés influye decisivamente en los legisladores de la mayor parte de los países europeos en los que a partir de entonces unos mismos textos legales trataran del comercio terrestre y del marítimo⁶⁸.

La vinculación del Código de 1807 con la Ordenanza marítima de Colbert es intensa porque los principios que inspiran la Ordenanza de la Marina de 1681 pasan directamente al Código de Comercio francés que, en buena medida, no es sino una mera transcripción de la Ordenanza colbertiana. Y a partir del Código francés se incorporan a la mayor parte de las legislaciones marítimas europeas porque los legisladores de las demás naciones toman el Código de 1807 como referente para la elaboración de sus nuevas legislaciones marítimas.

⁶⁸ A diferencia de la Ordenanza de 1681 se excluyen del Código de comercio francés de 1807 las materias relativas al Derecho marítimo público. SAINT-JEAN-D'ANGELY, R. de. 1807. *Exposé des motifs des Titres I à VII, inclusivement, du Livre I^{er} du Code du Commerce, présentés au Corps Législatif par..., Conseiller d'État. Séance du premier septembre 1807.*

La dependencia de la parte marítima del Código de 1807 respecto de la Ordenanza de 1681 es manifiesta. Basta leer los articulados de ambos textos para apreciarla. Pero además, los propios autores del Código reconocieron de modo expreso la relación existente entre el nuevo texto y la Ordenanza de 1681. Así, el Consejero de Estado Begouen expresa, en la Exposición de motivos, que en la elaboración del Libro II, dedicado al derecho marítimo, optaron por conservar todos los principios de la Ordenanza de 1681 y que los cambios introducidos fueron de escasa importancia⁶⁹. En el mismo sentido se pronuncia Corvetto, firmante de otra de las Exposiciones de Motivos, en relación a los Títulos IX y X del Libro II⁷⁰.

La aspiración de que el Código de comercio francés se tome como modelo en toda Europa se refleja también en las Exposiciones de motivos. Así sucede en la firmada por Maret⁷¹.

El influjo que la regulación marítima del Código de comercio francés tuvo en muchas de las nuevas legislaciones marítimas europeas es evidente en el caso español. Existe una gran similitud entre el Libro III, «Del comercio marítimo», del Código español de 1829 y el Libro II del Código francés. Las semejanzas afectan a la estructura y a los contenidos.

V. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

1. FUENTES

BEGOUEN (1807): *Exposé des motifs des Titres I à VIII, inclusivement, du Livre II du Code du Commerce, présentés au Corps Législatif par...*, Conseiller d'État. Séance du 8 septembre 1807.

COLBERT, J.B. (s.f.): «Mémoire sur la charge d'amiral de France» en Clément, P. (1979): *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, publiés... par*. III-II^e partie. *Instructions au Marquis de Seignelay. Colonies*, [reimpresión facsímil de la edi-

⁶⁹ ...c'est déjà justifier en grande partie le projet qui vous est présenté, que de dire que nous avons suivi presque toujours l'ordonnance de 1681.

Les huit premiers titres de ce projet, que nous vous apportons ici, vous fourniront la preuve de cette vérité. Les articles nouveaux qui règlent les droits, les devoirs des propriétaires des navires, les privilèges des créanciers, les obligations et les fonctions du capitaine, le sort des équipages, sont à très peu d'exceptions près, en harmonie avec les anciennes dispositions.

Cependant, quelques additions et même quelques changements nous ont paru nécessaires. begouen. 1807. *Exposé des motifs des Titres I à VIII, inclusivement, du Livre II du Code du Commerce, présentés au Corps Législatif par ...*, Conseiller d'État. Séance du 8 septembre 1807.

⁷⁰ CORVETTO. 1807. *Exposé des motifs des Titres IX et X du Livre II du Code du Commerce, présentés au Corps Législatif par ...*, Conseiller d'État. Séance du 8 septembre 1807.

⁷¹ MARET. 1807. *Exposé des motifs des Titres XI, XII, XIII et XIV, du Livre II du Code du Commerce, présentés au Corps Législatif par...* Conseiller d'État. Séance du mardi 8 septembre 1807.

- ción de París, 1865, Imprimerie Nationale], Nendeln /Liechtenstein, documento XXII, pp. 705-706.
- (1670): «Mémoire sur les ordonnances de marine. Decembre 1670» en CLÉMENT, Pierre (1979): *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, publiés... par*. III-I^e partie. *Marine et galères*, [reimpresión facsímil de la edición París, 1864, Imprimerie Nationale], Nendeln /Liechtenstein: Kraus Reprint, documento 211, pp. 320-321.
- (1671): «Instruction pour M. D'Herbigny, sur la réformation des abus introduits dans les amirautés. 1^{er} janvier 1671», publicada en CLÉMENT, P. (1979): *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, publiés... par*. III-I^e partie. *Marine et galères*, [reimpresión facsímil de la edición París, 1864, Imprimerie Nationale], Nendeln /Liechtenstein: Kraus Reprint, documento 212, pp. 321-327.
- (1672): «Instructions à mon fils pour bien faire la première commission de ma charge», publicado en PARDESSUS, J.M. (1837): *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, IV, París, L'imprimerie Royale, pp. 243-244.
- COLBERT DE SEIGNELAY, J.B., MARQUÉS DE SEIGNELAY. (1676): «Carta del marqués de Seignelay a Colbert. Marsella, 29 de octubre de 1676», en CLÉMENT, P. (1979): *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, publiés... par* III-II^e partie. *Instructions au Marquis de Seignelay. Colonies*, [reimpresión facsímil de la edición de París, 1865, Imprimerie Nationale], Nendeln /Liechtenstein, documento 62, pp. 186-187.
- CORVETTO (1807): *Exposé des motifs des Titres IX et X du Livre II du Code du Commerce, présentés au Corps Législatif par ..., Conseiller d'État. Séance du 8 septembre 1807*.
- Droit et preeminences demondit seigneur ladmiral*. s.f. Publicado en TWISS, T. (ed.). 1871, 1873, 1874, 1876: *The Black Book of the Admiralty with an appendix*, [4 vols.], Londres: Her Majesty's Stationery Office [reimpresión, 1965, Wiesbaden, Kraus Reprint], 1871, I, pp. 443-448.
- Édit sur la juridiction de l'amiral, le droit de prise, la pêche du hareng, l'entretien des navires*, etc. París, marzo de 1584, publicado en ISAMBERT, F. A. y A-J. L. JOURDAN y DECRUSY (1821-1833): *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, [29 vols.], París: Belin-Leprieur. Plon, 14, 2^a parte, pp. 556-590.
- Llibre del Consolat de Mar*:
- (2001): COLÓN, GERMÀ y ARCADÍ GARCÍA (eds.). *Llibre del Consolat de Mar. Edició del text de la Real de Mallorca, amb les variants de tots els manuscrits coneguts*, Barcelona, Fundació Noguera y Cambra de Comerç de Barcelona. [Reedición ampliada y con ciertas modificaciones de la edición, 5 vols., de 1981 (vol. I), 1982 (vol. II), 1984 (vols. III.1 y III.2), vol. IV, 1987. Barcelona: Rafael Dalmau].
- Rôles d'Oléron*:
- *Coutumes de Bretagne*. Tréguier, 1485. Biblioteca Nacional de Francia. Réserve F, 2187. Fols. 2v^o-10v^o. Se publica en Zeller, H. L. (1915): «Das Seerecht von Oléron nach der Inkunabel Tréguier, Paris, Bibliothèque nationale, Réserve F, 2187», *Sammlung älterer Seerechtsquellen*, XII, Heildeberg, pp. 1-29. También en SERNA VALLEJO, Margarita (2004): *Los Rôles d'Oléron. El «coutumier» marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*, Santander, Centro de Estudios Montañeses, pp. 205-212.
- Manuscrito *Liber Horn* de los Archivos del Ayuntamiento de Londres. Fols. 355v^o-360^o. Se publica por TWISS, T. (ed.). 1871, 1873, 1874, 1876: *The Black Book of the Admiralty with an appendix*. [4 vols.]. Londres: Her Majesty's Stationery

- Office [reimpresión, 1965, Wiesbaden, Kraus Reprint], 1874, III, pp. 1-33; KRIEGER, K.F. (1970): *Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron*, Colonia, Böhlau Verlag, pp. 123-145. También en SERNA VALLEJO, Margarita (2004): *Los Rôles d'Oléron. El «coutumier» marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*. Santander, Centro de Estudios Montañeses, pp. 197-203.
- Manuscrito *Vespasian* del Museo Británico. Colección Sir Robert Cotton. B. XXII. Fols. 25^r-32^v. Está publicado en SERNA VALLEJO, Margarita (2004): *Los Rôles d'Oléron. El «coutumier» marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*, Santander, Centro de Estudios Montañeses, pp. 249-257.
- MARET (1807): *Exposé des motifs des Titres XI, XII, XIII et XIV, du Livre II du Code du Commerce, présentés au Corps Législatif par... Conseiller d'État. Séance du mardi 8 septembre 1807*.
- Ordonnance de la marine*. Fontainebleau, agosto de 1681. ISAMBERT, F. A. y A-J. L. JOURDAN y DECRUSY (1821-1833): *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*. [29 vols.], París : Belin-Leprieur. Plon. En concreto volumen 19, pp. 282-366.
- Ordonnance du commerce*. Versailles marzo de 1673. ISAMBERT, F. A. y A-J. L. JOURDAN y DECRUSY (1821-1833): *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*. [29 vols.]. París: Belin-Leprieur. Plon. En concreto volumen 19, pp. 92-107.
- Reglement sur le fait de l'admiralte*, publicado en TWISS, T. (ed.). 1871, 1873, 1874, 1876: *The Black Book of the Admiralty with an appendix*. [4 vols.]. Londres: Her Majesty's Stationery Office [reimpresión, 1965, Wiesbaden, Kraus Reprint], 1871, I, pp. 430-442
- SAINT-JEAN-D'ANGELY, R. de (1807): *Exposé des motifs des Titres I à VII, inclusive-ment, du Livre I^{er} du Code du Commerce, présentés au Corps Législatif par ..., Conseiller d'État. Séance du premier septembre 1807*.

2. BIBLIOGRAFÍA

- ANTHOINE DE SAINT-JOSEPH, F. (1844): *Concordance entre les codes de commerce étrangers et le Code de commerce français*, París, Videcoq.
- BRUNETTI, A. (1950): *Derecho marítimo privado italiano*, versión española anotada por R. Gay de Montellá. I. *Parte histórica. De los buques*. II. *De las personas*. III. *Las obligaciones*. 1. *De los transportes marítimos*. 2. *De los siniestros marítimos y de los seguros*, Barcelona, Bosch.
- CLEIRAC, E. (1671): *Us et coutumes de la mer divisées en trois parties*, [1.^a ed., 1647, Burdeos, G. Millanges], 6.^a edición, Rouen, Jean Berthelin.
- CLÉMENT, P. (1979): *Lettres, instructions et mémoires de Colbert, publiés...* III-I^e partie. *Marine et galères*, [reimpresión facsímil de la edición París, 1864, Imprimerie Nationale], Nendeln /Liechtenstein: Kraus Reprint. III-II^e partie. *Instructions au Marquis de Seignelay. Colonies*, [reimpresión facsímil de la edición de París, 1865, Imprimerie Nationale], Nendeln /Liechtenstein.
- CHADELAT, J. (1951): *Histoire de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, tesis. París.
- (1954): «L'élaboration de l'ordonnance de la marine, d'août 1681», *Revue Historique de Droit Français et Étranger*, 2-3, pp. 74-98; 228-253.
- DANJON, D. (1910): *Traité de Droit maritime*. I. *Navires, armateurs, équipages*, París, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.

- DARSEL, J. (1945): *L'amirauté de Bretagne, des origines à la Révolution de 1789*, tesis, París.
- DEROUSSIN, D. (2007): «Fourcroy, Bonaventure de». En Arabeyre, Patrick y Jean-Louis Halpérin y Jacques Krynen. *Dictionnaire historique des juristes français (XIIe-XXe siècle)*. París: Quadrige/Puf. Pp. 342-343.
- DESJARDINS, A. D. (1890): *Traité de Droit commercial maritime. Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*, París, Pedone-Lauriel.
- EMERIGNON, B. M. (1780): *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, Marsella, Jean Mossy.
- GOURON, M. (1938): *L'amirauté de Guienne depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*, tesis, París.
- IGLESIA FERREIRÓS, A. (1982): Recensió a *Llibre del Consolat de Mar*. Vols. I-II. Edició del text de la Real de Mallorca, amb les variants de tots els manuscrits coneeguts, a cura de Germà Colon amb la col.laboració de la Secció Catalana de la Universitat de Basilea. Fundació Salvador Vives Casajuana. Fundació Noguera. Barcelona 1981 y 1982, pp. 262 y 299, *AHDE*, 52, pp. 774-792.
- (1985): Recensió a *Llibre del Consolat de Mar*. Volum III.1. *Estudi jurídic. 2. Diplomatarí*. (Por) Arcadi Garcia. Pròleg del doctor Joseph M. Font i Rius. Fundació Noguera. Fundació Salvador Vives Casajuana. Barcelona, 1984, pp. 298 e 365, *AHDE*, 55, pp. 898-914.
- (1986): «Libro do Consulado da Mar», *AHDE*, 56, pp. 219-439.
- (1989): Recensió a *Llibre del Consolat de Mar*. Volum IV. *Estudi filològic I índexs a cura de Germà Colon i Arcadi Garcia amb la col.laboració de Beatrice Schmid*. Fundació Noguera. Fundació Salvador Vives Casajuana. Barcelona, 1987, 266 pàgs., *AHDE*, 59, pp. 912-917.
- (1992): *La creación del Derecho. Una historia de la formación de un derecho estatal español. Manual*, II, Barcelona, Signo.
- (1995): «Il Libro del Consolato del Mare», *Rivista Internazionale di Diritto Comune*, 6, pp. 81-125.
- (1996): De las costums al Llibre de Consolat o de la dificultad para escribir la historia, *Studia et Documenta Historiae et Iuris*, LXII, pp. 473-512.
- (1996): «Costums de Mar». En IGLESIA FERREIRÓS, Aquilino (ed.). *El Dret comu i Catalunya. Actes del V Simposi Internacional. Barcelona 26-27 de maig de 1995*, Barcelona, Fundació Noguera. Pp. 243-602.
- (1996): *La creación del Derecho. Manual*. II. *Una historia de la formación de un derecho estatal español*, 2ª edición, corregida, Madrid, Marcial Pons.
- (1996): «Il Libro del Consolato del Mare. Appendice», *Rivista Internazionale di Diritto Comune*, 7, pp. 307-369.
- (1997): «La formación de los Libros de Consulado de Mar», *Initium*, 2, pp. 1-372.
- (1997): «El Libro del Consulado del Mar». En PETIT, Carlos (ed.). *Del Ius mercatorum al derecho mercantil: III Seminario de Historia del Derecho Privado. Sitges, 28-30 de mayo de 1992*, Madrid, Marcial Pons, pp. 109-142.
- KRIEGER, K. F. (1970): *Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron*, Colonia, Böhlau Verlag.
- MENAGER, L. R. (1960): *Amiratus. L'émirat et les origines de l'Amirauté (XI^e-XIII^e siècles)*, París, S.E.V.P.E.N. (Impr. nationale).
- OLIVIER-MARTIN, F. (1997): *Les lois du roi*, París, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence. [Reedició de la edició de 1988, París, Éditions Loysel].
- PARDESSUS, J. M. (1828, 1831, 1834, 1837, 1839, 1845): *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, [6 vols.], París, L'imprimerie Royale.

- PELÁEZ ALBENDEA, M. (2000): «El contrato de fletamento en el Mediterráneo europeo en el siglo XVI» en USUNÁRIZ GARAYOA, J. M.^a (ed.), *Historia y Humanismo. Estudios en honor del profesor Dr. D. Valentín Vázquez de Prada*, Pamplona, Eunsa, pp. 219-224.
- RONCIÈRE, CH. M. de la (1934): *Histoire de la marine française. IV. V. La guerre de Trente ans. Colbert*, París, Librairie Plon.
- SAINT-STÉBAN, P. de (1982): «L'ordonnance de la Marine d'août 1681», *Bulletins Semestriels de la Société Française d'Histoire Maritime*, 6, pp. 1-11.
- SELDEN, J. (1635): *Mare clausum, seu de dominio maris*, Londres.
- SERNA VALLEJO, M. (2000): «La historiografía sobre los *Rôles d'Oléron* (siglos xv a xx)», *AHDE*, 70, pp. 471-498.
- (2004): *Los Rôles d'Oléron. El «coutumier» marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*, Santander, Centro de Estudios Montañeses.
- (en prensa): «Las relaciones entre los *Rôles d'Oléron*, el *Llibre de Consolat de Mar* y las *Costumes de mar*: deshaciendo equívocos» en *Libro Homenaje al Profesor José Antonio Escudero*.
- SZRAMKIEWICZ, R. (1989). *Histoire du droit des affaires*, París, Montchrestien.
- TWISS, T. (ed.) (1871, 1873, 1874, 1876): *The Black Book of the Admiralty with an appendix*, [4 vols.], Londres, Her Majesty's Stationery Office, [reimpresión, 1965, Wiesbaden, Kraus Reprint].
- VALIN, R. J. (1760): *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 ou se trouve la conférence des anciens ordonnances des us et coutumes de la mer*. [2 vols.], La Rochelle, Chez Jérôme Legier.
- VERWER, A. (1711): *Nederlants see-rechten; avaryen; en bodmeryen: begrepen in de gemeene Costuimen van der see: de placcaten van Keiser Karel den Vijfden. 1551; en Koning Filips den II. 1563: 't Tractaet van Mr. Quintyn Weitsen van de Nederlantsche avaryen: edne daerenboven in eene Verhandeling nopende het recht der Hollantsche bodemeryen. Verklaerd met aenteikeningen, ook met keurige bijlagen; en 't laetste nieuw-gemaekt; door*, Amsterdam, Jan Boom.
- VIGNOLS, L. (1930): «Une source documentaire trop peu utilisée: Les archives des anciennes amirautés françaises», *Annales d'Histoire Économique et Sociale*, pp. 565-571.

MARGARITA SERNA VALLEJO