

Margarita Serna Vallejo



# LOS RÔLES D'OLÉRON

EL COUTUMIER MARÍTIMO DEL ATLÁNTICO  
Y DEL BÁLTICO DE ÉPOCA MEDIEVAL Y MODERNA

**Centro de Estudios Montañeses  
Santander  
2004**

I PREMIO NACIONAL DE INVESTIGACIÓN DE TEMAS MARÍTIMOS  
"RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY"

MARGARITA SERNA VALLEJO

# *LOS RÔLES D'OLÉRON*



CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES



SANTANDER  
AÑO 2004

---



MARGARITA SERNA VALLEJO

# ***LOS RÔLES D'OLÉRON***

**EL *COUTUMIER* MARÍTIMO  
DEL ATLÁNTICO Y DEL BÁLTICO  
DE ÉPOCA MEDIEVAL Y MODERNA**

I PREMIO NACIONAL DE INVESTIGACIÓN  
DE TEMAS MARÍTIMOS  
“RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY”



Santander  
2004

---

---

© Margarita Serna Vallejo

**Edita:** Centro de Estudios Montañeses

c/ Gómez Oreña 5, 3º, 39003, Santander

**Colabora:** Caja Cantabria. Obra Social.

**Impresión:** Imprenta Cervantina, S.L.

c/ Riomiera s/n, 39011, Santander

ISBN: 84-933708-1-9.

Depósito Legal: SA-1435-2004.

*En memoria de  
Pedro Serna García de los Salmones,  
montañés,  
y de Francisco Barcelona Allué,  
aragonés*

---



Área donde estuvieron en vigor los *Rôles d'Oléron*: de Gibraltar al Báltico.

*Había que obrar, y Nevers habló inmediatamente de los Juicios de Oleron, ese gran coutumier que fijó los derechos del océano. Trató de inflamar a los comensales contra los renegados o extranjeros que pretendían que Ricardo Corazón de León era el autor de los Juicios; también los previno contra la candidatura, más romántica pero tan falaz de Eleanora de Guyena. No -les dijo-, esas joyas (como los inmortales poemas del bardo ciego) no eran la obra de un solo genio: eran el producto de los ciudadanos de nuestras islas, distintos y eficaces como cada partícula de un aluvión. Recordó por fin al liviano Pardessus y encareció a los presentes que no se dejaran arrastrar por su herejía, brillante y perversa. Una vez más tuvo que suponer que mis temas interesaban a otras minorías, confiesa, pero sintió compasión por las personas que lo escuchaban y preguntó:*

*-El gobernador querrá ayudarme en mis investigaciones sobre los Juicios?*

BIOY CASARES, Adolfo. *Plan de evasión*, ed. Galerna, Buenos Aires, 1969, pp. 15-16.

---



---

## Prólogo

Con este libro, que viene a culminar una interesante serie de anteriores aproximaciones al tema, Margarita Serna profundiza en la génesis y en el proceso de expansión experimentado por un texto que llegaría a convertirse en referencia emblemática del Derecho mercantil de la Europa medieval: los llamados *Rôles d'Oléron*, una breve colección donde quedaron recogidas, en parte, las costumbres que rigieron la navegación y el comercio en las áreas marítimas del Báltico y del Atlántico, constituyendo durante cerca de cuatro siglos, desde el XIII al XVII, una especie de Derecho común del tráfico marítimo del norte y oeste europeo.

Inicia su estudio con un análisis a fondo de los múltiples manuscritos que de esta colección de costumbres han llegado hasta nosotros, editados e inéditos, para pasar revista a continuación, con minucioso cuidado, a las diversas teorías que, desde hace más de tres siglos, la historiografía jurídica ha ensayado para desvelar algunos de los problemas que este Código del Mar de Poniente plantea: cómo y por quién fue redactado, dónde y cuándo se efectuó esta redacción, cuál es la naturaleza de sus disposiciones y cuáles fueron las circunstancias que hicieron posible una difusión tan asombrosa como la que testimonia el centenar de copias diseminadas por las costas europeas, desde Gibraltar hasta el Báltico, sobre las que la autora ha elaborado este libro.

Una lúcida disección de dichas teorías le permite a Margarita Serna aceptar algunas conclusiones de partida sobre los mencionados extremos, tan largamente debatidos por la doctrina. Así, en torno al origen de la colección, considera determinante para su formación una circunstancia de tipo político: la consolidación de las monarquías europeas occidentales y el consiguiente desarrollo del comercio, fundamentalmente marítimo, por las costas de las Islas Británicas y de los dominios ingleses en el continente, por las de Francia, por los puertos flamencos y por los castellanos del Cantábrico.

---

Durante los siglos XII, XIII y XIV este comercio naval abrió todo un dédalo de rutas entre las ciudades portuarias de los Países Bajos, Normandía, Bretaña, Inglaterra, Escocia, Francia, Castilla, Escandinavia, del Imperio y del Mar Báltico, una red de pasillos marítimos que tuvo como resultado facilitar la consolidación de un denso tráfico mercantil cada vez más próspero, centrado sobre todo en el transporte de los vinos franceses a Inglaterra y a los Países Bajos. Y esta expansión económica, regida por una serie de normas consuetudinarias de observancia bien arraigada entre marineros, transportistas y cargadores de muy diversas procedencias, hizo aconsejable la redacción por escrito de esas costumbres para facilitar su conocimiento, para dotarlas de una fijeza y de una seguridad que les permitiera alcanzar la confianza de los negociantes y de los hombres de la mar, y para contribuir a su más fácil aplicación en los tribunales.

En este sentido, el contenido de los *Rôles* presenta las características que cabía esperar de un texto de este tipo: un derecho eminentemente práctico y casuístico, nacido directamente sobre los problemas, atécnico, alejado de cualquier tipo de consideraciones doctrinales, y de raíz consuetudinaria, con una fuerza que deriva no de la autoridad política sino de la aceptación espontánea y voluntaria de aquéllos que habían hecho del transporte y del comercio por el mar su medio de vida.

Pero hubo también otros factores que, en opinión de la autora, ayudan a comprender la rápida consolidación que alcanzó este texto: por una parte, la promoción que de él hicieron los reyes europeos, quienes supieron apreciar desde muy pronto los beneficiosos efectos que sobre la economía de sus reinos produciría una adecuada regulación de la actividad comercial; y, por otra, la aceptación de sus normas por las instancias judiciales marítimas y comerciales, que reconocieron unánimemente su condición de derecho mercantil internacional observado por los mercaderes y por los navegantes de todo el occidente europeo, y como tal lo aplicaron en sus tribunales.

La evidente vinculación del contenido de los *Rôles* con el floreciente negocio de la exportación de los vinos de Gascuña y de Poitou a Inglaterra y Flandes, que tomaba como puntos de carga Burdeos y La Rochelle y que era transportado con frecuencia en embarcaciones de Bayona, son datos que la autora somete a una meticulosa valoración para avanzar su hipótesis de que en algunas de aquellas dos localidades pudo ser, con más probabilidad que la isla de Olerón, el lugar de redacción de la obra. En cuanto al momento en que fue redactada, una fina vertebración de datos de naturaleza política, jurídica y económica la inclinan a retrasar la fecha

tradicionalmente aceptada hasta la segunda mitad del siglo XIII. A finales del siglo, el texto original fue utilizado en los puertos de Cantabria y de Bretaña, dando lugar a sendas versiones particulares que tuvieron una rápida difusión, y a lo largo del XIV continuó extendiéndose por Normandía, Inglaterra, los Países Bajos y las costas del Mar Báltico.

El análisis de la versión castellana de los Rôles, las llamadas Leyes o Fuero de Layron, arroja también nuevas e interesantes conclusiones. Para la autora, el corto número de copias conservadas no significa que el texto tuviera una menor difusión que en el resto de Europa, antes bien, se explica por el hecho de que en Castilla esta normativa no se incorporara a recopilaciones jurídicas de carácter general que sirvieran de cauce para posteriores transcripciones, como ocurrió, por ejemplo, en Normandía o en el Báltico; de los cinco ejemplares de la versión castellana que han llegado hasta nosotros, tres debieron pertenecer a navegantes o mercaderes particulares y sólo dos aparecen integrados en cuerpos jurídicos de cierta amplitud: entre los privilegios y ordenanzas de la ciudad de Sevilla uno, y el otro en un texto de tan modesto alcance territorial como el cuaderno de ordenanzas del Cabildo de mareantes de San Vicente de la Barquera.

La reconstrucción que Margarita Serna ensaya de la génesis de esta versión española de los Rôles nos habla de un texto formado por un particular relacionado con el mundo de la navegación mercantil y dotado de un criterio práctico que le permitió apreciar la utilidad que para los profesionales del comercio y del transporte marítimo entrañaría el hecho de tener a su alcance una copia fiable de las normas que regulaban sus actividades. Desechado cualquier tipo de intervención regia en la formación del texto, y más concretamente la de Alfonso X, sustentada durante algún tiempo por un sector de la doctrina, sería la aceptación generalizada de los navegantes castellanos la que llegó a dotarlo de una autoridad que los monarcas castellanos respaldaron sin dudar, conscientes ellos también de los positivos efectos que una justicia mercantil rápida deparaba a la economía de los reinos.

El redactor de esta versión castellana de los Rôles utilizó como modelo dos copias diferentes: una de la versión primitiva y otra de la bretona, lo que le proporciona a la autora una referencia cronológica significativa a la hora de determinar el momento de su formación; combinando este dato con una serie de consideraciones de índole numismática, Margarita Serna lo fija entre los últimos años del siglo XIII y la primera mitad del XIV, rectificando la fecha bastante posterior que había propuesto un especialista tan acreditado como García Sanz.

En cuanto al lugar en el que fue escrita la versión castellana, rechaza la autora los argumentos sobre los que el citado García Sanz sostiene su hipótesis de que debió ser elaborada en las costas de Normandía, inclinándose por localizar su redacción en alguna parte de las costas septentrionales castellanas.

La circunstancia de que el Fuero de Layron conste de un capítulo más de los que contiene la versión primitiva, que va añadido al final de los que aparecen en ésta y que el redactor ha tomado de la versión bretona, justifica que pueda hablarse de una versión particular de los Rôles, y no de una mera copia castellana. Una versión de vigencia extendida en el espacio a lo largo de las costas meridionales y nórdicas de Castilla y prolongada en el tiempo durante cerca de tres siglos.

Éste es, en síntesis, el contenido de una obra escrita con ejemplar rigor, desde la solvencia científica de una investigadora que sabe resolver con limpieza y con aparente sencillez los retos a los que se enfrenta. Porque para alcanzar esta apariencia de sencillez han sido necesarias muchas horas de reflexión, ha habido que someter el razonamiento a una disciplina silogística que permitiera situar en su lugar adecuado cada una de las piezas de ese rompecabezas que es siempre una investigación sobre fuentes. Sólo cuando esto se ha conseguido, cuando cada elemento de la argumentación ha sido colocado precisamente en la posición que le corresponde ocupar dentro de la totalidad del discurso, es decir, cuando el trabajo ha superado los niveles de exigencia que la seriedad de la autora le impuso, sólo entonces de su lectura surge esa engañosa impresión de facilidad que es privativa sólo de las obras que han madurado con la lentitud con que lo hacen siempre los estudios bien hechos.

Margarita Serna, que ha acreditado ya suficientemente en anteriores monografías la honradez de una ejemplar manera de trabajar, no hace tampoco en ésta que ahora ve la luz concesión ninguna a los alardes de ingenio gratuito, ni cede a las tentaciones –tan al uso hoy– de deslumbrar al lector con aparentes originalidades cuya brillantez en vano pretende disfrazar fútiles trivialidades. Y para una Universidad desfallecida y doliente como la nuestra, personas de su talante intelectual y obras de este porte dejan abierto sin duda ninguna, todavía, un resquicio para la esperanza.

**Enrique Gacto Fernández**

*Catedrático de Historia del Derecho. Universidad de Murcia*

## Introducción General

*Le commerce maritime, quelque part  
qu'il soit exercé, réclamant les mêmes  
conditions dans les lois ou dans les coutumes  
destinées à le régir; non seulement il y a  
nécessité de s'occuper des mêmes matières,  
mais encore il faut presque les traiter dans le  
même ordre.*

PARDESSUS, Jean Marie. *Collection  
des lois maritimes...* París: I, 1829, pp. 396-397.

I. El mar y todo lo relacionado con él ha fascinado a los hombres desde la antigüedad, de manera que las diversas actividades relacionadas con el mismo y los distintos aspectos relativos a la vida de los navegantes, han llamado, desde siempre, la atención de los hombres. Atracción irresistible de la que no han quedado libres pintores, escultores, escritores y cineastas entre otros colectivos.

En este sentido, cómo no recordar el cuadro de Sorolla titulado, *¡Y aún dicen que el pescado es caro!* (1), que llama la atención acerca de la muerte de un pescador. O la preciosa escultura, que siempre tienta ser llevada a casa, de Pablo Gargallo, *El pequeño marinero con pipa* (2), pequeño, no por cuestiones de edad o de altura del protagonista, sino por las medidas de la obra.

O desde la perspectiva del cine y de la literatura, el mundo de la caza de las ballenas reflejado en *Moby Dick* de Herman Melville (3), obra magistralmente llevada al cine por John Huston, con Gregory Peck en el papel del atormentado y lisiado capitán Ahab (4), e ilustrada de manera preciosísima por José Ramón Sánchez (5); o la producción de Jack London, en la que una y otra vez queda refle-

---

jada su pasión por el mar y la navegación; o los poemas de Stevenson; o la excepcional película de John Ford *Hombres intrépidos* (6) que comienza con una clara descripción de lo que supone la vida en el mar, apuntando la voz del narrador que mientras que los hombres con sus odios y deseos son capaces de cambiar la tierra no pueden cambiar el mar, de manera que tampoco ellos cambian, porque viven en un mundo solitario y apartado, dejándose llevar de un barco oxidado a otro, tejendo, sin embargo, las redes vitales de las naciones.

Y por encima de todas éstas y otras muchas aproximaciones a quienes han tenido y tienen en el mar su modo de vida, *Hombres de Arán* de Flaherty (7), maravilloso y excepcional testimonio documental cinematográfico de la vida de los pescadores de las islas de Arán, al este de Irlanda, trasladable en lo sustancial a otras muchas comunidades de pescadores de cualquier lugar de la tierra. Y *Gran Sol* de Ignacio Aldecoa (8) quien, después de compartir la experiencia de la pesca de altura con los marineros del Cantábrico, escribió esta excepcional novela.

Esta atención que desde los más diversos ámbitos de la cultura se ha dispensado al mundo marítimo se debe a que desde la más remota antigüedad ha habido individuos que han tenido en el mar su modo de vida, de manera que el mar ha sido desde siempre un elemento vital para la humanidad. Y precisamente por ello, porque el mar forma parte de la vida de muchas gentes, el Derecho también se ha ocupado de él y de sus protagonistas, lo que explica que algunos historiadores del derecho, a los que igualmente nos cautiva el mar, nos hayamos aproximado a él, a sus gentes y a las actividades en él desarrolladas con el fin de conocer el modo en que a lo largo de los tiempos las diferentes ocupaciones vinculadas con el mar se han ordenado jurídicamente (9).

**II.** Ya en los ordenamientos jurídicos de algunos pueblos de la antigüedad relacionados con el Mediterráneo existieron normas que organizaron el fenómeno marítimo y que contribuyeron a la constitución de un estilo que, incorporado a la civilización romana, dio origen a la tradición marítima del Mediterráneo. Mientras que en las costas nórdicas y occidentales de Europa se formaron dos ciclos marítimos, el del Báltico y el del Atlántico, que enseguida tendieron a aproximarse. De manera que en los siglos medievales, una vez que se produjo aquel acercamiento, se distinguen dos tradiciones marítimas en las costas europeas: la de Levante, en el Mediterráneo, y la de Poniente en el Atlántico, que a su vez se extiende hasta el Báltico.

A la formación o delimitación de estas dos concepciones de la cultura marítima que tienen su reflejo en todos los aspectos de la actividad marítima, desde el derecho y las costumbres náuticas hasta la arquitectura naval, contribuyeron distintas circunstancias. La mayor peligrosidad de la navegación por las costas del occidente y del norte de Europa por tratarse de aguas abiertas, situadas en latitudes más septentrionales, con condiciones climatológicas adversas que obligaron, por ejemplo, a que bien por costumbre, bien por imposición, se prohibiera la navegación durante los meses invernales en el Báltico y en el Mar del Norte y que se limitara en el resto del Atlántico. La diferente evolución del comercio en ambas áreas. Téngase en cuenta que en las costas del Mediterráneo se recuperó el tráfico mercantil con anterioridad al momento en que tuvo lugar este mismo hecho en las fachadas occidental y nórdica de Europa. Las diversas técnicas náuticas desarrolladas en unos mares y otros. Y los continuos contactos establecidos entre sí por los navegantes pertenecientes a un mismo ciclo.

Ahora bien, pese a las diferencias que se aprecian entre ambas tradiciones se descubren puentes entre los dos ciclos porque, si bien es cierto que los contactos mantenidos entre sí por los navegantes fueron cuantitativamente más frecuentes entre individuos pertenecientes a una misma área geográfica, también fueron habituales los intercambios entre ambas zonas, lo que permitió el trasvase de conocimientos, no sólo náuticos, sino también jurídicos, de un área a otra. En este sentido, es significativo lo que sucedió en la Península Ibérica. Situada en la intersección de las dos tradiciones, hubo una continua comunicación entre los navegantes de una y otra, sin perjuicio de que en una parte de sus costas imperaran los elementos del ciclo de Poniente y en el resto fuera preponderante el de Levante. Esto favoreció, más que en ninguna otra parte del continente, incluso que en Francia, cuyas costas también están bañadas por el Atlántico y por el Mediterráneo, los intercambios entre ambas tradiciones.

La consolidación de estos dos modos marítimos en los siglos bajomedievales se favoreció por el general renacimiento que vivió Europa a partir del siglo XI y, especialmente, del XII y del XIII una vez desaparecido, o al menos mitigado, el peligro de las invasiones que habían asolado las tierras europeas en los siglos alto-medievales. En aquel período, Europa atravesó una etapa rica en acontecimientos políticos, artísticos, culturales, económicos y jurídicos que favorecieron el florecimiento del comercio. Auge comercial que tuvo su reflejo en el ámbito jurídico. De manera que de un lado, se formó un nuevo derecho mercantil marítimo. Hecho que

---



se aprecia en las costas italianas en los siglos X y XI, en las catalanas en el XII y XIII, y en las atlánticas y bálticas entre el XII y el XIV. Y de otro, se crearon distintas jurisdicciones marítimas privilegiadas que, al margen de las ordinarias, resolvieron de un modo rápido muchos de los conflictos planteados al compás del desarrollo del comercio.

**III.** La parte más importante de aquel nuevo derecho marítimo se elaboró por los propios intervinientes en el comercio por mar, por los navegantes. Lejos por tanto de la actividad de los juristas y de las cancillerías reales. Tuvo en la costumbre, y no en la ley, su fuente principal. Realidad que permitió que se configurara como un derecho esencialmente consuetudinario, práctico, sencillo, exento de formalidades, atécnico y alejado por completo de las complejidades que ofrecían ya otros sectores del ordenamiento jurídico como consecuencia de la importancia que los juristas estaban alcanzando en Europa al compás de la difusión del Derecho Común.

Más tarde, algunos individuos, de los que desconocemos prácticamente todo, redactaron una parte de aquellas normas consuetudinarias del Mediterráneo, del Atlántico y del Báltico, en el momento en que éstas ya habían alcanzado cierto desarrollo y se habían convertido en el derecho marítimo común de todos los que intervenían en el comercio en cada una de las tres áreas. Fijación escrita de este derecho que coincidió en el tiempo con el crecimiento de los intercambios mercantiles, tanto en número como en complejidad, al incrementarse las tripulaciones mixtas y al consolidarse los trayectos de gran cabotaje, es decir, aquéllos que se realizaban superando los límites territoriales de un reino sin perder de vista la línea de la costa. Así pues, éste fue el origen en la edad media de distintos textos jurídico-marítimos, unos de alcance local, otros de vigencia general, destinados a regular el tráfico mercantil por mar. Entre los primeros, cabe recordar entre otros muchos los estatutos marítimos de las ciudades italianas de Amalfi, Pisa, Trani y Venecia en el Mediterráneo, las *Ordenanzas marítimas de Amsterdam* en el Atlántico y el *Derecho marítimo de Lubeck* en el Báltico. Entre los segundos destacan por la difusión que alcanzaron el *Libro del Consulado del Mar* en el Mediterráneo, las *Ordenanzas* o *Supremo Derecho Marítimo de Visby* en el Báltico y los *Rôles d'Oléron* en el Atlántico, obra que por sorprendente que pueda parecer, y con ello enlace con el principio de esta introducción, es el objeto de estudio de

Nevers, uno de los personajes del relato de Adolfo Bioy Casares titulado *Plan de evasión* (10).

Todos estos textos no fueron las únicas fuentes del derecho marítimo medieval y moderno en las costas europeas. Otras normas también forman parte de él. Así, junto a ellos hay que tener en cuenta las costumbres nacidas de la misma práctica comercial que nunca se redactaron; las normas de contenido marítimo de alcance bien general, bien local, dictadas por las autoridades de los distintos territorios; y las disposiciones de carácter gremial elaboradas en el marco de las cofradías de mareantes y pescadores e instituciones similares en los distintos puertos.

IV. El objeto del trabajo que el lector tiene en sus manos se limita al estudio del texto de los *Rôles d'Oléron*, lo que significa que sólo se aborda el análisis de una parte, probablemente la más importante, del derecho mercantil de la tradición marítima de Poniente. Derecho que, teniendo un origen consuetudinario, se redactó parcialmente dando origen a los *Rôles d'Olerón*. De manera que este texto no fue sino el conjunto de reglas escritas que contemplaban el régimen jurídico básico de las relaciones establecidas entre los comerciantes, las tripulaciones, los pilotos, los maestros y los propietarios de las naves con motivo del desarrollo del comercio marítimo en los siglos medievales y modernos. Obra que se difundió no sólo por las costas atlánticas sino también por las bálticas, a partir de la incorporación de su articulado a las *Ordenanzas o Supremo Derecho Marítimo de Visby*. Ahora bien, en esta ocasión no se agota el estudio de todos los aspectos relativos a los *Rôles d'Oléron* porque las condiciones de la publicación sólo han permitido dar a la imprenta una parte de los resultados obtenidos en el marco de una investigación más amplio sobre el tema.

El análisis de los *Rôles d'Oléron* se inicia en el siglo XIII, momento en el que el texto se redactó, y concluye a finales del siglo XVIII porque a partir del XIX, en el marco de los nuevos Estados liberales, se formaron unos nuevos derechos marítimos de ámbito nacional que supusieron el fin de la idea de un derecho marítimo común a cada uno de los mares europeos y con ello el abandono de los viejos textos marítimos de origen medieval, incluido el de los *Rôles d'Oléron*. En realidad el proceso que condujo a la formación de estos derechos marítimos nacionales se inició en 1681 con la promulgación de la *Ordenanza francesa de la marina* (11), sin embargo, no se consolidó hasta el siglo XIX con la elaboración en los distintos

---

países europeos de los nuevos códigos mercantiles en los que se incluye entre sus contenidos todo lo relacionado con el derecho marítimo privado.

El marco geográfico que abarca esta investigación es muy amplio. Comprende las costas del occidente y del norte de Europa por cuanto en todo este espacio los *Rôles d'Oléron* fueron considerados una fuente del derecho marítimo entre los siglos XIII y XVIII. Por este motivo, en las próximas páginas se analizará cómo fue posible que desde el suroeste francés, lugar de elaboración del texto, esta colección de derecho marítimo se difundiera hacia el sur, hasta el estrecho de Gibraltar, y hacia el norte, hasta el Báltico. Sin embargo, dado que el trabajo se ha elaborado en el marco de la Historia del Derecho español se prestará mayor atención a los aspectos relativos a su difusión por las costas castellanas.

V. El libro consta de tres capítulos en los que se profundiza en dos grandes cuestiones: la formación de las cuatro versiones que hubo de los *Rôles d'Oléron* y el papel que la monarquía y la justicia tuvieron en la consolidación del código marítimo como derecho común de los navegantes de las costas atlánticas y nórdicas de Europa. En lo que afecta al primer aspecto hay que tener en cuenta que sobre la base de la versión primitiva se formaron con posterioridad otras tres redacciones. Una en Bretaña, otra en la Corona de Castilla y una tercera en Inglaterra. Por lo que se refiere a la segunda cuestión, conviene tener presente que si bien ni la monarquía ni la justicia intervinieron en la redacción del articulado, la actitud que mantuvieron ante el texto facilitó su consolidación como derecho vigente.

El primer capítulo se centra en el estudio de la versión primitiva de los *Rôles d'Oléron*. La que alcanzó una mayor difusión. De este modo, tras prestar atención a los manuscritos y ediciones de aquella redacción primigenia, abordo la complicada cuestión de sus orígenes. Realizo un repaso del modo en que los distintos aspectos vinculados a la formación del código se han contemplado en la historiografía española y europea desde época moderna y hasta nuestros días. Y a continuación expongo mi visión del origen de la colección, analizando los factores jurídicos y extrajurídicos que hicieron posible su redacción y todo lo relacionado con la autoría del texto y con el lugar y momento de su formación. El capítulo concluye con el estudio del modo en que esta versión primitiva de los *Rôles d'Oléron* se convirtió en la fuente más importante del derecho marítimo común del oeste y del norte de Europa.

El segundo capítulo se dedica a las versiones bretona, castellana e inglesa de la colección, de manera que después de referirme a las copias y ediciones de cada una de ellas, expongo las circunstancias en las que cada una de ellas se formó y difundió por las costas europeas.

La primera parte del tercer capítulo tiene por objeto profundizar en el apoyo que las distintas monarquías cuyas costas están bañadas por el Atlántico y el Báltico prestaron a la difusión de los *Rôles d'Oléron*. Apoyo que en unas ocasiones fue tácito y en otras expreso. Ya en la segunda parte me refiero a la utilización que se hizo del texto en las diferentes instancias judiciales, ya fueran jurisdicciones comunes, privilegiadas de carácter marítimo o arbitrales.

Para otra ocasión queda lo relacionado con el contenido de cada una de las cuatro versiones, los aspectos relativos a las influencias que se aprecian en el texto y el análisis del modo en que a partir de la *Ordenanza francesa de la marina* de 1681 se rompe con la idea de un derecho marítimo común en los mares europeos y se inicia el proceso de formación de derechos marítimos nacionales. Ordenamientos que en cualquier caso tomarán como principios fundamentales los contemplados en el *Libro del Consulado del Mar*, en los *Rôles d'Oléron* y en las *Ordenanzas de Visby*.

**VI.** Dentro de las fuentes que han servido de soporte al trabajo se incluyen tanto fuentes bibliográficas como documentales. El acceso a las primeras ha sido relativamente sencillo porque la bibliografía en relación al tema no es ni mucho menos abundante. En este sentido, nótese que el interés que esta colección de derecho marítimo medieval ha despertado en la doctrina ha sido tardío, hasta el siglo XVII no empiezan a aparecer las primeras referencias a los *Rôles d'Oléron* en las obras de distintos autores (12), y considerablemente menor al suscitado por otros textos de similares características como es el caso del *Libro del Consulado del Mar*. Por el contrario, el manejo de las fuentes documentales ha sido bastante más difícil porque se encuentran diseminadas en archivos y bibliotecas de todos los lugares por los que se difundió el texto. Dentro de estas fuentes documentales, las diferentes copias y ediciones del texto forman el bloque más importante.

Cada cierto tiempo, a medida que se abren u organizan archivos y bibliotecas, aparecen copias y ediciones de los *Rôles d'Oléron* de las que hasta entonces no se tenía noticia. Por este motivo, la posibilidad de elaborar un listado completo de las reproducciones identificadas del texto es prácticamente imposible. Por otra

parte, se debe tener presente que la deficiente ordenación y catalogación de muchos archivos y bibliotecas no es la única limitación al manejo de las distintas copias de los *Rôles d'Oléron*. A este obstáculo se unen otros como son el amplio espacio físico en el que los *Rôles d'Oléron* tuvieron vigencia, lo que hace prácticamente imposible que pueda ser abarcado y tener noticia de modo inmediato de la localización de nuevas reproducciones; la diversidad de fondos documentales en los que se contiene su articulado porque aparece tanto en documentos públicos como privados y, dentro de cada una de estas categorías, en documentación de muy diversa naturaleza; y el hecho de que el texto se vertiera a distintas lenguas, latinas y no latinas, circunstancia que también entorpece el acceso a algunas copias.

Pese a todas estas dificultades he tenido conocimiento, bien directamente a través de su manejo, bien indirectamente por medio de las noticias proporcionadas por otros autores de un número importante de copias de la obra. En cualquier caso se debe tener en cuenta que, con total seguridad, habrá reproducciones de las que no he tenido noticia y que las lagunas serán mayores en relación a las originarias de los puntos geográficos más alejados de la Península Ibérica. Sin embargo, no creo que esta realidad haga desmerecer las conclusiones que a lo largo de la exposición ofrezca porque los resultados que se presentan se han obtenido después de trabajar sobre casi cien reproducciones. Nótese que Krieger (13), Shephard (14) y Cousin (15), los últimos autores que hasta la fecha se habían ocupado de los *Rôles d'Oléron*, trabajaron sobre la base de entre treinta y cuarenta reproducciones de las distintas versiones del texto.

La mayor parte de las copias utilizadas pertenecen a los siglos XIV y XV, una al XIII y el resto a los siglos XVI, XVII y XVIII. De estos datos se desprenden varias ideas. Que no se nos ha transmitido, o al menos que no se conoce actualmente, más que una copia del siglo XIII, la incluida en el manuscrito *Liber Horn* de los archivos de Londres, momento en el que se formó la colección (16). Que no se ha conservado el original, circunstancia que, en última instancia, es la causa de muchas de las dudas que se han planteado y que aún existen en torno al texto, y como consecuencia de ello, de las discusiones suscitadas en relación al origen de la colección, que no se hubieran producido, o al menos no de manera tan intensa, de haberse podido manejar el original. Y, finalmente, que la vigencia de este código fue importante no sólo atendiendo al espacio geográfico donde estuvo en vigor sino también en relación al prolongado período durante el cual su articulado constituyó una parte del derecho marítimo de las costas atlánticas y nórdicas de Europa.

Si se presta atención a los territorios de donde proceden los manuscritos se observa que las zonas donde se han conservado más copias, de lo cabe deducir la existencia de un mayor número de reproducciones y, por tanto, también una mayor difusión del texto son Francia e Inglaterra. Realidad que se explica por la concurrencia de varias circunstancias. El origen francés de la colección. La existencia del imperio angevino que se extendió sobre tierras inglesas y del suroeste francés y que favoreció los intercambios de todo tipo, incluidos los mercantiles y los jurídicos, entre estas dos partes del continente (17). La amplia utilización que hubo de la lengua francesa en Inglaterra, que compitió con el latín en el mundo del derecho, en el de la literatura y en los ambientes mercantiles (18). La temprana consideración de los *Rôles d'Oléron* como derecho vigente no sólo por parte de los navegantes, sino también por diferentes instituciones públicas de ambos lados del Canal, lo que propició la reproducción del código en muchos documentos oficiales o semioficiales. Y, finalmente, la redacción de las costumbres de las distintas regiones francesas, proceso jurídico que, además de encontrarse en el origen del código, propició la realización de nuevas copias del texto marítimo después de que su articulado se incluyera en las costumbres de Bretaña y de Normandía.

**VII.** A lo largo del tiempo, distintas expresiones se han utilizado para referirse a los *Rôles d'Oléron* al margen de este nombre y de las particulares denominaciones con las que la colección se conoció en algunas de las naciones por las que se difundió, *Fuero* o *Leyes de Layron* en la Corona de Castilla y *Vonnissen van Damme* y *Zeerecht van Westcapelle* en los Países Bajos. De manera que al prestar atención a los títulos con los que se encabeza el articulado del código en las diferentes copias se aprecia que aparecen expresiones, en distintas lenguas, tan variadas como son las de *rôles*, *leyes*, *juicios*, *usos*, *costumbres*. Diversidad de términos que, durante un tiempo, provocó cierta confusión acerca del origen y naturaleza del texto.

La expresión *rooles*, primitiva forma de *rôles*, que aparece en los manuscritos franceses y en las primeras ediciones al referirse a la colección (*rolls* o *roolles*) (19), se aplicó en Francia a los actos de los tribunales escritos en pergaminos rodados, de ahí que posteriormente, en algunas ocasiones, se le añadiera los términos *jugements*, *judgements*, *juicios* (20), de acuerdo con la consideración de un supuesto origen judicial de la obra (21). Más tarde, se tendió a la generalización de las expresiones *lois*, *leyes*, *ordenamiento*, *laws*... (22), quizás para señalar un supues-

to origen real o la participación de algún monarca en su difusión, quizás para indicar que sus disposiciones eran derecho en tanto previsiones justas porque, de acuerdo con el pensamiento de distintos autores entre los que cabe tener en cuenta a Isidoro de Sevilla, la única diferencia entre la costumbre y la ley residía en la escritura en tanto que una y otra eran derecho mientras fueran justas (23).

Pero no son éstos —*rooles, jugements, lois*—, en diferentes lenguas, los únicos vocablos empleados para referirse al código marítimo. También se recurrió a expresiones como *us* y como *coutume* (24), quedando de este modo de manifiesto el posible origen consuetudinario del derecho marítimo incorporado a la colección. E incluso en algunas fuentes aparecen la palabras *droits, derechos*, como sucede en el artículo 42 de los privilegios otorgados a los comerciantes castellanos por el monarca francés en 1364 (25).

También en alguna ocasión, se utilizaron simultáneamente todas estas expresiones. Como sucede en una instrucción sobre los derechos del Almirantazgo francés del siglo XIV en la que para referirse a los *Rôles d'Oléron* se utiliza la fórmula *droitz, jugemens, coustumes et usaiges d'Olleron* (26).

Esta variedad de términos pone de manifiesto el complejo y durante un tiempo desconocido origen de los *Rôles d'Oléron*, pues, conteniendo fundamentalmente disposiciones de carácter consuetudinario, nacidas al compás de la actividad mercantil marítima, pronto fueron aceptadas como derecho en vigor no sólo por los navegantes sino también por quienes resolvían las causas marítimas y por los propios monarcas quienes propiciaron su difusión y su aplicación en los distintos reinos.

**VIII.** Finalmente, en la parte última de esta introducción no podían faltar los agradecimientos a aquellas instituciones y personas que han tenido un papel importante en la elaboración y publicación del libro.

Al Ministerio de Educación y Ciencia y a la Universidad de Cantabria que en los años 1996 y 1999 me financiaron sendas estancias de investigación en París que me permitieron acceder a los fondos depositados en las diferentes sedes de la Biblioteca Nacional de Francia y en la Biblioteca Cujas dependiente de la Sorbona.

La deuda de gratitud que he contraído en el transcurso de estos años con la Biblioteca de la Universidad de Cantabria y, en particular, con su Servicio de Acceso al Documento es infinita. Sin su eficiencia a la hora de conseguir fuentes y bibliografía en archivos y bibliotecas diseminados por toda Europa, esta obra nunca

se hubiera podido elaborar. Su trabajo constituye un instrumento imprescindible para los investigadores de la Universidad de Cantabria porque permite poder afrontar el estudio de cualquier tema con independencia del lugar donde se encuentren depositadas las fuentes. Agradecimiento que debo extender a otras bibliotecas y archivos en los que de manera incondicional he tenido siempre la suerte de contar con la ayuda de su personal: Biblioteca Central de la Marina en Madrid, Biblioteca del Museo Naval de Madrid, Biblioteca Municipal de Santander, Biblioteca Nacional de Madrid, Biblioteca Santa Cruz de Valladolid, Biblioteca Universitaria de Valladolid, Biblioteca Universitaria de Oviedo, Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Archivo General de Simancas, Centro de Patrimonio Documental de Euskadi, Museo de Pontevedra, Museo Marítimo del Cantábrico en Santander, Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera, Archivo Municipal de Castro Urdiales, Archivo Municipal de Santander, Fundación Marcelino Botín.

Sabine Hassa y el Gabinete de Traducción Babel se encargaron de la complicada tarea de la traducción de las fuentes alemanas y holandesas.

También, quiero mostrar mi más profunda gratitud a los Doctores D. Enrique Gacto Fernández, D. Juan Baró Pazos, D. Salustiano de Dios de Dios, D. Vicente García Edo y Dña. Carmen Carracedo Falagán, Catedráticos y Profesores Titulares de Historia del Derecho y miembros de la Comisión que resolvió el concurso oposición que con el fin de cubrir una plaza de profesor titular de Historia del Derecho de la Universidad de Cantabria se celebró en Santander el 11 de agosto de 1998. Los comentarios y observaciones que me formularon en aquel acto acerca del trabajo que ahora se publica han resultado fundamentales para su reelaboración.

Por último, en este momento de la publicación, etapa final de un largo proceso iniciado en 1996, el agradecimiento a la Escuela de Marina Civil de la Universidad de Cantabria, al Centro de Estudios Montañeses de Santander y al Instituto de Estudios Marítimos “Juan de la Cosa” de la misma ciudad es inevitable. No sólo por la concesión en el año 2003 del I Premio Nacional de Investigación en temas marítimos “Rafael González Echegaray” por este trabajo sino también porque han hecho posible su publicación. De manera particular, quiero mostrar mi agradecimiento a algunas personas vinculadas a estas instituciones. A D. Leandro Valle, Presidente del Centro de Estudios Montañeses de Santander. A D. José Luis Casado Soto, Director del Museo Marítimo del Cantábrico en Santander. A D. Juan José Achútegui y a D. Víctor Moreno, Director y Subdirector respectivamente de

---



la Escuela de Marina Civil, a D. Iván Martínez, profesor del mismo centro de la Universidad de Cantabria, a D. Carlos A. Pérez Labajos, profesor también de la Escuela de Marina Civil y Director de la *Revista Journal of Maritime Research* (antes Estudios e investigaciones Marinas. *Revista de la Sociedad Española de Estudios Científicos Marinos*). Y, muy especialmente, a la familia González Echegaray.

#### NOTAS:

- (1) Museo del Prado.
- (2) Museo Pablo Gargallo de Zaragoza.
- (3) MELVILLE, Herman. *Moby Dick; or The Whale*, 1851.
- (4) HUSTON, John. *Moby Dick*, 1956.
- (5) MELVILLE, Herman. *Moby Dick o la ballena blanca*. Dibujos y óleos de José Ramón Sánchez. Traducción de Juan Gómez Casas. Estudio preliminar de Jesús Vega Mediavilla. Villanueva de Villaescusa (Cantabria): Ediciones Valnera, 2002.
- (6) FORD, John. *The Long Voyage Home*, 1940.
- (7) FLAHERTY, Robert J. *Man of Aran*, 1934.
- (8) ALDECOA, Ignacio. *Gran Sol*, 1957.
- (9) Estos primeros párrafos de la introducción coinciden con el inicio de la conferencia que pronuncié en la Escuela de la Marina Civil de la Universidad de Cantabria con motivo de la entrega del I Premio de Estudios Marítimos “Rafael González Echegaray” y de la celebración de San Telmo, patrono de la Escuela, el 10 de abril de 2003. El texto de esta intervención bajo el título “El viejo derecho de los navegantes del mar de Poniente” se publicó en *EIM. Estudios e Investigaciones Marinas* (ahora *Journal of Maritime Research*) volumen 2, número 1, 2002, pp. 77-86.
- (10) BIOY CASARES, Adolfo. *Plan de evasión*, 1945.
- (11) *Ordonnance de la marine*. Fontainebleau, agosto de 1681. ISAMBERT, François-André / JOURDAN, Athanase-Jean-Léger / DECRUSY. *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, 29 vols. París: 1821-1833, por la cita, 19, pp. 282-366.
- (12) SERNA VALLEJO, Margarita. “La historiografía sobre los *Rôles d'Oléron* (siglos XV a XX)”, *AHDE*, 70, 2000, pp. 471-498.

(13) KRIEGER, Karl-Friedrich. *Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron*. Colonia: 1970.

(14) SHEPHARD, James. *Les origines des Rôles d'Oléron*. Mémoire de Maîtrese d'histoire médiévale préparé sous la direction de M. le professeur R. Favreau. Universidad de Poitiers, julio, 1983, pp. 28-37.

(15) COUSIN, Isabelle. *Les Rôles d'Oléron. Origines et destinée d'une règle maritime*. Mémoire DEA Nanterre, 1996 y "Aux origines des Rôles d'Oleron", *Méditerranées*, 13, 1997, pp. 145-170.

(16) Manuscrito *Liber Horn* de los Archivos del Ayuntamiento de Londres, fols. 355v.-360r.

(17) El imperio angevino no fue sino el resultado de la reunión de diversos territorios en manos de Enrique Plantagenêt en apenas cinco años. En 1149 recibe de su padre el ducado de Normandía, al que estaba unido la soberanía sobre el condado de Bretaña. En 1151, tras la muerte de su progenitor, adquiere los condados de Anjou, Maine, Touraine. El matrimonio con Leonor de Aquitania le permite incorporar el ducado de Aquitania que comprende Poitou, Gascuña, Angoulême, Périgord y Auvergne. Y en 1154 extiende su dominio a las tierras inglesas tras su acceso al trono de Inglaterra. Este imperio, después de la muerte de Ricardo I en 1199, se fragmenta. Esto provoca que en pocos años quede restringido a algunos territorios separados entre sí, territorios que se concretan en las islas Británicas y en el ducado de Aquitania, reducido ya a la Gascuña. Pese a todo, una parte importante del suroeste francés, cuyos límites variarán en función de los acontecimientos militares y diplomáticos, estará sujeto al poder de los monarcas ingleses en torno a tres siglos, por cuanto hasta 1449-1453 la corona francesa no recuperará Guyena en el contexto del fin de la Guerra de los Cien Años.

(18) STUDER, Paul. *The Oak Book of Southampton of c. A.D. 1300, transcribed and edited from the unique Ms in the Audit House, with translation, introduction, notes...*, Southampton: I, 1910, II y III, 1911, III, pp. 7-8. Hasta 1258 las principales leyes inglesas estuvieron escritas en latín, a partir de entonces se redactan en latín, francés e inglés hasta que en 1483 se impone definitivamente el inglés. ESCUDERO LÓPEZ, José Antonio. "La historiografía general del Derecho inglés", *AHDE*, 35, 1965, pp. 217-356 y en *Historia del Derecho: historiografía y problemas*. Madrid: 1973, pp. 147-304.

(19) Así, aparece esta expresión en el texto de los *Rôles d'Oléron* que el hidrógrafo Garcie incluye en una de sus obras: *La manière comment les maitres des navires et marchands et outles mariniers compaignons se doivent regir et gouverner par le jugement de*

---

*la mer et roolle dolayron*. GARCIE, Pierre. *Le Grand routier et pillotage et enseignement pour encrent tant ès ports, havres que lieux de la mer, tant des parties de France, Bretagne, Engleterre, Espagne, Flandres et haultes Alemaignes...* Poitiers: 1ª edición conocida, 1520; 2ª ed., 1521, el facsímil de esta edición en WATERS, David Watkin. *The Rutters of the Sea. The Sailing Directions of Pierre Garcie. A Study of the first english and french printed Sailing Directions with facsimile Reproductions*. New Haven y Londres: 1967, pp. 205-400.

(20) *The Judgements of the See*, COPLAND, Robert. *The Rutter of the Sea... with a Rutter of the North added to the same*. Londres: 1557, en WATERS, *The Rutters of the Sea*, cit., pp. 47-134.

(21) Unidos ambos términos aparecen en el texto que reproduce Cleirac (*Roole des jugemens d'Oleron*), aunque cuando este autor se refiere al texto utiliza únicamente la forma *jugemens* (CLEIRAC, Etienne. *Us et coutumes de la mer divisées en trois parties*. Burdeos: 1ª ed., 1647; Rouen: 6ª ed, 1671, pp. 1-3). También esta doble expresión de *rooles* y de *jugemens* es la elegida por Pardessus (PARDESSUS, Jean Marie. *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, 6 vols. París: I, 1828; II, 1831; III, 1834; IV, 1837; V, 1839; VI, 1845, por la cita, I, p. 283).

(22) De este modo en Castilla se utilizaron las expresiones —fuero, leyes y ordenamiento— para referirse a la colección. En el manuscrito X-2-14 de la Biblioteca del Monasterio del Escorial, en una fecha posterior a la del documento, se añadió la fórmula “Fuero de Layron”. En el manuscrito 5581 de la Biblioteca Nacional Lorenzo de Padilla emplea la expresión “Leyes de Layrón”. Y en la copia del manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional el texto se intitula con la expresión “ordenamiento”.

(23) SEVILLA, Isidoro de. *Etimologías*. Texto versión española y notas por J. Oroz Reta y M.A. Marcos Casquero. Madrid: 1982, por la cita, V,2.

(24) Se emplea la expresión *coutume* en el manuscrito de Troyes que publicaron Zeller y Louis-Lucas / Grau, aunque en este caso unido a la expresión *drois: lcy apres ens(uit) les drois et la coutume doleron*. LOUIS-LUCAS, P. / GRAU, Marcel. “Un manuscrit inédit des Rôles d'Oleron”, *RHD*, 26, 1902, pp. 608-620, especialmente pp. 611-620 y ZELLER, Heinrich Ludwig. “Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Troyes (1386)”, *Sammlung älterer Seerechtsquellen*, I, Mainz, 1906, pp. 1-42.

(25) En efecto a los *droiz de layron*, se refiere el artículo 42 de las *Lettres contenant les privilèges accordés aux marchands Castilans trafiquant dans le royaume*, concedidas por Carlos V de Francia en abril de 1364. ISAMBERT / JOURDAN / DECRUSY. *Recueil*

*général*, cit, V, (1357-1380), pp. 188-208; también en *Ordonnances des rois de France de la troisième race...* París: IV, 1734, pp. 421-438. El texto ha sido publicado en castellano por SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*. Madrid: 1959, pp. 127-141.

(26) *Droiz et preeminences de mondit seigneur l'admiral*, publicada en TWISS, Sir Travers, (ed.) *The Black Book of the Admiralty with an appendix*, 4 vols. Londres: I, 1871; II, 1873; III, 1874; IV, 1876. Fue el volumen 55 de *Rerum Britannicarum medii aevi scriptores* (Rolls series) o *Chronicles and memorials of great Britain and Ireland during the middle ages*. Reimpresión, Wiesbaden: 1965.





## Capítulo I

### La versión primitiva de los Rôles d'Oléron: la más difundida

*Ces Jugemens estans reconnus, furent approuvez  
par les Gens de bien qui mettoient en Mer; et suivant la  
nature des anciennes et loüables Coûtumes ils  
s'insinuèrent doucement, et prirent pied en la Iustice.*

CLEIRAC, Etienne. *Les us et coutumes  
de la mer...*, Rouen: 1671, pp. 2-3.

#### I. Introducción

En las obras de algunos de los primeros autores que se preocuparon de intentar datar y dar a conocer la existencia y la localización de diferentes copias de los *Rôles d'Oléron* se aprecia ya cierto interés por ordenar de acuerdo con algún criterio las reproducciones del texto a las que cada uno tuvo acceso. De este modo, Twiss organizó las diferentes reproducciones distinguiendo los manuscritos gascones de los bretones y normandos (1). Studer presentó las copias atendiendo a los lugares de procedencia de cada una de ellas, diferenciando entre los manuscritos ingleses, los franceses, que aparecen bajo la rúbrica de continentales, y aquéllos que consideraba que eran meras traducciones del texto a otras lenguas (2). Krieger analizó los distintos manuscritos de los *Rôles d'Oléron* después de haberlos agrupado en siete bloques, correspondiéndose cada uno de ellos con una de las siete zonas geográficas de donde proceden: Inglaterra, suroeste de Francia, Normandía,

---

Bretaña, París, Castilla y Flandes (3). Y, finalmente, Shephard considerando que una clasificación de este tipo no permitía comprender el modo en que los *Rôles d'Oléron* se habían difundido por cada una de dichas áreas, después de reproducir la división de Krieger (4), ordenó las copias atendiendo a su contenido. Criterio que le permitió distinguir cuatro grupos, identificando las cuatro versiones de los *Rôles d'Oléron*. El texto primitivo de veinticuatro capítulos; la versión bretona que comprende veintiséis preceptos; la redacción inglesa que alcanza los treinta y cinco artículos; y la forma castellana con veinticinco. A estos grupos añadió una quinta categoría, a modo de cajón de sastre, para incluir aquellas copias que no respondían a las características de ninguna de las versiones señaladas por constituir una síntesis de algunas de ellas (5).

Teniendo en cuenta estos antecedentes, en esta ocasión he optado por organizar los manuscritos y ediciones y, por tanto, a realizar su estudio, atendiendo simultáneamente a su contenido y procedencia geográfica. Combinación de criterios que me ha permitido identificar las mismas cuatro redacciones de los *Rôles d'Oléron* ya señaladas por Shephard y determinar el modo en que cada una de ellas se difundió por las costas de Europa.

Delimitadas las cuatro versiones del texto, conviene señalar que ni los *Juicios de Damme* (*Vonnissen van Damme*) ni las *Leyes de Westcapelle* (*Zeerecht van Westcapelle*) pueden considerarse versiones particulares de los *Rôles d'Oléron*, como en cambio lo fueron los textos elaborados en Bretaña, Castilla e Inglaterra. Los *Juicios de Damme* y las *Leyes de Westcapelle* son simples traducciones del texto primitivo a la lengua flamenca en las que el articulado se vincula a la villa de Damme, antepuerto de Brujas, y a la población holandesa de Westcapelle.

El objeto de esta primera parte de la exposición es el análisis del texto que, a la luz de las fuentes disponibles, debe considerarse versión primitiva de los *Rôles d'Oléron*. Hasta la fecha la mayor parte de los estudios en torno a este texto de derecho marítimo se han centrado en el examen de esta versión primitiva del código desde que en el siglo XVII algunos juristas e historiadores comenzaran a acercarse al mismo, no ya con el interés práctico que desde el momento de su formación habían mostrado los navegantes y algunos juristas, sino con un nuevo interés histórico. Sólo a partir de la segunda mitad del siglo XX, tras la publicación del trabajo de Krieger (6), algunos autores empezaron a referirse a las otras versiones de la colección.

Como señaló Krieger en 1970, la redacción o forma primitiva de los *Rôles d'Oléron* se corresponde con el texto que comprende veinticuatro capítulos (7). Ésta fue la redacción que alcanzó mayor difusión por los puertos europeos; la que se encuentra en la base de las otras tres versiones; y de la que se conserva un mayor número de copias. Las demás redacciones, compuestas por más preceptos y con una difusión geográfica considerablemente menor, limitada a determinadas zonas, se formaron con posterioridad, tras añadirse al texto primitivo algunos capítulos en las costas de Bretaña, Castilla e Inglaterra.

Desde la publicación de la obra de Twiss en el último cuarto del siglo XIX y hasta el trabajo de Krieger se aceptó que la copia más antigua del código marítimo de Poniente era la incluida en el manuscrito *Liber Memorandum* (8). Twiss señaló como fecha probable de la misma el año 1314 y afirmó que la reproducción del texto del manuscrito *Liber Horn* (9) no era sino una copia de la del *Liber Memorandum* realizada probablemente entre 1321 y 1328, extremo que en su opinión se constataba al comprobar la existencia de unas mismas lagunas e incorrecciones en ambas copias, con la diferencia de que en el *Liber Horn* se había mejorado y completado el texto de los *Rôles d'Oléron* (10). Tesis que se abandonó en el momento en que Krieger, atendiendo al lenguaje de uno y otro manuscrito, defendió que el *Liber Horn* era anterior al *Liber Memorandum*, situando el momento de su elaboración a fines del siglo XIII, afirmando que en el manuscrito *Liber Horn* aparecían expresiones que no se utilizaban ya a principios del siglo XIV. En su opinión, el copista del *Liber Memorandum*, teniendo ante sí el *Liber Horn* (11), adaptó la ortografía al lenguaje que se utilizaba a principios del siglo XIV (12).

Compartiendo la opinión de Krieger, considero que la copia de la versión original o primitiva de los *Rôles d'Oléron* incluida en el manuscrito *Liber Horn* es la más antigua de cuantas he manejado, motivo por el cual utilizaré esta reproducción como modelo de dicha versión primitiva, siendo consciente en todo caso de que la localización de un manuscrito más antiguo podría obligar a rectificar.

## II. Los manuscritos y las ediciones de la versión primitiva

Tienen su origen en el suroeste de Francia las copias de los manuscritos AA11 del Archivo municipal de Bayona (13) y 10146 del Museo Británico (14), reproducciones del código marítimo que se realizaron a lo largo del siglo XV y que fueron publicadas a finales del siglo XIX por Saint Maur (15) y por Twiss (16) res-



pectivamente. En el manuscrito de Bayona el copista substituyó el nombre de La Rochelle por el de Bayona.

De las cuatro copias normandas de la versión primitiva, las incluidas en los manuscritos 1386 de la Biblioteca de Troyes (17) y 14571 de la Biblioteca Nacional francesa (18) se realizaron en el siglo XIV, mientras que las que forman parte de los manuscritos 5330 (19) y 5967 (20) de la Biblioteca Nacional de Francia se efectuaron ya en el siglo XV. De estas cuatro copias, tan sólo las incorporadas a los manuscritos 1386 (21) y 5330 (22) han sido publicadas. El manuscrito 1386 proviene de un código que comprendía la *Antigua costumbre de Normandía y la Carta a los normandos* (23), los manuscritos 14571 (24) y 5967 (25) constituyen dos recopilaciones del derecho utilizado en el Vizcondado del Agua de Rouen y en el manuscrito 5330, junto a los *Rôles d'Oléron*, se incluyen distintas ordenanzas relativas todas ellas a Normandía.

En el manuscrito 10251 de la Biblioteca Nacional de Francia del siglo XV, manuscrito que contiene una recopilación de ordenanzas de Carlos V sobre el Almirantazgo francés, se incluye también el texto de la redacción primitiva de los *Rôles d'Oléron*, hecho que, junto a otros a los que me iré refiriendo de modo paulatino a lo largo del trabajo, muestra cómo el código marítimo se utilizó por los tribunales del Almirantazgo francés en la resolución de los conflictos marítimos (26).

Con anterioridad al momento en que se formó en Inglaterra una versión propia de los *Rôles d'Oléron*, tal y como ya he adelantado, la versión primitiva de la colección se difundió ampliamente por la isla, lo que ha permitido disponer de seis copias de esta versión de los *Rôles d'Oléron* procedentes de Inglaterra (27), además de la del *Liber Horn* a la que ya me he referido y que utilizo como modelo de la versión primitiva (28). De estas cinco copias, que pertenecen todas ellas al siglo XIV, sólo la que forma parte del manuscrito 462 ha sido publicada de momento (29).

Por lo que se refiere a los Países Bajos, hasta la fecha he tenido la posibilidad de conocer diez copias de esta versión primitiva de los *Rôles d'Oléron*, algunas de las cuales, como señalaré a continuación, han sido ya publicadas por distintos autores. Como particularidad cabe señalar que en algunas de estas reproducciones del texto, junto al nombre de los puertos franceses de Burdeos y de La Rochelle, aparece el nombre del puerto de Sluis, puerto compartido por las poblaciones de Damme y de Brujas.

De todas estas copias flamencas de la versión primitiva de los *Rôles d'Oléron*, reproducciones en las que el texto se ha traducido al flamenco, la que

forma parte del manuscrito *Púrpura de Brujas*, perteneciente al siglo XIV, es la más conocida porque después de que Warnköning la publicara (30), tanto Pardessus (31), como Twiss (32) y Schlyter (33) volvieron a editarla como consecuencia de la importancia que dieron a esta copia por quedar constancia en la misma de que el texto flamenco de la colección no era sino una copia de los primitivos *Rôles d'Oléron*. No obstante, con anterioridad ya se había publicado el texto flamenco del código marítimo en alguna ocasión. En concreto, y de acuerdo con la información que proporciona Pardessus, en el siglo XVII, Leuwen habría editado el texto flamenco de los veinticuatro capítulos primitivos de los *Rôles d'Oléron*, denominando a la colección *Leyes de Westcapelle* (34).

A fines del siglo XIX, Pols dio a conocer la existencia de dos manuscritos flamencos, originarios de la villa de Middelbourg, en los que se había incluido, a lo largo del siglo XVI, en tres ocasiones distintas el articulado de los *Rôles d'Oléron*. El primero de ellos, conservado en la Biblioteca del Tribunal de apelación de Leeuwarden, contenía, según explica Pols, el texto flamenco de los *Rôles d'Oléron* (35), mientras que en el segundo, depositado, al menos en el momento en que Pols redacta el artículo, en la Biblioteca Real de La Haya, en medio de un número importante de textos relativos a Holanda, se reproducía el texto francés de la colección (36) seguido del articulado en lengua flamenca (37).

En este trabajo, Pols se limitó a dar noticia de la existencia de las tres copias de los *Rôles d'Oléron*, sin llegar a editar ninguna de las mismas, porque como apéndice de su artículo Pols tan sólo publicó unos capítulos que bajo el título *Noblesses et coutumes es costes de Bretagne* aparecían reproducidos a continuación del articulado de los *Rôles d'Oléron* en la copia francesa del manuscrito de La Haya, de igual modo que suele suceder en los manuscritos bretones de la colección (38), y siete capítulos que aparecían en la versión inglesa del Black Book of the Admiralty (39). En la actualidad, por los datos que dispongo creo que las reproducciones del código en lengua flamenca del manuscrito de La Haya y del Tribunal de apelación de Leeuwarden permanecen inéditas, mientras que la redactada en francés se publicó por Zeller en 1910 (40).

En relación a estas copias flamencas del código marítimo del mar de Poniente, señalar por último que en 1907 Telting procedió a la publicación de dos nuevas reproducciones (41) y poco tiempo después Studer dio la noticia de la existencia de otras tres copias flamencas del texto de los *Rôles d'Oléron* pertenecientes al siglo XV (42), copias a las que no he podido tener acceso, y que según indica el

autor citado estaban entonces depositadas en los archivos municipales de las poblaciones de Kampen (43), Dordrecht (44) y Brielle (45).

Como consecuencia de la amplia difusión y aceptación que la versión primitiva de los *Rôles d'Oléron* alcanzó por las costas más septentrionales de Europa, bañadas por el Báltico, también se dispone en la actualidad de algunas reproducciones de esta forma primitiva procedentes de diferentes puntos de aquellas latitudes, la mayor parte de ellas incluidas en manuscritos que contienen el *Derecho Marítimo de Visby* por cuanto los veinticuatro capítulos primitivos de los *Rôles d'Oléron* se incorporaron a esta colección de derecho marítimo, que puede ser considerada como el texto marítimo más importante de cuantos se formaron en las costas del Báltico.

A raíz de la inclusión de los *Rôles d'Oléron* en la colección jurídico-marítima del Báltico fueron numerosísimas las ocasiones en las que el texto se reprodujo en este ámbito geográfico, lo que hace imposible, más que en relación a cualquier otro territorio, poder referirse a todas ellas. No sólo ya por la lejanía de estas costas respecto de la Península, sino también por las dificultades que las lenguas de aquellas latitudes ofrecen, razones que justifican el limitado número, aunque significativo, de copias de los *Rôles d'Oléron* procedentes del área báltica a las que me referiré.

De las reproducciones manejadas, directa o indirectamente, procedentes de aquellas costas, la mayor parte de las mismas corresponden a territorios que en la actualidad pertenecen a Alemania y a Polonia, aunque algunas tienen su origen en Dinamarca y en Suecia, lo que induce a pensar que en otros puntos de esas costas también pueda ser posible la localización de otras reproducciones de los *Rôles d'Oléron*. Por otra parte, en relación a algunas de estas copias resulta imposible determinar la concreta zona del área báltica de la que proceden aunque por aparecer el articulado de los *Rôles d'Oléron* en copias del derecho marítimo de Visby no cabe duda de su origen báltico.

De las copias a las que he tenido acceso y de lo señalado por distintos autores se desprende que la transcripción del articulado de la colección en las costas bálticas se realizó, normalmente, bien unida al derecho marítimo del Báltico, al derecho marítimo de Visby, bien junto al derecho marítimo de los Países Bajos septentrionales (46).

Cleirac publicó ya en el siglo XVII, el texto de los *Rôles d'Oléron* según aparecían incorporados al *Derecho marítimo de Visby*, si bien la calidad de esta repro-

ducción es bastante deficiente (47) y en 1711 Verwer, el negociante holandés que reivindicó el origen flamenco del código, publicó el texto del código a partir de una copia incorporada al derecho marítimo de Visby sin que sea posible conocer la fecha en la que se realizó la copia utilizada por este autor (48).

Además de las copias reproducidas en estos manuscritos, téngase en cuenta que el texto de los *Rôles d'Oléron*, formando parte del derecho marítimo de Visby, se publicó ya con motivo de la edición príncipe de este derecho en 1505, texto que se editó por Pardessus (49).

Al margen de estas copias he tenido la oportunidad de manejar otras reproducciones del articulado de los *Rôles d'Oléron* publicadas por Janik (50) y por Biederstedt (51). Además, Janik proporciona noticias de otras reproducciones (52).

Asimismo, de acuerdo con lo señalado por Twiss y Studer, formando parte del derecho marítimo de Visby, los *Rôles d'Oléron* aparecen en otras siete copias a las que, sin embargo, no he tenido acceso, tratándose en todos los casos de reproducciones realizadas a lo largo de los siglos XV, XVI y XVII, correspondiéndose el articulado del código del Mar de Poniente con los capítulos quince a treinta y nueve del *Derecho marítimo de Visby* (53); mientras que en otras cuatro ocasiones, siguiendo a Pardessus, los *Rôles d'Oléron* aparecen unidos al derecho marítimo de los Países Bajos septentrionales en copias realizadas entre los siglos XV y XVIII (54).

Otras reproducciones del texto son las que indico a continuación en nota (55). Además, Pardessus proporciona en su obra la noticia de otras reproducciones del derecho marítimo de Visby y, en consecuencia, de los *Rôles d'Oléron* (56).

### III. La formación del código marítimo del mar de Poniente

El interés por conocer las circunstancias en las que se elaboraron los *Rôles d'Oléron* no es nuevo. Los primeros trabajos en los que se presta atención a esta cuestión se remontan al siglo XVII y desde entonces, en ningún momento, ha desaparecido la curiosidad por el texto, de manera que cada cierto tiempo algún investigador se ha ocupado de su estudio. Esto ha permitido avanzar en su conocimiento y particularmente en las condiciones en las que se formó, a lo que ha ayudado la aparición de nuevas reproducciones de los *Rôles d'Oléron*, el mejor conocimiento que en la actualidad se tiene de la actividad mercantil en las costas europeas en los siglos medievales y modernos gracias al trabajo de los historiadores económicos y la mejor comprensión que tenemos del mundo jurídico medieval por los avances

---

habidos en la Historia del Derecho. Sin embargo, pese a todo, aún quedan algunas incógnitas en relación a este texto marítimo.

### ***1. El origen de la colección en la historiografía***

La nacionalidad, la autoría, la datación y el lugar de redacción de la versión primitiva de la colección son los aspectos que hasta la fecha han suscitado en la mayor parte de las ocasiones el interés de los autores, tal y como señaló García Sanz en 1992 (57). Lo que explica que, aún en nuestros días, se aprecien significativas lagunas en la historiografía acerca de otros aspectos relativos tanto al texto primitivo como a las restantes versiones. En este sentido, hasta la fecha no se ha estudiado el papel desempeñado por la monarquía y la justicia en orden a su difusión; tampoco se ha analizado la obra en el contexto general del derecho medieval francés en el que se formó; no se ha profundizado en el proceso de elaboración de las versiones bretona, castellana e inglesa; y tampoco se ha reflexionado suficientemente en torno al alcance real que el texto tuvo, aún cuando algunos autores, como Miege (58), Twiss (59) y Pols (60), hace tiempo que llamaron la atención acerca de este extremo.

La causa remota por la que en la doctrina europea se han elaborado distintas teorías en torno a la nacionalidad, autoría y datación de la obra es el resultado de la concurrencia de tres circunstancias que oscurecieron, desde un primer momento, el marco concreto en que se formó la colección. De una parte, el que en ninguna de las copias transmitidas se haga mención alguna a las condiciones en que se elaboró. De otra, que la formación del texto se haya debido a la iniciativa de un particular, al margen de cualquier cauce oficial. Y, finalmente, el que durante varios siglos el derecho contenido en los *Rôles d'Oléron* fuera el derecho marítimo común de las aguas del occidente y del norte de Europa lo que propició que en distintos puntos de estas costas se reivindicara su autoría.

El debate en torno al origen de la colección se planteó por primera vez en el siglo XVII en el momento en que autores de distintas nacionalidades defendieron como lugar de origen de la colección su propio país. El interés que les llevó a aproximarse al texto no fue la utilidad práctica que hasta ese momento había provocado que algunos juristas se interesaran por el articulado de la colección, sino un ali-ciente histórico-crítico que en el fondo, al menos en algunos casos, ocultaba ciertas preocupaciones político-económicas y nacionalistas.

En efecto. Desde el momento de la formación del código, tanto los navegantes, incluyendo bajo este término a los hombres o gentes del mar y a los comerciantes marítimos (61), como los juristas que se habían aproximado a los *Rôles d'Oléron* se habían interesado por la obra con una finalidad eminentemente práctica derivada del hecho de que en su articulado se recogían los principios y las instituciones básicas del derecho marítimo en vigor en las costas occidentales y nórdicas de Europa. Por este motivo, si bien durante los siglos XIV, XV y XVI se realizaron numerosas copias de los *Rôles d'Oléron* (62), lo que demuestra el interés que por conocer su contenido existía entre quienes se dedicaban al comercio marítimo y entre quienes debían de aplicar el derecho contenido en el texto con ocasión de la resolución de los conflictos derivados de la actividad mercantil, nadie se interesó por indagar en su origen. Bastaba saber que comprendía una serie de reglas conforme a las cuales se organizaba el tráfico mercantil por mar. Por lo mismo, en el momento en que en Bretaña y en Normandía se redactaron sus respectivos derechos consuetudinarios, en los nuevos textos se incluyó el articulado de los *Rôles d'Oléron* por considerarse que formaba parte del derecho vigente en ambos territorios. Y cuando en distintas poblaciones inglesas vinculadas con la actividad mercantil marítima, como fue el caso, entre otras, de Londres, Bristol y Southampton, se acordó recopilar aquellos documentos en los que se concretaban los privilegios y derechos más importantes de tales villas, también se consideró conveniente reproducir el articulado del texto marítimo por constituir la base conforme a la cual se ordenaba una parte importante de las relaciones creadas en el marco del tráfico mercantil marítimo, fundamento de la prosperidad económica de dichas poblaciones. Con una filosofía muy similar, a finales del siglo XV, en el momento en el que el patrón o piloto de cabotaje Pierre Garcie redactó dos derroteros, junto a los elementos meteorológicos, hidrográficos y de otra naturaleza, necesarios en su opinión para facilitar la navegación en *France, Bretagne, Angleterre, Espagne, Flandres et hautes Alemaignes*, incluyó el articulado de los *Rôles d'Oléron*, considerando necesario y útil que quienes navegaran por las aguas atlánticas y bálticas dispusieran del texto marítimo porque los conflictos que pudieran suscitarse en el desarrollo del comercio debían resolverse conforme a sus contenidos (63).

A partir del XVII la actitud respecto de los *Rôles d'Oléron* experimenta un interesante cambio porque, sin perjuicio de que se continúen realizando copias del texto, algunos autores, por primera vez se esforzaron por determinar el lugar y fecha de formación del derecho incorporado a los *Rôles d'Oléron*, así como del pro-

---

pio texto y, sobre todo, su autoría, enunciándose desde entonces diversas teorías acerca de tales cuestiones.

Por lo que se refiere a la datación, diferentes momentos, situados entre el siglo XI y el siglo XIII, se han indicado como fechas probables de su redacción, aún cuando en ninguna de las copias conservadas se señale nada al respecto. Téngase en cuenta que sólo en algunas reproducciones de las versiones bretona y castellana aparece la fecha de realización de una copia que sirvió de modelo a otras posteriores pero que en ningún caso se corresponde con la del momento en que se redactaron los *Rôles d'Oléron*. En lo que atañe al origen geográfico de la colección, también han sido distintas las explicaciones dadas. De manera que mientras que unos autores le atribuyeron un origen inglés, otros situaron en Francia, los Países Bajos, Alemania e incluso en los países nórdicos el lugar de formación del texto. Y en lo que afecta a la naturaleza tanto del derecho incorporado a la colección, como a la de la misma obra, tampoco ha habido acuerdo en la doctrina porque mientras que algunos autores han sostenido el origen legal y regio del texto, otros le han atribuido un carácter consuetudinario y otros han visto en el código una reglamentación de origen judicial.

#### **A) Las conclusiones en la primera generación de historiadores: Selden, Cleirac, Kuricke y Verwer**

Selden, Cleirac, Kuricke y Verwer, los autores que, utilizando la expresión de Shephard, forman la primera generación de historiadores preocupados por el estudio de los *Rôles d'Oléron* (64), se fijaron en el texto en el momento en que constataron la importancia que había alcanzado como derecho marítimo común de los navegantes de las costas bañadas por el Atlántico, el Mar del Norte y el Mar Báltico. Apreciación que tuvo lugar al mismo tiempo que en los países europeos bañados por dichos mares se sucedían distintos acontecimientos políticos, económicos y militares que cambiaron el papel y la importancia que las naciones tenían en el contexto europeo, lo que contribuye a explicar en cierta medida la actitud mantenida por algunos de aquellos autores respecto de los *Rôles d'Oléron*. Así, durante el período de casi un siglo que transcurre desde 1618, fecha de la redacción, que no de la publicación, de la obra de Selden que supone el inicio del debate en torno a los orígenes de los *Rôles d'Oléron* (65), y 1711, data de la obra de Verwer (66), el último de los autores que en el marco de esta primera generación alumbró una nueva tesis acerca de los orígenes de la colección, se planteó en

Europa la polémica acerca del dominio o libertad de los mares (67). Se substituyó en la Europa occidental el dominio español por la superioridad francesa de la mano de Luis XIII y Luis XIV y sus primeros ministros Richelieu y Mazarino (68). Se afianzó el poder marítimo de Inglaterra (69). Y se consolidaron dos nuevas potencias marítimas, Holanda (70) y Suecia (71).

Frente al principio del *dominium maris* que había prevalecido a lo largo de los siglos medievales que suponía que los mares podían ser propiedad de los estados, lo que permitía a éstos monopolizar el comercio marítimo y la navegación, en el siglo XVII se empezó a defender por parte de algunos autores el principio de la *libertad de los mares* (72), produciéndose en este momento la famosa controversia entre el holandés Grocio (73) y el inglés Selden (74). En este contexto Grocio se declaró contrario al *dominium maris* por entender que el mar era una cosa común que no podía ser objeto de apropiación ni de ocupación, mientras que Selden defendió los derechos de Inglaterra afirmando no sólo que el mar podía ser propiedad privada sino que incluso el mar Británico era propiedad de aquel país (75).

Al margen de la importancia que este debate ha tenido en el campo del Derecho Internacional Público, la publicación de la obra de Selden interesa en relación a los *Rôles d'Oléron* porque supuso el inicio del debate en torno al origen de la obra, una vez que aquél atribuyera la autoría de algunos textos marítimos, entre ellos los *Rôles d'Oléron*, a distintos monarcas ingleses (76). Selden intentando demostrar los derechos de la monarquía inglesa sobre aquel inmenso mar Británico se refiere a los *Rôles d'Oléron* afirmando, sobre la base de un documento de tiempos de Eduardo III, que el texto marítimo, el más importante del Atlántico, se había elaborado por Ricardo I (1189-1199), hijo de Leonor de Aquitania y de Enrique II de Plantagenêt, en la isla de Olerón, que formaba parte del imperio angevino, de regreso de Tierra Santa, lo que en su opinión era un argumento más a favor de la soberanía de la monarquía inglesa sobre los mares (77). Afirmación que aceptada, con pequeñas matizaciones, por distintos historiadores y juristas ingleses de los siglos XVII y XVIII como Coke (78), Prynne (79), Godolphin (80), Exton (81), Duck (82) y Schomberg (83), supuso atribuir un origen inglés al texto y situar su elaboración a finales del siglo XII.

Para comprender la defensa que hizo Selden del origen inglés de los *Rôles d'Oléron* se debe tener en cuenta que se realizó coincidiendo con la etapa de la historia de Inglaterra en la que este país se afianzó como potencia marítima. Poder que se justificó a través de los más variados argumentos, entre los que Selden incluyó



el que el texto de los *Rôles d'Oléron*, el más importante del oeste de Europa, hubiera sido obra inglesa.

Apenas doce años después de la publicación de Selden, coincidiendo con la minoría de edad de Luis XIV, Cleirac, abogado del Parlamento de Burdeos, refutó la tesis del origen inglés de los *Rôles d'Oléron*, atribuyendo su formación a Leonor de Aquitania, quien, en su opinión, los promulgó en la misma isla de Olerón (84). Sin embargo, parece ser que no fue Cleirac el primero en afirmar el origen francés del texto. Como él mismo indica, otro autor, Morisot de Dijon, había defendido ya con anterioridad esta tesis (85). Sin embargo, como consecuencia de que la obra de este autor no alcanzó la difusión que por el contrario logró el texto de Cleirac, finalmente, ha sido éste quien ha pasado a la historia como el primer defensor de la tesis del origen francés del código marítimo.

Si Selden afirmó la nacionalidad inglesa de los *Rôles d'Oléron* a la vez que defendía el dominio inglés sobre los mares, la alegación de Cleirac acerca del origen francés de la colección se produjo en un momento en que no sólo aún estaba en pleno auge aquel debate acerca del dominio de los mares en la doctrina europea, sino también en un período en el que, como consecuencia de la política que habían desarrollado Luis XIII y Richelieu, existía en Francia un importante sentimiento nacionalista, y bajo la regencia de Ana de Austria y del gobierno de Mazarino quien extendió y fortaleció el papel de Francia como potencia europea. Además se realiza por parte de Cleirac, un jurista cercano al poder y a la monarquía, como lo prueba su nombramiento unos años antes como procurador del Almirantazgo de Guyena por Richelieu.

En opinión de Cleirac, Leonor de Aquitania, esposa de Luis VII de Francia, regresando de Tierra Santa, habría realizado el primer proyecto de la colección, que habría sido llamada *Roole d'Oleron* por el nombre de la isla de Olerón, con el fin de que sirviera de ley en el mar de Poniente en el enjuiciamiento de todos los hechos de la navegación. Posteriormente, su hijo Ricardo, también de regreso de Tierra Santa, habría ampliado el texto primitivo conservando el mismo título (86). Esta atribución de la autoría de la colección a Leonor de Aquitania suponía que Cleirac situaba el momento de la formación del código en la segunda mitad del siglo XII y su ampliación a finales de la misma centuria, y que siguiera entendiéndose que los *Rôles d'Oléron* habían sido fruto de la actividad legislativa de una monarquía, en este caso de la francesa. El jurista galo consideraba como pruebas del origen francés de la colección el nombre que recibía el texto, *Roole d'Oleron*;

el hecho de que el código estuviera escrito en viejo francés, sin mezcla alguna de lengua inglesa o normanda; y el que todas las hipótesis reflejadas en su articulado estuvieran referidas a un viaje entre Burdeos, Saint Malo, Caen y Rouen, puertos de Francia, para el transporte de vinos y otras mercancías, sin que apareciera mención alguna al Támesis, ni a Inglaterra, ni a Irlanda (87).

Desde la publicación de la obra de Cleirac, numerosos autores, la mayor parte de nacionalidad francesa, aunque también se han adherido a esta postura historiadores y juristas de otras procedencias, han continuado patrocinando la tesis del origen francés de los *Rôles d'Oléron* y defendiendo la intervención de Leonor de Aquitania en su formación, como ha sido el caso de Gomberville (88), Arcère (89), Valin (90), Emérignon (91), Lange (92), Azuni (93) y Marican (94).

Una tercera postura en relación al origen de los *Rôles d'Oléron* fue la defendida por un grupo de autores alemanes, entre los que se encuentran Kuricke (95) y Lubeck (96), quienes se mostraron convencidos de que el texto no era sino la adaptación francesa del *Derecho Marítimo de Visby*, el más antiguo de la Europa atlántica en su opinión, derecho que recogía las tradiciones jurídicas de los primeros tiempos de la Hansa (97).

La actitud mantenida por estos autores en relación al texto marítimo también se entiende en cierta clave nacionalista. Téngase en cuenta que en un momento en el que hacía tiempo que la Hansa había perdido todo protagonismo en el Báltico y en el que Suecia actuaba como la principal potencia que controlaba el tráfico mercantil marítimo en aquellas latitudes, como en su momento lo habían hecho las ciudades integradas en la Hansa, agrupación que había conseguido imponer sus condiciones en el tráfico mercantil marítimo no sólo a los navegantes, sino también a algunas naciones como fue el caso de Dinamarca, Noruega y Suecia, estos autores reivindicaron el origen báltico de los *Rôles d'Oléron*, poniendo en relación la elaboración de este código con la época de esplendor de la Hansa, institución que se consideraba básicamente alemana (98).

En el marco de esta primera generación de historiadores, la última postura acerca del origen de los *Rôles d'Oléron* se difundió por Europa a partir de la publicación de la obra del holandés Verwer. Éste y los autores que se unieron a su propuesta defendieron el origen flamenco del código considerando que el texto, formado en los Países Bajos, se habría difundido desde los puertos flamencos al resto de las costas occidentales y nórdicas de Europa (99).

---

La circunstancia que llevó a Verwer a defender el origen flamenco de la colección, además del interés que en cuanto holandés podía tener por situar en los Países Bajos el origen del texto, coincidiendo con la expansión y consolidación de Holanda como potencia comercial marítima, fue el manejo del articulado de los *Rôles d'Oléron* a través de una copia del *Derecho marítimo de Visby* en la que los artículos trece a treinta y seis, que se corresponden con el articulado de los *Rôles d'Oléron*, aparecen precedidos por el siguiente título, *Dit sijn die Vonnissen van den Waterrechte ten Damme in Vlaenderen* (100), del que el autor dedujo que el origen de los *Rôles d'Oléron* debía situarse en Flandes desde donde habrían alcanzado las costas bálticas.

Con anterioridad a Verwer otros autores flamencos, Boxhorn (101), Van Leuwen (102) y Smallengange (103), habían mostrado ya interés por la colección, como lo demuestra el hecho de que procedieran a la publicación del texto bajo la denominación de *Zeerecht van Westcapelle*, sin embargo, ninguno de ellos había llegado a defender el origen flamenco del texto (104).

Analizadas estas primeras argumentaciones acerca del origen de los *Rôles d'Oléron* se aprecian algunos puntos en común. Por una parte, entre las dos primeras, las tesis inglesa y francesa, y, por otra, entre las dos últimas que defendieron la ascendencia báltica y flamenca del texto. Así, mientras que en las exposiciones de Selden y de Cleirac se percibe, además de la preocupación por demostrar la nacionalidad de los *Rôles d'Oléron*, un interés en probar el origen legal de la colección y la directa intervención de un monarca europeo en su formación, probablemente para proporcionar una mayor credibilidad a la atribución de nacionalidad que cada uno realizó, para dotar de mayor autoridad al texto e incluso para halagar a los monarcas que ocupaban en esos momentos los tronos de Inglaterra y Francia (105), al fin y al cabo se trataba de atribuir a sus antepasados la autoría del gran texto jurídico marítimo de las costas atlánticas y bálticas, en los planteamientos de Kuricke y de Verwer no se constata este interés. Probablemente la causa de ello se deba a que ambos advirtieron que el origen del texto había estado en la misma práctica y costumbre comercial marítima y no en la voluntad de un monarca, motivo por el cual no les preocupó situar en un momento concreto, como podía ser un determinado reinado, la fecha de redacción del texto porque, en tanto resultado de la actividad mercantil marítima y manifestación de la costumbre marítima, la antigüedad del texto era suficiente argumento a favor de su autoridad.

Al margen de estas cuatro tesis acerca del origen de los *Rôles d'Oléron*, durante un tiempo, tal y como indicó Pardessus (106) y como algún autor ha continuado sosteniendo con posterioridad, se atribuyó a Leibnitz la exposición de una quinta teoría conforme a la cual los *Rôles d'Oléron* habrían sido redactados por Otón de Brunswick, quien ocupó el trono imperial como Otón IV a partir de 1209 (107). Para estos autores, el futuro emperador habría elaborado el texto marítimo sobre la base del derecho consuetudinario de la zona, tras haber intercambiado a finales del siglo XII con Ricardo I de Inglaterra el ducado de York por algunos dominios en el suroeste de Francia, entre los que se encontraba precisamente la isla de Olerón (108). Sin embargo, ya desde el siglo XIX esta teoría fue puesta en entredicho después de que Twiss llamara la atención sobre el hecho de que en ningún momento Leibnitz había manifestado que Otón de Brunswick fuera el autor o el promotor de la colección, habiéndose limitado a señalar que las leyes de Visby en el Báltico, de igual modo que los *Rôles d'Oléron* en el océano europeo, habían llegado a disfrutar de gran autoridad, de manera similar a lo que había sucedido con las leyes rodias en su momento, y que el emperador Enrique el León había concedido a los habitantes de Visby un privilegio similar al que Otón otorgaría posteriormente a los habitantes de Olerón mientras fue duque de Aquitania antes de ser elegido emperador (109).

#### **B) El debate en la segunda generación de historiadores: Pardessus, Warnkönig y Twiss**

A partir del siglo XIX se inició la llamada por Shephard segunda generación de historiadores interesados en los *Rôles d'Oléron* (110), en cuyas obras se renovaron las conclusiones en relación al origen del texto marítimo. Así, se consolidó definitivamente la teoría del origen francés de la colección, desechándose las restantes posibilidades. Se empezó a descartar, al menos en algunas obras, la tesis de que hubiera sido un monarca el promotor del código y con ello el origen legal del texto, empezando a cobrar relieve tanto la idea del origen consuetudinario como la de la naturaleza judicial de la colección. Y, se retrotrajo en el tiempo el momento de su elaboración.

El trabajo de estos autores y con ello el desarrollo de nuevas hipótesis en relación a los *Rôles d'Oléron* se facilitó gracias a la localización, desde principios del siglo XIX, de distintos manuscritos en los que aparecía copiado el articulado del código. Esto permitió, además de manejar un mayor número de reproducciones

---

del texto, trabajar por primera vez sobre copias de las cuatro versiones de los *Rôles d'Oléron*. Téngase en cuenta que hasta entonces algunos de los estudios más difundidos sobre el texto marítimo se habían elaborado sobre la base del texto publicado por Cleirac (111), texto que no se corresponde con ninguna de las cuatro redacciones que hubo del código. Este texto, tomado de uno de los derroteros de Garcie (112), comprende la versión bretona y además una serie de preceptos ajenos a las distintas redacciones de los *Rôles d'Oléron*, lo que explica que alcance los cuarenta y siete preceptos (113).

Además de Pardessus, quien puede considerarse el primer autor de esta segunda corriente historiográfica en torno a los *Rôles d'Oléron*, debe incluirse en la misma a Warnkönig y a Twiss. Sin embargo, y sin restar mérito alguno a la obra de Warnkönig, Pardessus y Twiss son los dos representantes más relevantes de esta generación, no sólo como estudiosos de los *Rôles d'Oléron*, sino en general como conocedores del derecho marítimo histórico.

Pardessus fue el primer autor en afirmar el origen judicial de la colección al entender que los *Rôles d'Oléron* no habían sido sino una recopilación de la jurisprudencia dictada por un órgano judicial con competencia en los asuntos marítimos. Distintos argumentos le sirvieron para fundamentar su tesis. En primer lugar, el hecho de que los artículos terminasen con la fórmula *ceo est le jugement en ceo cas* que en su opinión evidenciaba la vinculación existente entre el texto y un órgano judicial. En segundo lugar, que en el texto no apareciera referencia alguna a una autoridad pública autora del mismo. En tercer lugar, que la colección no tuviera ni firma ni fecha alguna. Y, en cuarto lugar, que para referirse a los *Rôles d'Oléron* se hubieran utilizado las expresiones *rooles*, empleada, especialmente en Francia, para referirse a las resoluciones de los tribunales escritas sobre pergaminos enrollados, y *jugemens* (114).

En relación a la fecha del código, el jurista francés consideró que los *Rôles d'Oléron* debían de haberse elaborado a fines del siglo XI atendiendo a los siguientes datos. Que el manuscrito de El Escorial en el que aparece reproducido el articulado del código se remonta a 1266 (115), época en la que Alfonso X había redactado ya el texto jurídico de las *Partidas*, obra en la que, en su opinión basada en la cláusula final del manuscrito, se reconocía la vigencia de los *Rôles d'Oléron* en Castilla, motivo por el cual necesariamente el código marítimo tenía que haberse redactado con anterioridad al texto alfonsino (116). Que los *Rôles d'Oléron* debían de haberse formado en un momento en el que el contrato de seguro marítimo aún

no se había generalizado en la actividad comercial porque el texto marítimo no comprende referencia alguna a esta institución, de manera que si para el año 1310 Pardessus disponía ya de testimonios que probaban el uso de este mecanismo en aguas atlánticas, los *Rôles d'Oléron* debían de haberse redactado con anterioridad al siglo XIV. Que debían de haberse formado con antelación al matrimonio de Leonor de Aquitania y Enrique II de Plantagenêt porque, aunque no había pruebas concluyentes, existían grandes probabilidades de que así hubiera sucedido dado que, si la colección se había formado en Francia en un momento anterior a la dominación inglesa sobre la isla de Olerón, la redacción tenía que haber tenido lugar con anterioridad a dicho matrimonio celebrado a mediados del siglo XII. Y, por último, que la fórmula que aparece al final de cada capítulo es similar a la incluida en los capítulos del texto marítimo de los *Assises de Jerusalem*, texto que en su opinión se remontaba a la época de Godofredo de Bouillón, coronado en 1099 (117).

En relación a la nacionalidad del texto, Pardessus, enlazando con la tradición iniciada en el siglo XVII por Cleirac, y después de someter a crítica los argumentos utilizados por los autores ingleses para atribuir a Ricardo I y por tanto a Inglaterra la autoría de la colección (118), defendió el origen galo del texto (119).

En su razonamiento, la prueba más clara del origen francés de la colección era la *Ordenanza de 1364* por la que el monarca francés Carlos V concedió una serie de privilegios a los mercaderes castellanos, entre los que se encontraba el que sus causas fueran juzgadas por el derecho de Layron (120). En este contexto, Pardessus consideraba improbable que Carlos V y sus sucesores, que confirmaron la disposición en distintas ocasiones (121), hubieran actuado de este modo en el caso de que los *Rôles d'Oléron* hubieran tenido un origen inglés teniendo en cuenta las hostilidades existentes entre Francia e Inglaterra en este período, aunque admitía la posibilidad de que en el caso de que los *Rôles d'Oléron* hubieran tenido un origen inglés, la monarquía francesa hubiera aceptado su utilización entre los mercaderes ingleses, pero nunca entre los castellanos. De igual modo, Pardessus fundamentó el origen francés de los *Rôles d'Oléron* en el hecho de que en una instrucción sobre los derechos del Almirantazgo se dijera explícitamente que los jueces de este tribunal resolvían conforme a las leyes de Olerón, lo que en su opinión no hubiera sido posible de haber tenido una procedencia inglesa (122). En tercer lugar, el jurista e historiador galo utilizó como argumento a favor de la nacionalidad francesa del código la circunstancia de que los propios españoles, a los que se había reconocido por el rey de Francia la posibilidad de regirse por el derecho de

---

*Leyron*, atribuyeran a Francia la paternidad del texto (123). Y como último argumento, empleó a favor de su tesis la supuesta afirmación de Leibnitz, que recuérdese había desautorizado unas páginas antes (124). En este sentido argumentó que en el supuesto de que durante el breve período de tiempo en el que el futuro emperador estuvo en posesión de Aquitania y de Poitou se hubieran redactado los *Rôles d'Oléron*, el texto sería en cualquier caso una manifestación de la costumbre francesa, de igual modo que lo eran las costumbres de Bretaña o de Borgoña redactadas mientras que estos territorios fueron feudos de la monarquía francesa, por cuanto que Otón de Brunswick poseyó estos territorios únicamente como feudatario de Francia (125).

En lo que concierne al lugar de redacción de los *Rôles d'Oléron*, Pardessus no creía que la coincidencia nominal existente entre la *Costumbre de Olerón* (126) y los *Rôles d'Oléron* permitiera afirmar que el código marítimo se hubiera redactado en la isla. En su opinión, en el supuesto de que los *Rôles d'Oléron* hubieran constituido una parte del derecho consuetudinario propio de la isla los redactores de su costumbre habrían incluido en la misma el articulado de los *Rôles d'Oléron*, lo que no sucedió. Por este motivo Pardessus consideraba que el código marítimo no pertenecía en origen a la isla de Olerón, aunque en la misma se conocía y se aplicaba de igual modo que en el resto del ducado de Aquitania, en Bretaña, en Normandía, en Inglaterra y en España (127).

Unos años después de que Pardessus iniciara la publicación de su obra, Warnköning editó la que puede ser la copia flamenca más antigua del código marítimo (128). Y, simultáneamente aclaró la cuestión de la relación existente entre los *Rôles d'Oléron* y los *Juicios de Damme*, al demostrar que éstos no era sino la traducción al flamenco de los antiguos *Rôles d'Oléron* (129). Afirmación que supuso descartar de manera definitiva que la colección hubiera tenido su origen en los Países Bajos como había sostenido Verwer (130). Además, la aserción de Warnköning permitió también poner fin al debate que de igual modo se había planteado en la doctrina en torno a la vinculación entre los *Rôles d'Oléron* y el *Derecho Marítimo de Visby* después de que algunos autores originarios del Báltico, especialmente de Dinamarca y de Suecia, hubieran afirmado la mayor antigüedad del *Derecho Marítimo de Visby*, del que formaba parte el articulado de los *Rôles d'Oléron* (131). Establecida la mayor antigüedad de los *Rôles d'Oléron* respecto de los *Juicios de Damme*, y en la medida en que los *Juicios de Damme* son uno de los elementos que integran el *Derecho Marítimo de Visby*, se pudo afirmar que los

*Rôles d'Oléron* eran anteriores no sólo a los *Juicios de Damme* sino también al texto marítimo del Báltico.

Finalmente, en el último tercio de siglo, Twiss volvió a plantearse las cuestiones referidas al origen del código de derecho marítimo del mar de Poniente llegando a conclusiones bastante similares a las mantenidas por Pardessus a principios de la centuria.

De igual modo que éste, Twiss consideró que el texto marítimo debía de haberse redactado con anterioridad al matrimonio de Leonor de Aquitania y Enrique II Plantagenêt (1152) y, por tanto, a la incorporación de las tierras de Aquitania a la Corona inglesa, negando con ello que hubieran sido redactados por Ricardo I y con ello el origen inglés del texto (132). Por otra parte, y a diferencia de lo esgrimido por Prynne (133), Twiss negó de igual modo que una ordenanza de Juan sin Tierra dada en Hastings en 1201 en la que se autorizaba, de manera similar a lo establecido en los *Rôles d'Oléron*, a los maestros de las naves a vender una parte de la carga en caso de necesidad (134), presumiera no sólo que el código marítimo tuviera ya vigencia en Inglaterra durante el reinado de dicho monarca sino también que se hubiera formado en Inglaterra (135).

En cuanto a la fecha de elaboración del texto, el jurista inglés consideró que podía haberse redactado en el siglo XII teniendo en cuenta que en ese momento ya existían tribunales marítimos en Inglaterra, lo que presumía la existencia de un derecho marítimo (136), y que en el título que precede a algunas reproducciones de los *Rôles d'Oléron* apareciera la expresión *charte*, término que durante el reinado de Juan sin Tierra (1199-1216) se sustituyó por el de *rôle* (137).

Al margen de Pardessus, Warnkönig y Twiss, a lo largo del siglo XIX otros autores se refirieron en sus obras a los *Rôles d'Oléron*, si bien su contribución al mejor conocimiento del texto marítimo fue menor que la de aquellos tres autores cuyas obras han tenido, además, una mayor difusión. Entre estos historiadores y juristas puede citarse a Luder (138) y a Pols (139) quienes situaron la redacción del texto en el siglo XII.

### **C) La contribución de la historia económica al conocimiento del origen de los *Rôles d'Oléron***

La paulatina configuración de la historia económica como disciplina independiente a lo largo del siglo XIX, hecho que está plenamente consolidado a comienzos del siglo XX, y el enorme impulso que recibieron los estudios históri-

---



co-económicos a partir de la década de los años treinta propició un cambio de perspectiva en el análisis de los *Rôles d'Oléron*, renovación que permite hablar de una tercera generación de estudiosos del texto marítimo (140).

En efecto. El rápido desarrollo de la historia económica como especialidad histórica que se produjo por la concurrencia de una serie de factores entre los que jugaron un papel importante tanto la nueva interpretación materialista que se hizo de la historia a partir de los planteamientos marxistas; como el interés que por los asuntos histórico-económicos mostraron historiadores del relieve de Henri Pirenne; como la formación de la Escuela de los *Annales*, que reaccionó frente a la historiografía positivista que había dominado durante buena parte del siglo XIX el panorama historiográfico europeo, condujo a que distintos autores provenientes de la historia económica, superando las viejas discusiones en torno a las cuales se habían centrado hasta entonces los trabajos sobre los *Rôles d'Oléron*, empezaran a prestar atención al marco socioeconómico en el que había tomado cuerpo el código y que, como consecuencia de esta nueva perspectiva, conectaran su elaboración con el desarrollo del comercio marítimo, y especialmente del tráfico mercantil del vino, en aguas del Atlántico en los inicios de la baja edad media (141).

Por otra parte, estos autores, a la vez que vincularon la redacción de los *Rôles d'Oléron* con el transporte del vino desde las costas del suroeste de Francia hacia el norte europeo en la baja edad media, intentaron determinar tanto el momento en que se formó la colección como su naturaleza. De este modo, en relación al primer aspecto, situaron su redacción entre fines del siglo XII y el siglo XIII. Mientras que en relación a su naturaleza las opiniones se dividieron entre aquéllos que entendieron que se trataba de un texto que incorporaba disposiciones de origen consuetudinario y quienes, siguiendo la tesis anunciada con anterioridad por Pardessus y por Twiss, mantuvieron el origen judicial de la colección, desechándose en cualquier caso de manera definitiva el posible origen legal y regio de la misma. Por último, en todos sus trabajos se acepta el origen francés del texto, situándose su formación en las costas del suroeste francés, en torno a la isla de Olerón y La Rochelle.

El primer autor que vinculó la formación de los *Rôles d'Oléron* con el comercio del vino fue Kiesselbach en un artículo publicado en 1906 en el que defendió que al código se había incorporado el derecho consuetudinario formado con ocasión del comercio marítimo que tenía como origen las costas situadas entre los ríos Garona y Loira y como punto final las costas flamencas, especialmente Damme, el antepuerto de Brujas. El autor no creía probable que el texto se hubie-

ra formado en la isla de Olerón a partir de la actuación de un tribunal marítimo porque, en caso de haber tenido un origen judicial, el tribunal que hubiera dictado las resoluciones incorporadas al código debía de haber estado situado en el lugar de descarga de las mercancías, por tanto en las costas flamencas, porque los conflictos suscitados a raíz de este transporte marítimo debían de resolverse después de llegar la nave al lugar de destino y no en el punto de partida. Por el contrario, considerable factible que el texto se hubiera redactado en la isla de Olerón, lo cual no debe de entenderse en el sentido de que considerara que se trataba de un derecho consuetudinario originario de la isla. Para Kiesselbach el derecho contenido en los *Rôles d'Oléron* era un derecho consuetudinario de aceptación general en la actividad comercial marítima, que tenía en el transporte del vino su principal objeto, y que se desarrollaba en una extensa área geográfica, desde el suroeste francés y hasta los puertos flamencos. En relación a la cronología de la obra, en su opinión, la redacción del texto debía de situarse en la segunda mitad del siglo XII (142).

A mediados de siglo, el enfoque dado por Kiesselbach se retomó por algunos historiadores económicos (143), siendo Craeybeckx, discípulo de Verlinden, el primero de ellos, en un trabajo sobre el comercio de vinos entre Francia y los Países Bajos. Obra que enlazaba directamente con la publicada en 1933 por Pirenne sobre la exportación de vinos franceses en los siglos medievales (144). El autor, pese a reconocer que la documentación no era abundante sino a partir de 1200, suponía que el comercio de vinos entre Inglaterra, Flandes y el suroeste de Francia debía de haber sido ya importante en el último cuarto del siglo XII, motivo por el cual situó la formación de los *Rôles d'Oléron* en este período, en el momento en que la navegación a grandes distancias, se refería al gran cabotaje, se había recuperado de la postración en la que había estado durante un tiempo y en el que el vino era prácticamente el único objeto de comercio en el occidente europeo (145).

Un año después de la publicación del libro de Craeybeckx vio la luz un nuevo trabajo cuyo autor, Dion, geógrafo, insistió de nuevo en situar la redacción de los *Rôles d'Oléron* en el marco del comercio del vino desde el suroeste francés hacia los Países Bajos (146). Si bien por la importancia que había llegado a tener la isla en el tráfico marítimo no le parecía descabellada la idea de que sus habitantes hubieran sido los primeros en sentir la necesidad de contar por escrito con una normativa que regulara el tráfico mercantil marítimo y que por la experiencia que habían alcanzado en el mismo hubieran sido los más preparados para elaborar un texto de las características de los *Rôles d'Oléron*, creía probable que más que un

código de derecho consuetudinario fuera una recopilación de jurisprudencia. En cuanto a la datación del texto, este autor situó la formación del texto a principios del siglo XIII (147). En primer lugar, porque no veía probable que pudiera estar redactado con anterioridad a 1199 dado que al igual que Hévin (148) entendía que algunas condiciones de la navegación a las que se hacía referencia en los *Rôles d'Oléron*, especialmente en los capítulos trece a veinticuatro, se correspondían con una época en la que ya estaba en aplicación el régimen de los *brefs de conduit* implantados por el duque de Bretaña (149). En segundo lugar, porque consideraba que del articulado de los *Rôles d'Oléron* se desprendía que en el momento en que éstos se redactaron el comercio se desarrollaba en grandes naves como las que aparecían representadas en los sellos de La Rochelle y de Damme a principios del siglo XIII. En tercer lugar porque el despegue marítimo que gracias al comercio del vino se produjo en las costas occidentales europeas tuvo lugar muy a finales del siglo XII. Y, en cuarto lugar porque entendía que el hecho de que en las copias de los *Rôles d'Oléron* apareciera el nombre de Burdeos significaba que, al menos esas copias, se habían redactado una vez que esta población había alcanzado importancia en el comercio vinícola, lo que se había producido sólo a partir del siglo XIII.

Por lo que se refiere a la naturaleza del texto, mientras que algunos autores de esta generación, sobre la base de los argumentos esgrimidos en el siglo anterior por Pardessus, continuaron defendiendo el origen judicial de la colección. Siendo éste el caso, además de Dion (150), de Boissonnade (151), Deniel (152), Lannoy (153) y Lureau (154). Un segundo grupo, en el que se encuentra Kiesselbach, consideró que los *Rôles d'Oléron* no habrían sido más que una colección de derecho consuetudinario, obra de la iniciativa privada de las comunidades marítimas de Poniente. Negando con ello cualquier participación regia o judicial en su formación, aunque no en su difusión (155).

#### **D) Las últimas aportaciones sobre el origen de los *Rôles d'Oléron*: los trabajos de Krieger, Shephard y Cousin**

La publicación de un nuevo trabajo sobre los *Rôles d'Oléron* por Krieger en 1970 inauguró una nueva etapa en la historiografía europea acerca del texto marítimo, planteándose nuevas hipótesis en torno a algunos aspectos relativos al origen de la colección, sobre todo en lo concerniente a la fecha de su elaboración que se retrasó algún tiempo en comparación con las fechas señaladas hasta entonces por los distintos autores.

Enlazando con la postura de Kiesselbach (156), Krieger desechó tanto la posibilidad de que los *Rôles d'Oléron* pudieran haber sido en origen una ley, pese a que en algunos manuscritos se les denomine leyes, como una recopilación de sentencias judiciales, apostando por la tesis del origen consuetudinario al considerar que con su redacción tan sólo se procedió a fijar por escrito un derecho practicado desde tiempo atrás y reconocido como derecho en vigor por los navegantes (157). Como consecuencia de este planteamiento, Krieger sostuvo que aquel derecho recogido en los *Rôles d'Oléron* lejos de haber tenido su origen en una única ciudad o en un único punto geográfico, era por el contrario un derecho general, común a todos los implicados en el comercio marítimo del Atlántico (158).

En relación a la autoría del texto y después de haber sostenido el origen consuetudinario del derecho incorporado al código, Krieger defendió que la idea de la redacción de este código debía de haber surgido en el ámbito privado. En su opinión, los propios interesados en el tráfico mercantil marítimo debían de haber impulsado la iniciativa de su redacción. No creía factible que la decisión hubiera partido de un jurista, que a título particular hubiera procedido a recoger por escrito el derecho marítimo consuetudinario, sino que, por el contrario, consideraba más probable que un grupo de individuos relacionados con el tráfico mercantil marítimo, integrados posiblemente en algún tipo de asociación, hubiera decidido la redacción del mismo (159).

En lo concerniente a la datación del texto, este autor consideró que hasta la segunda mitad del siglo XIII (160), pero en cualquier caso con anterioridad a 1286 (161), no parecía probable que se hubiera formado la versión primitiva de la colección, atendiendo básicamente a los indicios que el propio texto de los *Rôles d'Oléron* aporta, dado que las fuentes de la época no proporcionan ningún dato que pueda servir para fijar la fecha *ad quo* de su redacción (162).

En este sentido, en primer lugar, Krieger analizó, siguiendo la línea iniciada por Dion unos años antes (163), cómo del contenido de los capítulos tercero, cuarto y decimotercero de los *Rôles d'Oléron* se desprende que en el momento en que éstos fueron redactados se había producido ya una importante evolución del derecho de naufragio porque estos preceptos sólo podían tener sentido en un momento en el que los titulares del poder político de los territorios bañados por el Atlántico no ejercían ya el derecho de naufragio o, por lo menos, no con el rigor con el que se había aplicado con anterioridad, empleándose ya el sistema de los *brefs* en Bretaña. Por este motivo entendía que difícilmente el texto podía haberse redacta-

---

do antes de los primeros años del reinado de Enrique III (1216-1272), porque coincidiendo con este período, observaba que la rigidez del derecho de naufragio en las costas inglesas, escocesas, francesas y flamencas se había mitigado ya de manera significativa (164).

En segundo lugar, Krieger procedió a realizar un análisis comparativo del tipo de comercio marítimo que aparece reflejado en el articulado de los *Rôles d'Oléron* y el que existía en los siglos XII y XIII. Comparación de la que dedujo que el código se elaboró, tal y como ya habían señalado los autores que procedentes de la historia económica se habían ocupado del mismo, en el contexto de la exportación de vinos desde el suroeste francés hacia Inglaterra, Bretaña, Normandía, Flandes... Vino francés que procedía de dos zonas, del Poitou, con La Rochelle a la cabeza, y de Gascuña, con Burdeos como principal centro de exportación. Además, teniendo en cuenta que la exportación de los vinos gascones que aparece ya reflejada en el texto a través de las referencias a Burdeos, algo posterior a la de los vinos del Poitou, no se consolidó sino a partir de los años veinte y treinta del siglo XIII, el autor alemán entendió que la redacción de los *Rôles d'Oléron* nunca pudo producirse con anterioridad a este momento (165).

En tercer lugar, llamó la atención acerca de que este tráfico mercantil se desarrolló de manera simultánea a la fundación de nuevos enclaves portuarios en las costas atlánticas europeas, proceso que en general tuvo lugar a partir de finales del siglo XII y en la primera mitad del XIII. Período en que se fundan, entre otras poblaciones, Calais y Damme, que ya aparecen mencionadas en el articulado de los *Rôles d'Oléron*. Deduciendo de esta circunstancia que el código no pudo haberse elaborado con anterioridad a los años centrales del siglo XIII (166).

En cuarto lugar, Krieger estudió el momento en que se generalizó el cierre de los contratos de fletamento en las costas atlánticas bajo la forma de “carta partida”, solemnidad que aparece recogida en el capítulo decimotercero de los *Rôles d'Oléron*, llegando a la conclusión de que aquella generalización tuvo lugar a lo largo de la primera mitad del siglo XIII (167).

Finalmente, el último indicio al que recurrió Krieger para determinar el *terminus a quo* de la redacción de los *Rôles d'Oléron* es el del tipo de estructura naviera que se prevé en el articulado. Organización que no se puede documentar antes de 1224 y que suponía que el maestro de la nave y el cargador eran personas distintas, lo que significa la separación entre el negocio del transporte naval y el del

comercio marítimo dado que el armador ya no explotaba la nave para comercializar su propia carga sino para transportar mercancía ajena (168).

Matizando en algunos aspectos la tesis de Kiesselbach, Krieger consideró que el autor o autores de los *Rôles d'Oléron* tuvieron en cuenta la existencia de distintos puntos de embarque de las mercancías, aunque todos ellos situados en la zona vitivinícola del suroeste francés, y varios puertos de destino de las naves, no exclusivamente Damme, puertos situados entre Bretaña y Escocia (169).

En relación al ámbito personal al que iban dirigidos los *Rôles d'Oléron*, Krieger también planteó una nueva teoría, distinta de la de Kiesselbach, de manera que mientras que éste había entendido que el código se habría redactado para su aplicación a los miembros de una supuesta asociación integrada por los marineros de Olerón y los cargadores del suroeste francés (170), Krieger fue de la opinión de que el texto se elaboró pensando en el amplio grupo de personas, que procedentes de diversos puntos de las costas atlánticas, intervenían en el tráfico mercantil marítimo en el Atlántico (171).

Después de la publicación de la obra de Krieger, al menos dos autores más se han acercado al estudio de los *Rôles d'Oléron* y, en particular, a su origen. Me refiero a Shephard y a Cousin.

Shephard, desde su formación en historia medieval, abordó de nuevo la cuestión del origen de los *Rôles d'Oléron*, en un trabajo, que por las noticias que tengo no ha llegado a publicarse, en el que presta atención de manera preferente al momento y al lugar en que se elaboró el texto, así como a las fuentes marítimas que se tuvieron en cuenta en su redacción, concluyendo que el texto debió de redactarse a mediados del siglo XIII en la isla de Olerón (172).

La última aportación historiográfica al conocimiento de los *Rôles d'Oléron* se produjo en la década de los años noventa del siglo pasado de la mano de Isabelle Cousin quien volvió a retomar la tesis del origen judicial de la colección y situó la elaboración del texto entre 1190 y 1286 (173).

## **2. Una nueva visión del origen de los Rôles d'Oléron**

Una vez expuestas las distintas posturas mantenidas hasta la fecha en la doctrina en relación al origen de los *Rôles d'Oléron*, es el momento de exponer mi punto de vista acerca de tal cuestión. Planteamiento que si bien, como no podía ser de otra manera, es deudor en algunos aspectos de los diferentes trabajos publicados y, singularmente del de Krieger, creo que aporta elementos nuevos que proporcio-

---

nan luces novedosas al conocimiento del origen del texto marítimo del Mar de Poniente.

### **A) Factores extra jurídicos que facilitaron la formación del texto**

Distintas circunstancias de muy distinta naturaleza, unas de carácter eminentemente jurídico, otras económicas o políticas, coincidieron en el momento en que se procedió a la redacción de los *Rôles d'Oléron* y a su difusión por las costas europeas, desempeñando todas ellas un papel relevante en este doble proceso. Por este motivo, de no haber intervenido alguna de ellas, probablemente este texto de derecho marítimo no se habría elaborado en los años centrales del siglo XIII, ni habría alcanzado la difusión que logró en un plazo muy breve de tiempo.

Por esta razón, junto a unas circunstancias de carácter fundamentalmente jurídico que justificaron en su momento la elaboración de los *Rôles d'Oléron*, a las que me referiré más adelante, se deben tener presentes también otras de carácter político y económico que facilitaron el desarrollo del comercio e indirectamente con ello la redacción de esta obra. Texto que estuvo en vigor, como derecho marítimo común de los navegantes de las costas del occidente de Europa, del mar de Poniente, según la terminología de la época (174), e incluso del mar Báltico, durante toda la baja edad media y a lo largo de buena parte de época moderna (175).

#### **a) La consolidación de las monarquías del occidente de Europa**

Durante los tres primeros siglos del segundo milenio y mientras que el Emperador y el Papa se disputaban el *dominium mundi*, las monarquías occidentales, que escapaban de la autoridad imperial, lograban un importante desarrollo económico y político que sería la base de la posterior constitución de los grandes estados modernos. En concreto, tres monarquías, por cuyas costas se difundirán de modo inmediato los *Rôles d'Oléron*, se afirmaban en el occidente de Europa, las monarquías de Inglaterra, Francia y Castilla. Consolidación que permitió la estabilización política de esta parte del espacio europeo lo que favoreció el desarrollo del comercio.

Inglaterra, conquistada a mediados del siglo XI por Guillermo de Normandía, presencia en el XII, de la mano de la dinastía de los Plantagenêt o Anjou, la formación del “Imperio Angevino”, que comprende, además de los territorios insulares, el oeste de Francia, es decir, Normandía, Bretaña, Anjou, Maine,

Turena y Aquitania, y la constitución de una monarquía poderosa, fuertemente centralizada.

En Francia, después de la desintegración del imperio de Carlomagno, la monarquía durante el siglo IX y buena parte del siglo X fue una monarquía débil, situación que cambió en el XI con el restablecimiento paulatino de la autoridad real bajo el auspicio de los Capetos. De manera que ya en la segunda mitad del siglo XII se aprecia la definitiva consolidación de éstos y el engrandecimiento del Reino de Francia, proceso que continuará hasta finales de la edad media. Especialmente importante fue el triunfo de Felipe Augusto en Bouvines en 1214 que permitió el paso a la soberanía directa del rey de Francia de Normandía, Anjou, Maine, Turena y otras tierras del Poitou y Saintonge, es decir, de casi toda la Francia angloangevina. Además, en los Países Bajos, el conde de Flandes se reconoció vasallo del rey de Francia.

En la Península Ibérica, la caída del Califato de Córdoba, en la primera mitad del siglo XI, permitió el avance de los reinos cristianos del norte, y ya en la segunda mitad del siglo XII la labor repobladora de Alfonso VIII en la costa norte peninsular supuso la incorporación de Guipúzcoa a Castilla, abriéndose para el reino un amplio frente marítimo de Fuenterrabía a San Vicente, siendo las villas nororientales —Laredo, Santander, Castro Urdiales, Bermeo, Guetaria, San Sebastián entre otras— las favorecidas por el desarrollo del tráfico naval atlántico impulsado por el transporte del vino de Aquitania a los mercados de Inglaterra y de los Países Bajos (176). Mientras que, a diferencia de lo que sucede en esta parte de la costa cantábrica, la zona noroccidental y galaica se dedicó fundamentalmente a la actividad pesquera y a la industria de salazón, incorporándose sólo más tarde al comercio marítimo (177).

Esta estabilización política del oeste de Europa tuvo su incidencia en la recuperación del comercio marítimo porque para el crecimiento de los intercambios mercantiles, especialmente del tráfico por mar, es preciso cierto sosiego político, aunque éste se vea truncado ocasionalmente. Equilibrio que sólo se empezó a conseguir en los países de las costas occidentales de Europa una vez que cesaron las invasiones del siglo X y una vez que se inició la consolidación de aquellas monarquías. De manera que si no se hubiera logrado el fortalecimiento de éstas, la recuperación del comercio marítimo se habría retrasado en el tiempo y, en consecuencia, los *Rôles d'Oléron* no se habrían redactado en los años centrales del siglo XIII.

---



**b) La recuperación del tráfico comercial marítimo en el Atlántico: especial referencia a la exportación de vinos**

Frente al escaso volumen del comercio marítimo de los primeros siglos medievales, a partir del siglo IX se vislumbra el embrión del sistema comercial de los siglos posteriores, aunque aún este primer germen comercial se interrumpa como consecuencia de las invasiones normandas del siglo X. No obstante, una vez pasadas éstas, se reanudó el comercio, consistiendo principalmente en el intercambio de mercancías con el Imperio bizantino, Oriente Medio y los puertos italianos y, desde allí, por vía fluvial o terrestre, hasta el noroccidente de Europa. De este modo, en el siglo XI se inició el período de expansión comercial y económica de Europa que duró hasta el siglo XIV, siendo Italia, singularmente el norte (Pisa, Florencia, Venecia y Génova), quien inició este proceso y desempeñó un papel hegemónico hasta el momento en que los Países Bajos empezaron a rivalizar con aquella preponderancia italiana.

Entre los siglos XI y XII las rutas que atravesaban el continente pasaban por las ciudades centrales de Flandes y de Artois — Saint-Omer, Arras y Douai—, para, posteriormente, a partir del XII y del XIII desplazarse hacia la costa, extendiéndose nuevas rutas comerciales entre los puertos marítimos de los Países Bajos, Normandía, Bretaña, Inglaterra, Escocia, suroeste de Francia, Castilla, Escandinavia y las costas del Imperio. De manera que el comercio marítimo entre los puertos del Atlántico y del Canal de la Mancha, prolongado hasta el mar del Norte y el mar Báltico, fue adquiriendo un protagonismo cada vez mayor durante los siglos XII, XIII y XIV.

A esta desviación contribuyeron de manera principal, aparte del apoyo recibido de los condes de Flandes, una serie de hechos que propiciaron el desarrollo del tráfico mercantil en el Atlántico (178), precisamente el marco geográfico en el que se formarán los *Rôles d'Oléron*.

Entre aquellas circunstancias conviene tener presente, en primer lugar, la construcción de unas naves más grandes, las cocas, con las que aumentaron considerablemente las posibilidades de carga. En segundo lugar, la fundación de nuevas villas marineras, más próximas al mar que las antiguas poblaciones donde hasta entonces atracaban las naves, enclaves situados en el fondo de los estuarios o incluso más alejados del mar en los principales cursos fluviales. Téngase en cuenta que las cocas, como consecuencia de su tamaño, sólo podían navegar por aguas bas-

tante profundas, de ahí la imposibilidad de que en muchos casos pudieran llegar a los puertos de las villas situadas en el interior como ocurría con Saint-Omer, Ypres o Brujas. Por este motivo en el siglo XII se inició en las costas del occidente de Europa un proceso de fundación de nuevas poblaciones, en ocasiones sobre la base de asentamientos anteriores, que desplazaron en la actividad comercial a las antiguas villas que existían en los estuarios de los ríos más importantes o en el curso de algunos de éstos, siendo el caso, entre otras, de La Rochelle, Gravelines como antepuerto de Saint-Omer, Nieuport más cercano a la costa que el puerto de Ypres, y Damme como antepuerto de Brujas. En tercer lugar, la mejora de las instalaciones portuarias al dotarse a los nuevos puertos que se construyen más próximos al mar de unas mejores infraestructuras, pensando precisamente en aquellas nuevas naves de mayor tamaño que de este modo vieron facilitadas las maniobras de atraque. Y, por último, las reformas realizadas en ciertas instituciones económicas y jurídicas como fue, entre otras, la que supuso la paulatina desaparición del derecho de naufragio y la concesión de importantes privilegios a algunas poblaciones, como sucedió en relación a La Rochelle, Burdeos y Damme, privilegios que potenciaron los intercambios comerciales.

En este contexto comercial, la exportación de vinos de Poitou, Aunis, Saintonge y Gascuña a Inglaterra y a los Países Bajos reclama la atención de quien pretende profundizar en el conocimiento de los *Rôles d'Oléron* porque fue precisamente en el marco de estos intercambios en el que se formó esta obra de derecho marítimo, como lo demuestra el contenido del texto que evidencia que su autor estaba pensando en su aplicación en la resolución de los conflictos planteados con ocasión de los intercambios comerciales que tenían como objeto el vino, tal y como ya se señaló por los autores que se acercaron al código desde la historia económica y más recientemente por Krieger. Este comercio del vino, que supuso una auténtica renovación del tráfico mercantil atlántico, principalmente hacia Inglaterra y Flandes, tuvo como punto de partida desde la segunda mitad del siglo XII las regiones de Aunis, Poitou y Saintonge, con La Rochelle como principal foco, a la que se unió Burdeos a partir de la primera mitad del siglo XIII, lo que permitió la incorporación de la Gascuña al tráfico marítimo.

De manera que de no haberse recuperado la actividad mercantil marítima a partir de los inicios de la baja edad media en las costas atlánticas europeas y si los intercambios comerciales en torno al vino no hubieran alcanzado la importancia que lograron a partir del siglo XII y especialmente durante el siglo XIII, tampoco

---

se habría formado el código marítimo de los *Rôles d'Oléron* en los años centrales del XIII.

### c) Las particularidades del comercio marítimo

No sólo la estabilidad política de los reinos del occidente europeo y el renacimiento de la actividad comercial marítima y, especialmente, del comercio del vino, se deben tener presentes en el momento de intentar comprender el origen de los *Rôles d'Oléron*. También es necesario prestar atención a las características particulares que ofrece la actividad mercantil cuando se desarrolla por vía marítima porque precisamente tales peculiaridades ayudan a comprender la necesidad de redactar los *Rôles d'Oléron* que se sintió en los años centrales del siglo XIII. Texto en el que se proporcionaban soluciones a los concretos problemas que se suscitaban con ocasión del tráfico mercantil por mar.

Nótese que si en términos generales resulta importante disponer por escrito de las reglas jurídicas que regulan una determinada actividad en aquellas ocasiones en las que en la misma intervienen sujetos de una misma nacionalidad, esto es más necesario si la actividad económica se desarrolla entre lugares pertenecientes a distintas entidades políticas y cuando los individuos participantes en ella proceden de puntos geográficos distintos y, por tanto, tienen nacionalidades diferentes y están sujetos a ordenamientos jurídicos diversos, aunque compartan intereses, necesidades y problemas mientras se dedican al tráfico mercantil marítimo.

Por este motivo, en el instante en el que el comercio alcanzó cierto desarrollo en las costas atlánticas, lo que propició la formación de tripulaciones mixtas y el aumento de los intercambios comerciales entre distintos reinos, resultó absolutamente imprescindible disponer de un texto que, como los *Rôles d'Oléron*, contemplara al menos una parte de las normas comunes a todos los participantes en dicho comercio con independencia de sus nacionalidades, de sus ordenamientos jurídicos de origen y de la situación geográfica de los lugares entre los que se desarrollara el comercio.

Por tanto, estas características que inspiran la actividad mercantil por mar determinaron también de manera importante la redacción de los *Rôles d'Oléron*, de forma semejante a lo que sucedió en otros mares, por ejemplo, en el Mediterráneo donde se formó el *Libro del Consulado del Mar*.

### **B) Los Rôles d'Oléron: una manifestación del derecho consuetudinario medieval francés**

En la medida en que tanto el derecho incorporado a los *Rôles d'Oléron* como el propio texto marítimo son manifestaciones del derecho medieval y, en particular, del derecho medieval francés, es absolutamente imprescindible tener presentes las características más relevantes de este derecho y algunos procesos jurídicos que tuvieron lugar en Francia a partir del siglo XIII para comprender no sólo la formación de los *Rôles d'Oléron*, sino también la naturaleza de las normas que lo integran y del propio código.

En este sentido, si los factores políticos y económicos señalados anteriormente tuvieron un importante peso en la redacción del texto, resultando necesario situar su proceso de formación en unas determinadas coordenadas políticas y económicas, la determinación del marco jurídico en que se elaboró es igualmente conveniente a la hora de abordar la difícil cuestión de sus orígenes, aunque hasta la fecha ningún autor se haya preocupado especialmente de este aspecto.

El derecho medieval anterior a la Recepción del Derecho Común de los territorios que con el tiempo integraron el reino de Francia, de igual modo que el del resto del espacio europeo, se caracteriza por varias notas, siendo oportuno destacar en este momento su carácter práctico y atécnico, la diversidad de ordenamientos que comprendía y su origen consuetudinario. Fue un derecho práctico porque nació espontáneamente de la colectividad, alejado de cualquier construcción doctrinal, para dar solución a situaciones concretas planteadas en la sociedad del momento, motivo por el cual careció de cualquier complejidad técnica. También fue un derecho que, lejos de ser único para toda la sociedad, estuvo integrado por una diversidad de ordenamientos jurídicos como consecuencia, entre otras circunstancias, de la debilidad de la organización política que permitió que cada cuerpo y orden social disfrutara de un estatuto jurídico particular en consonancia con la función que desempeñaba en el conjunto de la sociedad y que la práctica de determinadas profesiones propiciara la formación de unos derechos particulares, aplicables tan sólo a quienes desempeñaban tales profesiones. Y, por último, fue un derecho esencialmente consuetudinario como consecuencia de la inactividad legislativa de los monarcas alto medievales que facilitó que la costumbre se convirtiera en la principal fuente de derecho.

---

Estas características se reflejan en los *Rôles d'Oléron* en la medida en que, como señalaba anteriormente, este texto no fue sino una manifestación de aquel derecho medieval francés. Por ello el derecho contenido en la obra fue un derecho eminentemente práctico que solucionaba los conflictos que se suscitaban con ocasión de los intercambios mercantiles marítimos en las costas occidentales de Europa. Un derecho atécnico, alejado de cualquier tipo de elaboración doctrinal. Un derecho que constituía una parte del ordenamiento particular de la colectividad formada por quienes intervenían en el comercio marítimo. Y, por último, un derecho consuetudinario que tuvo su origen en una serie de actos, de iniciativas aceptadas voluntariamente, sin violencia, por los navegantes, al margen de cualquier tipo de actividad regia, de manera que fue la costumbre y no la ley su fuente principal.

La última de estas notas señaladas, el carácter consuetudinario del derecho francés, y por lo que interesa en este momento, del derecho marítimo, planteó el problema de cómo probar su vigencia a partir del momento en que los antiguos jueces de la tierra fueron sustituidos en la tarea de impartir justicia por unos nuevos jueces enviados por la monarquía. Jueces que desconocían el derecho del lugar y que exigieron la prueba del derecho consuetudinario alegado por las partes para proceder a su aplicación (179). El conflicto se solucionó en Francia a partir del siglo XIII a través de distintas vías que permitieron que aquellos nuevos jueces, ajenos a la tradición jurídica del lugar al que llegaban, pudieran constatar la existencia de las costumbres invocadas por las partes (180).

En relación a la prueba de la costumbre marítima, las técnicas a las que se recurrió fueron dos: la judicialización de la costumbre (181) y la redacción del derecho consuetudinario (182). Mientras que la judicialización de la costumbre no significó sino el recurso al precedente, es decir, al recurso a la previa aplicación de una determinada costumbre en un caso similar bien por el mismo órgano judicial que debía resolver, bien por otro. De manera que el precedente se convirtió en prueba de la costumbre aunque no constituyera su fundamento (183). La formulación escrita de la costumbre condujo a la redacción de los *coutumiers*, uno de los cuales fue precisamente el *coutumier* marítimo que es el texto de los *Rôles d'Oléron*.

Ambos procesos, tanto la judicialización de la costumbre como la elaboración de los *coutumiers*, se encuentran detrás de la redacción de los *Rôles d'Oléron* razón por la cual la comprensión de los orígenes del texto exige prestar atención a ambos fenómenos jurídicos.

### a) Los Rôles d'Oléron, el *coutumier* marítimo del Atlántico

A partir del siglo XIII se procedió en Francia a la redacción de distintas costumbres, formándose los *coutumiers*, textos elaborados por juristas y prácticos a título particular. Si bien la mayor parte de estas obras tuvieron como objeto la redacción de la costumbre territorial de alguna de las grandes regiones francesas, también se elaboraron otros *coutumiers* que fijaron por escrito la costumbre en vigor en marcos territoriales menos extensos que el de la región o la costumbre conforme a la cual se regían determinadas actividades. Precisamente, los *Rôles d'Oléron* forman parte de este segundo grupo por cuanto su autor recogió por escrito una parte de las costumbres que regulaban el comercio marítimo en las costas occidentales de Europa (184).

En principio, ninguno de aquellos *coutumiers* tuvo carácter obligatorio por tratarse de obras redactadas por particulares, sin embargo, rápidamente, algunos de ellos adquirieron una gran autoridad (185). De este modo sucedió con el texto de los *Rôles d'Oléron* que en un breve período de tiempo se difundió entre los navegantes de los puertos de las costas occidentales de Europa y poco después también por las del Báltico. Aceptándose su vigencia como derecho marítimo común del occidente y del norte de Europa. Lo que explica el abundante número de copias que se realizaron del texto en los siglos XIV y XV desde el Báltico al estrecho de Gibraltar.

De igual modo que sucedió en relación a otros *coutumiers* (186), esa autoridad se reconoció también a los *Rôles d'Oléron* no sólo por parte de aquéllos a los que afectaba de manera directa el contenido del texto, por los navegantes, sino también por parte de los órganos judiciales a quienes competía la resolución de los conflictos marítimos, quienes procedieron a la aplicación de este *coutumier* marítimo como si hubiera sido una redacción oficial del derecho marítimo.

Además, y como consecuencia de la amplia difusión y aceptación que alcanzó este *coutumier* marítimo, a lo largo de los siglos XIV y del XV su articulado se incorporó a los *coutumiers* de algunas demarcaciones territoriales, lo que vino a dotar aún de una mayor autoridad al antiguo y breve *coutumier* marítimo del siglo XIII. De este modo sucedió con ocasión de la redacción de la costumbre de los vizcondados de Rouen y de Dieppe en el siglo XIV (187) y, a partir de finales del siglo XV, en el momento en que se procedió a la impresión de las costumbres de las grandes regiones francesas de Bretaña y Normandía (188).

---

Este planteamiento obliga a desechar tanto la tesis de que los *Rôles d'Oléron* fueran el resultado de la tarea legislativa desarrollada por un monarca (189), como aquella otra conforme a la cual habrían sido el fruto de la actividad jurisdiccional desplegada por un órgano judicial (190). El derecho incorporado al código marítimo fue un conjunto normativo de origen consuetudinario que en principio se transmitió oralmente y que en un momento determinado, que se puede concretar en los años centrales del siglo XIII, se fijó parcialmente por escrito dando origen al *coutumier* marítimo que es el texto de los *Rôles d'Oléron*. De este modo, su elaboración debe situarse en el proceso general que se inició en Francia a partir del siglo XIII que permitió la elaboración de los *coutumiers*. Por tanto, la redacción del derecho consuetudinario marítimo no constituyó un hecho aislado en el mundo jurídico medieval francés. Tesis que enlaza directamente con lo defendido en su momento por Kiesselbach y retomado posteriormente, entre otros, por Craeybeckx y Krieger, para quienes los *Rôles d'Oléron* tuvieron un origen consuetudinario (191).

En este contexto, no creo que se pueda mantener, como por otra parte ya señaló Krieger (192), que los *Rôles d'Oléron* constituyan una ley en sentido formal pese a que en algunos manuscritos para referirse a la colección se emplee la expresión “ley” y pese a que en la práctica el texto adquiriera fuerza legal en los puertos marítimos del occidente y del norte de Europa. En aquellas ocasiones en las que en algunos manuscritos aparezcan expresiones del tenor de “leyes de Olerón” o “leyes de Layron” se debe entender que se utilizaron con la intención de indicar que el derecho contenido en la colección era un derecho formulado ya por escrito, un derecho que había dejado de transmitirse oralmente. Planteamiento que enlaza directamente con la doctrina isidoriana, ya mencionada anteriormente, conforme a la cual la única diferencia que existe entre las costumbres y las leyes reside en que éstas están fijadas por escrito, siendo tanto unas como otras derecho mientras sean justas (193).

Esta interpretación explica también que en las distintas copias, incluso en las más antiguas, se omita cualquier referencia a una soberanía política como autora del texto y que en ninguna de las cancillerías reales del occidente de Europa se haya conservado testimonio alguno fidedigno de un acto legislativo de tal naturaleza. Lo cual no significa que los distintos monarcas europeos no cumplieran un papel importante en la consolidación y difusión del texto marítimo gracias al apoyo que le proporcionaron una vez que constataron la aprobación que tenía entre quienes intervenían en el comercio marítimo.

### **b) La judicialización de la costumbre en Francia y la redacción de los *Rôles d'Oléron***

Considerar, tal y como acabo de afirmar, que los *Rôles d'Oléron* fueron el *coutumier* marítimo del Atlántico supone negar la tesis del origen judicial del código y plantea el problema del significado de la frase que aparece al final de los capítulos del texto marítimo, *Et cest le jugement en ceo cas*, que durante un tiempo sirvió precisamente para justificar aquella teoría.

Su inclusión tiene explicación en el proceso general de judicialización del derecho consuetudinario que también se desarrolló en Francia a partir del siglo XIII. Acontecimiento jurídico que fue coincidente con un retroceso de la actividad legislativa de la monarquía en el campo del derecho privado a partir de la implantación de una nueva administración de justicia en todos los territorios que integraban el reino. Lo que supuso la separación de las instancias políticas de las judiciales y, con ello, que el monarca dejara de ocuparse de las relaciones jurídicas entre particulares a través de ordenanzas, salvo en el supuesto de malos usos o costumbres (194), y que interviniera en la vida privada de los súbditos tan sólo por medio de los jueces (195).

Esta judicialización de la costumbre tuvo como causa la no siempre clara separación entre la actividad legislativa y la función judicial, lo que llevó a algunos jueces a entender que legislaban a través de sus resoluciones, elevando al rango de ley la autoridad de la cosa juzgada en materia consuetudinaria. Por otra parte, condujo a la reafirmación del derecho consuetudinario francés a partir del siglo XIII, no tanto por su antigüedad o por su arraigo en la población sino por la propia actuación judicial (196). De manera que el requisito que los jueces exigieron a la costumbre para su aplicación fue el de haber sido ya aplicada por otros jueces con anterioridad.

Los prácticos que elaboraron los *coutumiers*, sabedores de esta realidad y de que la mejor forma de lograr que los jueces y tribunales aplicaran la costumbre pasaba por la invocación de resoluciones judiciales anteriores en las que se hubiera aplicado ya la norma consuetudinaria en cuestión, otorgaron gran importancia al precedente judicial. Por este motivo, en los *coutumiers*, junto a las normas consuetudinarias, incorporaron con frecuencia resoluciones judiciales para de este modo dotar a las costumbres incluidas en la obra de una mayor autoridad y, sobre todo, para documentar y probar por la vía del precedente su existencia (197). Idea que

---



queda perfectamente expuesta por Beaumanoir, autor de uno de aquellos *coutumiers*, en el prólogo a su obra, cuando explica que ha intentado confirmar gran parte del contenido del texto a través de las resoluciones judiciales dictadas en Clermont (198).

En general, las citas judiciales a través de las cuales se pretende probar las costumbres se realizan sobre la base de una única resolución judicial en cada caso (199), pero mientras que en algunas ocasiones los autores de los *coutumiers* procedieron a indicar el lugar, la fecha o los nombres de las partes involucradas en los procesos cuyas resoluciones judiciales utilizaban, como se aprecia entre otros casos en el *Ancien coutumier de Champagne* (200) y en la propia costumbre de la comuna de Olerón (201), en otros *coutumiers*, como es el caso del elaborado por Beaumanoir, sus recopiladores omitieron estos datos, dando un carácter abstracto y anónimo a las resoluciones judiciales incluidas.

Este proceso de judicialización de la costumbre que, como estoy explicando, estuvo en estrecha relación con el problema de la prueba de la costumbre, con la redacción del derecho consuetudinario y la formación de los *coutumiers*, se encuentra también en el origen de los *Rôles d'Oléron*. Así, en el momento en que el autor del texto procedió a su elaboración incorporó al final de los capítulos la ya mencionada frase, *Et cest le jugement en ceo cas*, como medio de dotar de mayor autoridad, no tanto ante los navegantes como ante los órganos judiciales, a las disposiciones de origen consuetudinario que integran el texto. Con aquellas palabras se indicaba que lo dispuesto en cada uno de los capítulos ya se había aplicado judicialmente, lo que debía de servir para probar la existencia de tales costumbres. Los precedentes se reflejan de una manera muy vaga y abstracta a través de la frase *Et cest le jugement en ceo cas*, lo que no sorprende porque, como ya he apuntado, referencias igual de generales se encuentran en otros *coutumiers*.

La inclusión al final de cada capítulo de los *Rôles d'Oléron* de aquella frase, que si bien en el momento de la elaboración del texto cumplió una función práctica y útil, con el paso del tiempo entorpeció el conocimiento del origen y de la naturaleza de este texto marítimo porque indujo al error de considerar que la génesis de cada una de sus disposiciones se hallaba en una resolución judicial, generalizándose la referencia a los *jugementz* del mar que aparece en la rúbrica que precede al articulado en algunos manuscritos.

Como conclusión de esta parte de la exposición cabe señalar que la tesis del origen consuetudinario del derecho de los *Rôles d'Oléron* se consolida al situar la

redacción del texto en el marco de dos de los procesos jurídicos que se desarrollaron en Francia a partir del siglo XIII, la redacción de los derechos consuetudinarios y la judicialización de la costumbre, y permite desechar tanto la tesis que atribuía al texto un carácter legal como aquella otra que sostenía su origen judicial.

### **C) La autoría del *coutumier* marítimo del Atlántico y los motivos de su redacción**

El texto de los *Rôles d'Oléron* debió de elaborarse por un particular que conocía no sólo el comercio, especialmente del vino, que se desarrollaba entre los puertos del suroeste francés y los situados sobre las costas de Bretaña, Normandía, Inglaterra, Castilla y Flandes, como se desprende de su articulado, sino también el derecho consuetudinario conforme al cual se ordenaba este tráfico mercantil, así como algunos aspectos del mundo del derecho en general porque tenía constancia del proceso de redacción del derecho consuetudinario que estaba en marcha en distintas partes de Francia y de la importancia que los jueces estaban otorgando al precedente como medio de prueba de la costumbre. Razones por las cuales redactó el *coutumier* marítimo y añadió al final de cada capítulo la polémica frase *Et cest le jugement en ceo cas*.

A diferencia de lo sostenido por Krieger (202), para quien el texto se habría elaborado a iniciativa de alguna asociación de gentes del mar, creo más probable la idea de que fuera un particular quien tomara la iniciativa de su redacción. Por una parte, porque los *coutumiers*, uno de los cuales fue el de los *Rôles d'Oléron*, fueron elaborados por particulares, la mayor parte de las veces anónimos. Y, por otra, porque de haber estado detrás de su elaboración una asociación o un conjunto de asociaciones, fácilmente habría quedado constancia de este hecho, como ha quedado testimonio de otros documentos elaborados a instancia de diversas asociaciones marítimas. No siendo éste el caso de los *Rôles d'Oléron*.

Es más, teniendo presente que quien dio forma a este *coutumier* conocía el derecho consuetudinario marítimo en vigor en las costas occidentales de Europa pero también, al menos en algunos aspectos, el mundo jurídico, y que una de las motivaciones que le llevaron a su redacción fue la de facilitar el conocimiento del derecho consuetudinario marítimo a los órganos judiciales que resolvían los conflictos marítimos, no sería extraño que su autor estuviera vinculado no sólo a las actividades marítimas sino también a algún órgano judicial. Conexión que podría tener su origen en la colaboración prestada por el autor del texto a la administra-

---

ción de la justicia en la acreditación de la vigencia de las costumbres marítimas. Téngase en cuenta que, con el fin de probar la existencia de las costumbres, los jueces recurrieron, además de al precedente judicial y a las redacciones de las distintas costumbres, al interrogatorio de testigos y a la consulta a aquellos individuos o colectividades con autoridad reconocida en la materia objeto de litigio (203).

En este sentido no sería insólito que el autor de los *Rôles d'Oléron* colaborará, en tanto conocedor de los intercambios comerciales y de la costumbre marítima, como de sobra queda atestiguado en el texto, con algún órgano judicial en la prueba de la vigencia del derecho consuetudinario marítimo. Cooperación que le habría permitido percibir la conveniencia de redactar por escrito el núcleo básico de las costumbres marítimas, rodeándolas de las características del precedente judicial para facilitar su rápida aplicación por los órganos judiciales. Celeridad que ya entonces interesaba en el desarrollo de los pleitos marítimos y que se conseguía al evitar los engorrosos trámites que otros medios de acreditación de la costumbre conllevaban.

En cuanto a los motivos que llevaron al autor del texto a su preparación, dos fueron los fundamentales. En primer lugar, propiciar el conocimiento de estas reglas básicas del comercio marítimo entre aquéllos que resolvían los conflictos surgidos al compás del desarrollo de la actividad comercial por mar y que por su formación las desconocían. Y, en segundo lugar, facilitar ese mismo conocimiento a quienes intervenían en el comercio marítimo. Necesidad especialmente sentida por el hecho, ya señalado, de que quienes participaban en este comercio procedían de distintos puntos geográficos, razón por la cual estaban sujetos a diferentes ordenamientos jurídicos de origen.

No creo, a diferencia de lo sostenido por Krieger, que uno de los motivos que llevaron a la redacción de los *Rôles d'Oléron* fuera la defensa del derecho consuetudinario marítimo frente al avance de la extensión del Derecho romano (204). Si esta finalidad no parece que existiera en la redacción de otras costumbres, singularmente en las de carácter territorial (205), menor justificación habría para ello en relación a la costumbre marítima. En este sentido, teniendo en cuenta las limitadas disposiciones que en el Derecho romano justiniano tenían por objeto la materia marítima, no cabe pensar que la continuidad del derecho consuetudinario marítimo pudiera correr algún tipo de peligro como consecuencia de la expansión del Derecho romano o que fuera necesaria su redacción para reafirmar su vigencia frente a la difusión de éste. La redacción del *coutumier* marítimo tuvo más que ver

con el problema de la prueba de la costumbre marítima que con un posible conflicto entre ésta y el Derecho romano justiniano.

#### **D) El lugar de formación de los *Rôles d'Oléron***

Partiendo de la idea de que el derecho incorporado a los *Rôles d'Oléron* fue un derecho consuetudinario, formado al compás del desarrollo de la actividad mercantil en las costas occidentales de Europa, en relación al lugar de formación de este derecho sólo cabe concluir que las costumbres marítimas que lo integran tuvieron su origen en los distintos puertos occidentales de Europa entre los que se desarrollaba aquel comercio. Sin que sea posible determinar un lugar concreto de formación del mismo por cuanto no se trata de un derecho particular de una determinada población. Ahora bien, cuestión distinta es la referida al lugar de redacción de los *Rôles d'Oleron*, respecto de la cual, aunque no se puede emitir una conclusión definitiva, sí se puede aventurar alguna hipótesis.

Ciertamente las noticias de que se dispone acerca de esta cuestión son escasas. Abandonada la tesis del origen regio del texto marítimo, a partir del siglo XIX algunos autores consideraron que el derecho contenido en los *Rôles d'Oléron* se habría formado en el lugar donde residía el tribunal que supuestamente se encontraba detrás de su elaboración, siendo el caso de Twiss quien lo situó en la isla de Olerón (206). Mientras que otros pensaron que se habría formado en el lugar de destino de las exportaciones, como defendieron Kiesselbach (207) y Craeybeckx (208).

Del contenido del articulado, referido al comercio del vino de Gascuña y de Poitou desde los puertos del suroeste francés hacia Inglaterra y Flandes, y del hecho de que las copias más antiguas, así como las más numerosas, estén redactadas en lengua francesa, cabe deducir que pudo formarse en alguna población del litoral del suroeste de Francia con protagonismo en el tráfico mercantil del vino al tiempo de su redacción. Lugar que pudo ser Bayona, Burdeos o La Rochelle, ya que estas ciudades fueron los tres núcleos del suroeste francés con mayor relevancia en la exportación del vino, o incluso la isla de Olerón.

El protagonismo que tuvo Bayona en aquel tráfico mercantil se debió a que fueron los barcos bayoneses los que se encargaron principalmente de realizar el transporte del vino dado que estas embarcaciones se desplazaban desde Bayona hasta Burdeos y La Rochelle donde se cargaba la mercancía (209). Mientras que la relevancia de Burdeos y La Rochelle se debió al hecho, que acabo de señalar, de

---

que en estas poblaciones se embarcaba la mercancía y se iniciaba el trayecto mercantil. Así queda acreditado en los capítulos primero, octavo, decimoprimero, decimotercero y decimoctavo del texto en los que estas dos poblaciones se señalan como principales lugares de carga y de perfeccionamiento de los fletes.

Precisamente el que el transporte se iniciara en sentido estricto a partir de Burdeos y de La Rochelle y no desde Bayona, explica la razón por la que Bayona no aparece mencionada en el articulado del texto y resta posibilidades a la idea de que el texto marítimo se elaborara en esta población. No hay que olvidar que el objetivo principal de los *Rôles d'Oléron* fue la regulación de las situaciones que se producían durante el transporte marítimo y no con anterioridad al mismo (210). Los aspectos previos al inicio del viaje solían estar regulados en los textos locales de cada una de las poblaciones por cuanto los conflictos se planteaban antes del viaje, cuando la nave aún estaba amarrada a tierra.

En relación a Olerón, el que con el tiempo se asociara el texto a la isla no creo que constituya un dato definitivo para considerarla como lugar de redacción del código dado que su relevancia en el comercio del vino fue menor que la que alcanzaron no sólo Burdeos y La Rochelle, sino también Bayona. Olerón no tuvo importancia en el trayecto mercantil propiamente dicho, circunstancia que, de igual modo que en el caso de Bayona, resta posibilidades a la tesis de que los *Rôles d'Oléron* se redactaran en la isla. Téngase en cuenta que, una vez cargadas las mercancías en Burdeos o en La Rochelle, la isla era tan sólo el lugar donde las naves se reunían y esperaban las condiciones meteorológicas apropiadas para iniciar la navegación. De manera que en ningún caso fue un lugar con protagonismo en el comercio del vino porque ni fue sitio de carga, ni lugar de destino (211).

Ahora bien. ¿Qué explicación tiene la referencia a Olerón que aparece ya en la copia más antigua que he utilizado, en la reproducida en el manuscrito *Liber Horn*? (212). El hecho de que en la mayoría de las copias se haga alusión a la isla de Olerón no creo que sea un dato definitivo para entender que el *coutumier* se redactara en la isla. Aunque pudo suceder así, considero más probable que una copia del texto se certificara por un escribano o notario de la isla y que al servir de modelo de otras posteriores propiciara la generalización de la referencia a Olerón en la denominación de la obra. Posibilidad que de algún modo ya fue apuntada en el siglo XVII por Cleirac (213) y en el XIX por Pardessus (214). Además, creo que esta idea se confirma atendiendo a la frase con la que se introduce el articulado en algunas de las copias, entre otras en la del *Liber Horn*, de la que cabe deducir que

se trata de una reproducción realizada a partir del documento depositado en Olerón de los "Juicios del mar" (215), nombre que debió de tener inicialmente la colección y que se conserva en algunas de los manuscritos (216).

Por todo ello, me inclino a pensar que existen más posibilidades de que los *Rôles d'Oléron* se redactaran en Burdeos o en La Rochelle que en Bayona o en Olerón.

### **E) El momento de su redacción**

El derecho consuetudinario que se encuentra en la base de los *Rôles d'Oléron* se empezó a formar a partir de la recuperación de la actividad comercial en las aguas occidentales de Europa una vez que cesaron los peligros de las invasiones y que las rutas comerciales se desplazaron desde el interior del continente a la costa, lo que tuvo lugar a partir del siglo XII.

Por lo que se refiere al momento en que, con seguridad, el texto de los *Rôles d'Oléron* estaba ya formado, creo que debe situarse en la segunda mitad del siglo XIII atendiendo a los siguientes datos. En primer lugar, a que, de acuerdo con las averiguaciones realizadas por Krieger, en la copia del manuscrito Liber Horn (217) aparecen expresiones y formas gramaticales que ya no se utilizaban a principios del siglo XIV y que eran propias del XIII (218). En segundo lugar, a que tanto esta copia como la del *Liber Memorandorum* (219) formaban parte de la biblioteca de Andrew Horn, jurista y cargo de la administración inglesa durante el reinado de Eduardo II, de manera que si durante el primer cuarto del siglo XIV estas copias se incorporaron a la biblioteca de Horn en Londres, para entonces tenía que haber transcurrido necesariamente un tiempo desde la formación del texto en el suroeste francés, su aceptación entre los navegantes y su incorporación a estos dos manuscritos ingleses, que en cualquier caso son anteriores al fallecimiento de Horn ocurrido en 1328. En tercer lugar, a que en estos dos documentos se reproduce el texto de los *Rôles d'Oléron* junto a disposiciones legales de la ciudad de Londres, lo que indica que el texto marítimo se consideraba ya en ese momento como derecho en vigor en la ciudad, lo que presupone, de igual modo que en el caso anterior, el transcurso de un período tiempo desde su formación y hasta su consideración como derecho vigente en la ciudad inglesa. En cuarto lugar, a que durante la primera mitad del siglo XIV se hicieron otras copias, además de las dos mencionadas, del texto de los *Rôles d'Oléron* que presuponen una vez más el transcurso de algunos años desde el momento de su formación (220). Y, en quinto lugar, a que en las

---

copias de la versión bretona aparece al final una nota confirmatoria, fechada en unos manuscritos en 1266 y en otros en 1286, lo que indicaría que en ese momento, 1266-1286, ya se había formado la versión bretona sobre la base del texto primitivo de los *Rôles d'Oléron* redactado con anterioridad.

Por otra parte, considero que los *Rôles d'Oléron* debieron de redactarse en los años centrales del siglo XIII porque hasta ese momento no se dieron todas las circunstancias que, sobre la base de diversos testimonios, cabe deducir que existían al tiempo de la elaboración del código.

En primer lugar, porque los capítulos tercero, cuarto, decimotercero y vigésimo cuarto de los *Rôles d'Oléron* presuponen que en las costas en las que se desarrollaba el comercio marítimo previsto en el texto se había suspendido ya, al menos en líneas generales, el derecho de naufragio. Especialmente en Bretaña donde esta práctica había tenido gran arraigo (221). Supresión que aún no estaba consolidada en la primera mitad del siglo XIII (222). Téngase en cuenta que aunque Dion, sobre la base de un documento que atribuyó a Enrique II, entendió que ya durante el reinado de este monarca (1154-1189) se había suprimido el derecho de naufragio en las costas bretonas, en realidad dicho documento pertenece al reinado de Enrique III (1216-1272), en concreto al año 1236, razón por la cual sus previsiones no afectaron a Bretaña que en ese momento había salido de la órbita de la dinastía Plantagenêt (223). La generalización de los *brefs de sauveté* en sustitución del derecho de naufragio en Bretaña sólo fue posible tras el reforzamiento de la autoridad ducal. Afianzamiento que se percibe a partir de 1213 con Pierre Mauclerc, momento en el que además de ampliarse la base territorial de Bretaña, se inició la institucionalización de una auténtica administración, capaz de obligar a los señores bretones de la costa a no ejercitar aquel derecho de naufragio, convirtiendo esta práctica, a través de los *brefs de sauveté*, en una fuente importante de ingresos para la institución ducal (224). Nótese que los primeros testimonios firmes de la sustitución del derecho de naufragio por los *brefs de sauveté* corresponden a la década de 1260 (225). Además, en el resto de las costas occidentales, la supresión efectiva del derecho de naufragio también requirió grandes esfuerzos y recordatorios de las autoridades y de la propia Iglesia a lo largo de la primera mitad del siglo XIII porque la costumbre seguía en uso. Así se desprende de algunas noticias que muestran cómo todavía en los años treinta en el suroeste francés se exigían ciertos derechos económicos en virtud del derecho de naufragio pese a que desde el siglo XII los monarcas ingleses habían tomado algunas medidas limitando esta práctica (226) y

del hecho de que Bracton, el gran jurista inglés del reinado de Enrique III, intentara aún conciliar el derecho de naufragio con la regulación del Derecho romano de la *res derelictae* (227).

En segundo lugar, considero que la elaboración de los *Rôles d'Oléron* debió de tener lugar en los años centrales del siglo XIII porque de su articulado se desprende que el texto se formó al tiempo en que los intercambios comerciales, que tenían como base el vino, entre los puertos del suroeste francés y los situados más al norte, fundamentalmente en Inglaterra y en Flandes, habían alcanzado un desarrollo importante, hecho que tuvo lugar a partir de la segunda mitad del siglo XII y, especialmente, a lo largo de la primera parte del XIII.

En tercer lugar, porque en el momento en que se formaron los *Rôles d'Oléron*, tal y como se deduce del capítulo diecisiete, los marinos bretones, se habían incorporado ya a los circuitos comerciales del Atlántico. Incorporación que no tuvo lugar hasta la primera mitad del siglo XIII (228), lo que no quiere decir que por aquellos años Bretaña participara activamente en el comercio marítimo del Atlántico. Téngase en cuenta que hasta el siglo XIV los puertos bretones eran una escala necesaria pero “indeseable” para los navegantes, sin que la región participara del desarrollo económico del resto de las costas atlánticas, aunque en la actividad comercial sí intervinieran gentes procedentes del ducado (229).

En cuarto lugar, porque tanto La Rochelle como Burdeos, que aparecen como puertos de carga en el texto de los *Rôles d'Oléron*, adquirieron verdadera importancia en el comercio atlántico del vino a lo largo de la primera mitad del siglo XIII. Dato que obliga a considerar que el texto marítimo tuvo que redactarse una vez que ambas villas habían alcanzado esta situación. Especialmente Burdeos que aparece citada en un mayor número de ocasiones y que se incorporó al comercio del vino algo después que La Rochelle (230).

En quinto lugar, porque los contratos de fletamento bajo la forma de “carta-partida” reflejados en el capítulo trece de los *Rôles d'Oléron*, no se perfeccionaron en las costas occidentales de Europa sino desde la segunda mitad del siglo XII y, especialmente a partir del siglo XIII (231).

En sexto lugar, porque el modelo de empresa naviera en la que los propietarios de las embarcaciones, alguno de los cuales podía actuar como maestre, no son ya los propietarios de las mercancías que se transportan, reflejada en el texto marítimo no existe con anterioridad a la segunda mitad del siglo XII, generalizándose en el XIII (232). Con ello se separó de nuevo la actividad comercial y la naviera,

---



que durante la alta edad media, como consecuencia del escaso desarrollo de la actividad mercantil marítima, habían recaído en unos mismos sujetos.

En séptimo lugar, porque del articulado de los *Rôles d'Oléron* se desprende que las embarcaciones que se utilizaban en aquel momento en los intercambios comerciales tenían ya unas dimensiones importantes, no existiendo este tipo de naves con anterioridad al siglo XII. Téngase en cuenta que sólo a partir siglo XIII las naos y las cocas se generalizaron en los puertos del Atlántico y del Báltico, sin perjuicio de que para el pequeño cabotaje se continuaran utilizando naves largas y bajas como eran las pinazas (233). Además, el hecho de que las naves tuvieran que asegurarse con cuatro cabos, tal y como queda reflejado en el capítulo quinto de los *Rôles d'Oléron*, evidencia que en el momento de su redacción el comercio se realizaba ya en embarcaciones de cierto tamaño porque esta medida de seguridad no se hubiera contemplado en el caso de tratarse de embarcaciones de pequeñas dimensiones. De igual modo, la presencia de un número relativamente significativo de individuos en las embarcaciones también lleva a considerar que las naves tenían cierto tamaño. Téngase presente que las tripulaciones constaban de un número importante de miembros, como se refleja en el capítulo veintiuno en el que se prevé la posibilidad de que una parte del equipaje descienda a tierra mientras el resto permanece en la nave a su cuidado, y, además, que los comerciantes aún conservaban la costumbre de viajar junto a sus mercancías en las naves como se refleja en distintos preceptos del texto (234).

En octavo lugar, porque la elaboración de los *coutumiers*, uno de los cuales es el texto de los *Rôles d'Oléron*, no se inició en Francia sino a partir del siglo XIII, como he explicado en un epígrafe anterior, motivo por el cual los *Rôles d'Oléron* no pudieron redactarse con anterioridad a este momento.

En noveno lugar, porque el proceso de judicialización de la costumbre que explica en algunos aspectos la elaboración del texto, tal y como también he expuesto previamente, tiene lugar a partir del siglo XIII en el momento en que se plantea en Francia la necesidad de probar las costumbres ante los órganos judiciales, motivo que también impide situar la redacción de los *Rôles d'Oléron* con anterioridad al siglo XIII.

En último lugar, porque, como ya señaló García Sanz, no se conoce ninguna copia del texto en latín. Las copias más antiguas aparecen redactadas ya en romance, circunstancia que impide considerar el texto anterior al siglo XIII (235).

#### IV. Los Rôles d'Oéron: el derecho marítimo común del oeste y del norte de Europa

##### 1. La difusión de la versión primitiva de los Rôles d'Oléron por las costas atlánticas y nórdicas

La redacción primitiva de los *Rôles d'Oléron* fue el texto del código que mayor difusión alcanzó en las costas europeas, no sólo en las bañadas por el Atlántico, incluido el Mar del Norte, sino también en las costas bálticas, como se desprende del hecho de que en el desarrollo de la investigación haya tenido conocimiento de más de cuarenta copias de esta versión originarias de muy diversos puntos de las costas occidentales y nórdicas de Europa. De manera que mientras que unas proceden de Inglaterra, del suroeste de Francia, Bretaña, Normandía y los Países Bajos, otras tienen su origen en territorios más septentrionales, como son los que corresponden a las actuales naciones de Suecia, Alemania, Polonia y Dinamarca.

El hecho de que hasta la fecha no haya tenido noticia alguna de la existencia de copias de la versión primitiva de los *Rôles d'Oléron* originarias de la Bretaña francesa, de Castilla y de Portugal no debe interpretarse en el sentido de que en estos territorios no se conociera dicha redacción. En relación a Castilla y a Bretaña el que tempranamente, entre finales del siglo XIII y la primera mitad del siglo XIV, se formaran en ambos territorios unas versiones particulares de los *Rôles d'Oléron* explica que en ambas zonas haya resultado más difícil la conservación de copias de la versión primitiva (236).

Por lo que se refiere al caso portugués no tengo más remedio que admitir que por el momento constituye para mí una incógnita. Pese a los intentos realizados, no me ha sido posible encontrar la más mínima referencia a los *Rôles d'Oléron* en el vecino Portugal, con la salvedad de un breve comentario de Pardessus carente de cualquier fundamento (237), sin embargo no creo que esto signifique que en las costas portuguesas no se conociera y aplicara el texto de los *Rôles d'Oléron*. Si este texto se utilizó por los navegantes de todas las demás costas occidentales y nórdicas de Europa; si existen testimonios claros de su empleo en las costas tanto septentrionales como meridionales de la Corona de Castilla, zonas geográficas en medio de las cuales se sitúa Portugal; y si los navegantes portugueses intervinieron en el mismo tráfico mercantil que sus homólogos castellanos, bretones, normandos... es improbable que los *Rôles d'Oléron* no se difundieran también por sus costas.

---

Los *Rôles d'Oléron* no fueron el único texto marítimo en vigor en las costas atlánticas y bálticas a partir de los siglos bajo medievales. Sin embargo, a diferencia de otros de ámbito local, este *coutumier* se aceptó como derecho marítimo común en todos los territorios europeos bañados por el Atlántico y el Báltico, superando con ello los límites territoriales del suroeste francés donde se había redactado. Lo que evidencia que su contenido, lejos de contemplar una serie de costumbres marítimas locales o regionales, incorpora un conjunto consuetudinario común a las costas atlánticas y bálticas.

La constatación de la vigencia y aplicación del texto en la resolución de los conflictos surgidos al compás del desarrollo de la actividad mercantil marítima ofrece algunas dificultades, de igual modo que sucede con la mayor parte de los textos jurídicos medievales y modernos. Trabas que, sin embargo, al menos en algunos aspectos, son mayores que las que se presentan a la hora de intentar probar la utilización de otros textos legales.

Esto se debe a varias circunstancias. En primer lugar, al carácter verbal de la mayor parte de los procesos marítimos. Característica que, si benefició a las partes involucradas en los mismos, supone un obstáculo para la existencia de testimonios escritos, fundamentales para el investigador actual. En segundo lugar, a los distintos títulos, algunos tan genéricos como “juicios del mar”, “usos marítimos” o “costumbres del mar”, bajo los cuales se conoció el texto que hoy de manera generalizada llamamos *Rôles d'Oléron*. Denominaciones que en ocasiones dificultan la constatación de la vigencia de la colección o lo que es más grave, provocan incluso su confusión con el *Libro del Consulado del Mar* (238). En tercer lugar, a la difusión que alcanzó el texto, del Báltico a Gibraltar, que exige un mayor esfuerzo, en comparación con el que hay que realizar en relación a otras fuentes, al intentar constatar su utilización por aquéllos a los que estaba destinado. En cuarto lugar, a que en aquellos casos en los que se conservan resoluciones judiciales escritas de pleitos marítimos, como consecuencia de las características que ofrecen la mayor parte de las sentencias judiciales medievales y modernas, en las que los jueces no motivaba sus decisiones, no suelen mencionarse los textos sobre los que se basaban las resoluciones, de lo que no cabe deducir, sin embargo, su inaplicación. Y, por último, al propio carácter consuetudinario de las normas incorporadas a los *Rôles d'Oléron* porque como consecuencia de que sus preceptos son en origen costumbres marítimas, en aquellas ocasiones en las que en las sentencias judiciales no se cita de manera expresa el texto marítimo se produce cierta confusión entre la cos-

tumbre no escrita y la redactada en los *Rôles d'Oléron* por tener ambas un mismo contenido.

Pese a todas estas dificultades existen, no obstante, distintos testimonios, de muy variada naturaleza, que permiten afirmar sin ningún género de dudas la vigencia de los *Rôles d'Oléron* en tan amplio espacio geográfico a lo largo de la baja edad media y de época moderna. En este sentido, las distintas copias que conocemos del texto, procedentes de los diferentes territorios por los que se difundió y realizadas entre los siglos XIII y XVIII, constituyen la prueba más evidente de su utilización.

La forma primitiva de los *Rôles d'Oléron* fue la versión de la colección que tuvo mayor difusión, aunque, como ya se ha señalado, en Bretaña, Castilla e Inglaterra, los territorios en los que se formaron unas versiones particulares, se fue perdiendo su recuerdo en beneficio de sus propias redacciones. Esta versión primitiva fue la única que se propagó por todos los territorios atlánticos y bálticos de Europa, porque las otras versiones alcanzaron una difusión significativamente menor, de manera que en el transcurso del siglo XIV el texto primitivo de los *Rôles d'Oléron* ya se utilizaba desde el estrecho de Gibraltar hasta el Báltico.

El conocimiento de la versión primitiva de los *Rôles d'Oléron* en los puertos castellanos y bretones se produjo tempranamente como consecuencia tanto de la proximidad geográfica que existe entre el suroeste de Francia, lugar de origen de la colección, y Castilla y Bretaña, como de los intensos intercambios comerciales establecidos entre el suroeste francés y las costas castellanas y la participación de los navegantes bretones en este comercio. Así lo evidencia el hecho de que, sobre la base de la versión primitiva, ya en el siglo XIV se formaran las versiones bretona y castellana.

En Normandía, región que a principios del siglo XIII se incorporó por Felipe Augusto, junto a Anjou, Maine, Touraine y buena parte del Poitou, al dominio francés, desde el siglo XIV se manejaron tanto la versión primitiva como la redacción bretona de los *Rôles d'Oléron*. La expansión de la forma primitiva de la colección, aspecto que interesa en este momento, se desprende de la existencia de las cuatro copias del texto primitivo de los *Rôles d'Oléron* procedentes de las costas normandas a las que me he referido en el epígrafe dedicado a las copias y a las ediciones de esta versión primitiva (239).

En Inglaterra, la difusión del texto primitivo de los *Rôles d'Oléron* se produjo, de igual modo que en Castilla, Bretaña y Normandía, durante el siglo XIV, si

bien el manejo de la redacción original se prolongó en el tiempo más que en Castilla y en Bretaña porque la formación de la versión inglesa de la colección tuvo lugar ya en la segunda mitad del siglo XIV, con posterioridad a la fijación tanto de la versión bretona como de la versión castellana. Por este motivo, hasta el momento en que se elaboró el texto de la versión inglesa, la redacción primitiva fue la que se difundió entre los navegantes ingleses, incorporándose, entre otros documentos, a las recopilaciones del derecho local de algunas poblaciones en las que existían tribunales marítimos desde los siglos bajomedievales, como fue el caso de Londres (240) y Bristol (241), lo que ha permitido la conservación de varias reproducciones inglesas de la versión primitiva de los *Rôles d'Oléron* (242).

También en el transcurso de la primera mitad del siglo XIV, los veinticuatro primitivos capítulos de los *Rôles d'Oléron* se difundieron por las costas de los Países Bajos, donde recibieron los nombres de *Juicios de Damme* (*Vonnissen van Damme*) y de *Leyes de Westcapelle* (*Zeerecht van Westcapelle*), a partir de su traducción a la lengua flamenca. El primer nombre en alusión a la población de Damme que, si en la actualidad no es más que una pequeña villa, sin ninguna relevancia en el comercio internacional, durante los siglos XIII y XIV, junto a Brujas, de la que dista aproximadamente unos seis kilómetros, centralizaba el comercio de la zona, contando con el apoyo que para ambas poblaciones suponía el puerto de L'Ecluse (Sluis) (243). Y el segundo, en referencia a la población de Westcapelle en la isla de Walcheren. Téngase en cuenta que los ribereños del Zuiderzee, holandeses y celandeses, empezaron a tener una parte importante en el tráfico del vino a partir del siglo XIII, participación que se consolidó en el siglo XIV y que alcanzó su máximo desarrollo hacia 1425 momento en el que se impusieron en el comercio del vino y de la sal (244).

Desde los Países Bajos, y a partir de la segunda mitad del siglo XIV, los *Rôles d'Oléron* alcanzaron las costas bañadas por el Báltico. En relación a esta difusión se debe tener en cuenta, por un lado, que el conocimiento del texto marítimo en las costas más septentrionales de Europa se efectuó a través de la traducción flamenca de la versión primitiva, a través de los *Juicios de Damme*, lo que explica que fuera esta versión la que se utilizara en el Báltico. Y, por otro, que los *Rôles d'Oléron* se incorporaron al articulado del *Supremo derecho marítimo de Wisby* u *Ordenanzas marítimas de Visby*, texto de Derecho marítimo vinculado a la Hansa.

En el área donde esta institución desarrolló su actividad, el conjunto de reglas que se aplicaban a la navegación, al comercio marítimo y a los navegantes formaron el Derecho marítimo hanseático. En un primer momento, cada villa tuvo sus propias costumbres marítimas. Siendo las más conocidas las de Hamburgo que pronto fueron adoptadas por ciudades como Lubeck, Bremen, Oldemburgo o Riga. Posteriormente, en la segunda mitad del siglo XIV se redactó una versión extensa de este derecho hanseático, texto al que se unió el articulado de los *Juicios de Damme* después de que éstos se hubieran difundido por las costas bálticas. A partir de entonces, este texto marítimo, incluido el articulado de los *Rôles d'Oléron*, se convirtió en el derecho marítimo de las villas hanseáticas, colección marítima que pronto empezó a conocerse como *Ordenanzas o Derecho marítimo de Visby*, aludiendo a la ciudad de Visby donde tenía su sede el tribunal marítimo más importante del Báltico. Denominación que se consagró de manera definitiva a partir de la primera impresión del texto que se realizó en Copenhague en 1505 (245).

De este modo, en apenas un siglo los *Rôles d'Oléron*, texto elaborado al margen de cualquier iniciativa oficial, surgido de la práctica comercial marítima se difundió y se aceptó como derecho vigente desde el estrecho de Gibraltar hasta el Báltico.

## 2. *El Derecho marítimo: elemento del Ius Commune*

El que el derecho contenido en los *Rôles d'Oléron* llegara a constituir el derecho marítimo común del Atlántico y del Báltico, de igual modo que sucedió en el Mediterráneo con el *Libro del Consulado del Mar*, y que por tanto existiera un derecho marítimo común a las costas europeas obliga a plantearse el papel que tuvo este derecho marítimo de origen medieval en el contexto del *Ius Commune*. Sobre todo si se tiene en cuenta que en la inmensa mayor parte de las ocasiones se consideran como elementos del *Ius Commune* el Derecho romano justiniano, el Derecho canónico, el Derecho feudal lombardo y la doctrina de los doctores y sólo, de manera excepcional, se incluye el Derecho marítimo.

¿Cuál es la razón de que si desde la baja edad media existió un derecho marítimo común a las costas europeas, concretado en dos textos, los *Rôles d'Oléron* y el *Libro del Consulado del Mar*, derecho contrapuesto a los particulares derechos marítimos propios de cada una de las poblaciones costeras, este derecho no se haya considerado de manera general como uno de los elementos que integran la idea del *Ius Commune*? Máxime cuando al compararlo con el Derecho feudal lombardo se

---

constata fácilmente que el Derecho marítimo tuvo una difusión, tanto espacial como temporal, mayor que aquél. No hay que olvidar que el derecho feudal lombardo fue en realidad el derecho que reguló las relaciones feudo vasalláticas en una región concreta de Europa, en Lombardía, sin que pueda considerarse este derecho feudal común a toda la Europa sujeta al régimen feudal por cuanto en las diversas regiones existieron reglas particulares que ordenaban este sistema.

Tal situación creo que se debe, por una parte, al desconocimiento que ha habido acerca del Derecho marítimo; en torno a sus dos fuentes principales, los *Rôles d'Oléron* y el *Libro del Consulado del Mar*; y en particular en relación a todo lo relativo a las actividades marítimas, tan distintas de las desarrolladas en tierra. Y, por otra parte, a que como consecuencia de que los dos textos básicos de este Derecho marítimo se formaron avanzado el siglo XIII, difundiéndose a partir de entonces por los distintos puntos de las costas, los juristas, a diferencia de lo que sucedió en relación tanto al Derecho romano como al Derecho canónico e incluso al feudal (246), no se ocuparon de ellos.

La difusión del *Derecho Común* por Europa supone que, con independencia de la existencia de un derecho común general, representado básicamente por el Derecho romano justiniano, también existieron unos derechos comunes especializados que formaban parte de igual modo de la idea del *Ius Commune* (247). Derechos que se referían a materias concretas, siendo el caso del Derecho canónico y del Derecho feudal y, en mi opinión, también del Derecho marítimo, que de este modo debe ser considerado un elemento de aquel *Ius Commune*.

La razón por la que se formaron estos derechos comunes particulares, al margen del Derecho romano justiniano es clara y no es otra que la imposibilidad del Derecho romano de servir como derecho común en materias tan concretas y de tanta trascendencia en aquellos momentos como eran las relativas a la religión, lo que explica el papel del Derecho canónico, a las relaciones feudales, lo que justifica la configuración del Derecho feudal, y a la actividad mercantil marítima, que explica el nacimiento del Derecho marítimo (248).

El carácter de derecho marítimo común que alcanzaron las costumbres marítimas y los *Rôles d'Oléron* y el *Libro del Consulado del Mar* justifica que se incluya este Derecho marítimo entre los elementos que integran la idea del *Ius Commune*, junto al Derecho romano justiniano, al Derecho canónico, al Derecho feudal y a la doctrina de los juristas. Sin embargo, en la mayor parte de los manuales de Historia del Derecho no se considera el Derecho marítimo como elemento

del *Ius Commune* y se procede al análisis de las fuentes marítimas junto al Derecho mercantil terrestre, al margen de la exposición del Derecho Común, como si el Derecho marítimo no formara parte de aquél (249). Idea que no supone que la inclusión del Derecho marítimo entre los elementos del *Ius Commune* signifique situar en el mismo nivel de importancia este derecho y el Derecho romano justinianeo, incluso que el Derecho canónico, como consecuencia de la menor difusión e importancia que alcanzó el Derecho marítimo en comparación tanto con el romano como con el canónico, al quedar limitada su utilización a las zonas costeras.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que este Derecho marítimo común del Atlántico y del Báltico de un lado, y del Mediterráneo de otro, se contrapone a los particulares derechos marítimos propios de cada una de las poblaciones costeras (250), algunos de los cuales, como fueron los de las ciudades italianas del Adriático y del Tirreno (251), alcanzaron gran reconocimiento hasta que quedaron relegados a un segundo plano en unos casos frente al *Libro del Consulado del Mar* y en otros frente a los *Rôles d'Oléron*.

Como resumen de lo dicho en las páginas precedentes se puede decir que el texto de los *Rôles d'Oléron* fue el texto marítimo del suroeste francés que, redactado por un autor anónimo en los años centrales del siglo XIII, probablemente en Burdeos o en La Rochelle, se difundió por las costas atlánticas y bálticas de Europa. Convirtiéndose en apenas un siglo en la principal fuente del Derecho marítimo de tan extensa zona.

Tesis que supone abandonar tanto la teoría de un hipotético origen legal del texto como la que consideró la obra el resultado de la labor desarrollada por un órgano jurisdiccional. Su redacción debe situarse en el contexto económico de los intercambios comerciales que, teniendo por objeto principal el vino, se consolidaron entre el suroeste francés, Inglaterra y los Países Bajos a partir de la segunda mitad del siglo XII y, sobre todo, durante la primera mitad del XIII, una vez que se había alcanzado cierta estabilidad en los reinos occidentales de Europa tras haber desaparecido el peligro de las invasiones.

---



## NOTAS:

(1) TWISS, Sir Travers (ed.). *The Black Book of the Admiralty with an Appendix*. Londres: I, 1871; II, 1873; III, 1874; IV, 1876. Reimpresión, Wiesbaden: 1965, I, p. LXIII.

(2) STUDER, Paul. *The Oak Book of Southampton of c. A.D. 1300, transcribed and edited from the unique Ms in the Audit House, with translation, introduction, notes...*, Southampton: I, 1910, II y III, 1911, por la cita, II, pp. XLII-XLVII.

(3) KRIEGER, Karl-Friedrich. *Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron*. Colonia: 1970, pp. 7-12.

(4) SHEPHARD, James. *Les origines des Rôles d'Oléron*. Mémoire de Maître de Maîtrise d'histoire médiévale préparé sous la direction de M. le professeur R. Favreau. Universidad de Poitiers, julio, 1983, 31-37.

(5) SHEPHARD, *Les origines*, cit., pp. 47-49.

(6) KRIEGER, *Ursprung*, cit.

(7) KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 12-17.

(8) Manuscrito *Liber Memorandum* de los Archivos del Ayuntamiento de Londres, fols. 103v.-110v. Por todos los autores que, siguiendo a Twiss, consideraron la posibilidad de que la copia del *Liber Memorandum* fuera la más antigua véase STUDER, *The Oak Book*, cit., II, p. XLII.

(9) Manuscrito *Liber Horn* de los Archivos del Ayuntamiento de Londres, fols. 355v.-360r.

(10) TWISS, *The Black Book*, cit., I, pp. LVIII-LIX.

(11) La posibilidad de que el copista del *Liber Memorandum* hubiera tenido ante sí la copia del *Liber Horn* se afianza teniendo en cuenta que ambos manuscritos formaron parte de la biblioteca de A. Horn quien fue chambelán de Londres durante el reinado de Eduardo II. TWISS, *The Black Book*, cit. I, p. LIX.

(12) KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 12-16.

(13) Manuscrito AA11 de los Archivos de Bayona. Saint Maur confundió el 11 con la cifra romana II motivo por el cual lo denomina AA 2.

(14) Manuscrito 10146 del Museo Británico. Fols. 102v°-105r°. TWISS, *The Black Book*, II, pp. 209-240. En torno a las características de este manuscrito y a su contenido véase TWISS, *The Black Book*, cit., II, pp. LXXXIV-LXXXV.

(15) SAINT-MAUR, François. "Les Rôles d'Oléron", *Révue de Législation*, 1873, pp. 163-185, el texto en las páginas 177-185. Aunque Saint Maur coloca los capítulos 23 y

24 en el orden que tenían originariamente, tal como el propio autor explica, en el manuscrito aparecen en los puestos décimo segundo y décimo tercero, mientras que los capítulos doce y trece aparecen a continuación del veintidos.

(16) TWISS, *The Black Book*, cit., II, pp. 209-241.

(17) Manuscrito 1386 de la biblioteca de Troyes, fols. 102r.-108r. Publicado por ZELLER, Heinrich Ludwig. "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Troyes (1386)", *Sammlung älterer Seerechtsquellen*, I, Mainz, 1906, el texto en las páginas 11-29 y por LOUIS-LUCAS, P. / GRAU, Marcel. "Un manuscrit inédit des Rôles d'Oleron", *Revue Historique de Droit Français et Étranger*, 26, 1902, pp. 608-620, el texto del código en las páginas, 611-620.

(18) Manuscrito 14571 de la Biblioteca Nacional de Francia. Sede Richelieu. Ancien Fonds Français, fols. 41-51.

(19) Manuscrito 5330 de la Biblioteca Nacional de Francia. Sede Richelieu. Ancien Fonds Français, fols. 105r.-107r. (se corresponde con el antiguo manuscrito 9846).

(20) Manuscrito 5967 de la Biblioteca Nacional de Francia. Sede Richelieu. Ancien Fonds Français, fols. 79r.-94r.

(21) ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Troyes", cit.

(22) ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, Bibliothèque Nationale n. 5330", *Sammlung*, cit., II, Mainz, 1907, pp. 1-18, el texto de los *Rôles d'Oléron* en las páginas 6-13.

(23) LOUIS-LUCAS / GRAU, "Un manuscrit inédit", cit., p. 610.

(24) KRIEGER, *Ursprung*, cit., p. 9.

(25) KRIEGER, *Ursprung*, cit., p. 10.

(26) Manuscrito 10251 de la Biblioteca Nacional de Francia. Sede Richelieu. Nouvelles Acquisitions Françaises, fols. 10r.- 15v. Este texto también se editó por ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, Bibliothèque Nationale, Nouvelles Acquisitions Françaises, n. 10251", *Sammlung*, cit., VIII, Berlín, 1912, pp. 1-19

(27) Estos manuscritos son los siguientes: Manuscrito *Nero* del Museo Británico. Colección Sir Robert Cotton A, VI, n° 18 (aunque los autores tradicionalmente han señalado que era el documento número 30), fols. 156r.-164r.; manuscrito *Liber Memorandorum*, cit.; manuscrito 462, número 2454 de la Biblioteca Bodleian de Oxford, fols. 17v-20v. (Pardessus lo numera como 2254, tratándose de un error tal y como Kiesselbach ya señaló, KIESELBACH, Theodor. "Der Ursprung der rôles d'Oléron und des Seerechts von Damme", *Hansische Geschichtsblätter*, 1906, pp. 1-60, por la cita, p. 45. El articulado del texto en las páginas 45-59); manuscrito *Rawlinson B. 356* de la Biblioteca Bodleian de

Oxford, fols. 43v.-46v.; y manuscrito 11570 de los Archivos del Ayuntamiento de Londres, fols. 30v.-33r.; *Little Red Book of Bristol* en los Archivos de Bristol, fols. 31 v.-33v. (Aunque Bickley editó este texto omitió reproducir el articulado de los *Rôles d'Oléron*, indicando que el texto marítimo constaba de cuarenta y siete capítulos, información completamente errónea. (BICKLEY, Francis B. (editor), *The Little Red Book of Bristol*. Bristol: 1900, p. XXXII).

(28) Manuscrito *Liber Horn*, cit. El texto se publicó tanto por Twiss (TWISS, *The Black Book*, cit., III, pp. 1-33) como por Krieger (KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 123-145).

(29) KIESSELBACH, "Der Ursprung der rôles d'Oléron", cit., 45-60.

(30) WARNKÖNING, Leopold August. *Flandrische Staats und Rechtsgeschichte bis zum Jahr 1305*. Tubinga: I, 1835; II, 1836-1837; III, 1842, por la cita, I, pp. 86-93.

(31) PARDESSUS, Jean Marie. *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle*. París: I, 1828; II, 1831; III, 1834; IV, 1837; V, 1839; VI, 1845, por la cita, IV, pp. 19-29.

(32) TWISS, *The Black Book*, cit., IV, pp. 301-333.

(33) SCHLYTER, Carl Johan. *Corpus iuris Sueo-Gotorum antiqui. Codices iuris Visbyensis urbici et maritimi und Wisby Stadslag och Sjörrätt*. Estocolmo: VIII, 1853, pp. 425 y ss. (cita tomada de KRIEGER, *Ursprung*, cit., p. 147).

(34) LEUWEN. *Battavia illustrata*, I, pp. 137 y ss. (cita tomada de PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, p. 385).

(35) El título del texto en lengua holandesa que Pols traduce literalmente es *Copie du Rôle d'Oleron du droit de la mer, que l'on tient et use a Mude, et droit maritime d'ice-lles*. POLS, M.S. "Les Rôles d'Oléron et leurs additions", *Nouvelle Revue Historique de Droit français et étranger*, 9, 1885, pp. 454-465, por la cita, 454-455.

(36) Manuscrito 0.154 de la Biblioteca Real de La Haya, fols. 185-192. POLS, "Les Rôles d'Oléron", cit., p. 455.

(37) Manuscrito 0.154 de la Biblioteca Real de La Haya, fols. 193-199. POLS, "Les Rôles d'Oléron", cit., p. 455.

(38) Estas disposiciones tienen su origen en un acuerdo celebrado entre el duque de Bretaña y las partes interesadas en la navegación en las costas bretonas en relación a los derechos señoriales sobre los navíos y bienes naufragados en dichas costas. POLS, "Les Rôles d'Oléron", cit., pp. 456-457.

(39) POLS, "Les Rôles d'Oléron", cit., pp. 459-465.

(40) ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Haag 0.154", *Sammlung*, cit., V, Berlín, 1910, pp. 1-19.

El texto francés de los *Rôles d'Oléron* va precedido de un título que no he visto reflejado en ninguna otra copia: *Coustume De La mer faicte entre Lempereur De ro'me et le Roy Richart Observee A bourdeaulx Angleterre britaingne Normandie Escosse er en Pruyche*.

(41) Manuscrito de Brujas (TELTING, A. *Die alt-niederländischen Seerechte*. La Haya: 1907, pp. 2-24, páginas pares. Manuscrito Staveren (TELTING, *Die alt-niederländischen*, cit. pp. 3-25, páginas impares).

(42) STUDER, *The Oak Book*, cit., II, pp. XLV-XLVI.

(43) Manuscrito Kampen. Fols. 4-7. Referencia tomada de STUDER, *The Oak Book*, II, p. XLV.

(44) Manuscrito de los Archivos de la ciudad de Dordrecht. Noticia proporcionada por STUDER, *The Oak Book*, II, p. XLVI. Pardeessus lo data por error en el siglo XIV. PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., IV, p. 8.

(45) Manuscrito de los Archivos de la ciudad de Brielle. Noticia proporcionada por STUDER, *The Oak Book*, II, p. XLVI.

(46) En los Países Bajos septentrionales se formaron unos usos marítimos resultado de la confluencia de elementos procedentes de las costas atlánticas y bálticas. Estos usos marítimos recibieron diferentes denominaciones en los manuscritos, de manera que mientras en unas ocasiones se les conoció como *Costumbres de Amsterdam*, en otras aparecen como *Costumbres de Enchuysen* o *Costumbres de Stavern*.

En relación a estas disposiciones marítimas véase PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, pp. 392-404 y su articulado en las páginas 405-424.

(47) CLEIRAC, Estienne. *Us et coutumes de la mer divisées en trois parties*. Burdeos: 1ª ed., 1647. Rouen: 6ª edición, 1671, pp. 139-155.

(48) *Dit zijn die Vonnissen vanden Water-Rechte ten Damme in Vlaenderen*. VERWER, Adriaen, *Nederlants See-Rechten; Avaryen; en Bodemeryen...* Amsterdam: 1711, pp. 5-17. De nuevo se publicó por PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, pp. 371-384. En esta copia junto a los nombres de Burdeos, La Rochelle y Sluis aparece también el de Lisboa.

(49) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, pp. 463-502.

(50) Manuscrito 300 R qu F.1 quoted W I Prawo Wodne Z Damme ZR de Gdansk Brach of the Library of the National Archives. Publicado por JANIK, *Najstarszy*, pp. 90-109; Manuscrito 300 R qu F.2. quoted W II Prawo Wodne Z Damme ZR de Gdansk Brach of the Library of the National Archives. Publicado por JANIK, *Najstarszy*, pp. 125-136 y PARDESSUS, *Collection des lois*, IV, pp. 416-447; Manuscrito 708. Prawo Wodne Z R 1522. W III,1 de Gdansk Brach of the Library of the Academy of Sciences. Se publica por

JANIK, *Najstarszy*, pp. 161-169; Manuscrito 681. W III, 3 de Gdansk Brach of the Library of the Academy of Sciences. Publicado por JANIK, *Najstarszy*, pp. 149-160; Manuscrito 1819. W III, 2 de Gdansk Brach of the Library of the Academy of Sciences JANIK, *Najstarszy*, pp. 161-170; Manuscrito 902 W IV 2 Damme de Gdansk Brach of the Library of the Academy of Sciences. Publicado por JANIK, *Najstarszy*, pp. 187-201.

(51) BIEDERSTEDT, Rudolf. "Eine neue Handschrift des Seerechts von Damme im Stadtarchiv Greifswald", *Greifswald.-Stralsunder Jhb.* Bd. 7, 1967, pp. 38-54.

(52) Manuscrito 300 R.F. W IV,1 Damme de Gdansk Brach of the Library of the Academy of Sciences. Noticia proporcionada por JANIK, *Najstarszy*, cit.; Manuscrito 834 W IV 3. Damme de Gdansk Brach of the Library of the Academy of Sciences. Noticia proporcionada por JANIK, *Najstarszy*, cit.; Manuscrito 300 R/Y, 20 de Gdansk Brach of the Library of the National Archives. Noticia proporcionada por JANIK, *Najstarszy*, cit.

(53) Manuscrito 3123 de la Biblioteca Real de Copenhague, fols. 271v-284, en este manuscrito del folio 271 vuelto y hasta el 284 se reproducen las leyes marítimas de Gotlandia, de Visby, y, en consecuencia, los veinticuatro capítulos primitivos de los *Rôles d'Oléron* (TWISS, *The Black Book...*, cit., IV, pp. CXXXV-CXXXVII), Twiss publica el texto del derecho marítimo de Gotlandia tomándolo de este manuscrito (*The Black Book...*, cit., IV, pp. 54-129, el texto de los *Rôles d'Oléron* en las páginas 66-101); Manuscrito 28 de la de la Biblioteca de la Universidad de Copenhague. Colección Arne Magnussen, referencia tomada de STUDER, *The Oak Book...*, cit., II, p. XLVI; Manuscrito B 74 de la Biblioteca Real de Estocolmo, noticia tomada de STUDER, *The Oak Book...*, cit., II, p. XLVI; Manuscrito 22 de la Biblioteca de la Universidad de Copenhague. Colección Arne Magnussen, dato tomado de STUDER, *The Oak Book*, cit., II, p. XLVI; Manuscrito Petersen de la Biblioteca del "Gymnasium" de Lubeck, referencia tomada de STUDER, *The Oak Book*, cit., II, p. XLVII.

(54) Manuscritos Hamburgo I, Hamburgo II y Hamburgo III y el publicado por Sandwig, noticia tomada de PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, p. 368.

(55) Manuscrito AA1, 1 de los Archivos de Bayona. Se publica por SAINT-MAUR, "Les Rôles", pp. 168-177; Manuscrito de los Archivos municipales de Libourne. Se publica por PARDESSUS, *Collection des lois*, VI, pp.487-490; Manuscrito *Rolment of Courtis*. Fols. 315-319. HAMILTON-GRIERSON, *Habakkuk Bisset's*, II, pp. 241-249; Manuscrito *Oak Book* de Southampton. Fols. 40rº-45vº. Se publica por Studer, *The Oak Book*, II, pp. 54-99; Copia publicada por BOXHORN, *Chroniick van Zeelandt*, pp. 137 y ss.; SMALLE-GANGE, *Nieuwe Chronyk van Zeelande*, pp. 623-627; PARDESSUS, *Collection des lois*, I pp. 385-392; Manuscrito Dryer de los Archivos de la ciudad de Lubeck. Utilizada por BRO-

KES, *Selectae observationes forenses*, pp. 24-40. Referencia tomada de STUDER, *The Oak Book*, II, p. XLVI; Manuscrito 23968 del Museo Británico. Noticia proporcionada por PLANIOL, Marcel, *La très ancienne coutume de Bretagne, avec les assises, cunstitutions de parlement et ordonnances ducales, suivies d'un recueil*.

(56) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, pp. 425-462.

(57) GARCÍA SANZ, Arcadio. "Cronología de las formas castellanas de los 'Rôles d'Oleron'", *Estudios dedicados a la memoria del Profesor L.M. Díez de Salazar Fernández*. Bilbao: 1992, I, pp. 289-302, p. 289.

(58) MIEGE, Guy. *The ancient sea-laws of Oleron, Wisby and he Hanse-towns still en force, taken out of a french book intituled "Les us et coutumes de la mer"*. Londres: 1486 (esta fecha es errónea por cuanto el autor nació en 1644), p. 3. Esta obra se publicó incluida en la tercera edición de la obra MALYNES, Gerard. *Consuetudo vel lex mercatoria or the ancient law-merchant...* Londres: 3ª edición, 1686.

(59) TWISS, *The Black Book*, cit.

(60) POLS, "Les Rôles d'Oléron", cit., p. 456.

(61) En términos generales, en la baja edad media y en época moderna en las costas europeas, dentro de la expresión "navegante" se incluye tanto a los comerciantes que intervinieron en el tráfico marítimo, como a los mareantes u hombres o gentes del mar, quienes tienen como oficio algún aspecto relacionado con el arte de marear, tal y como lo explicó en el siglo XVIII Hevia Bolaños, en su *Laberintho de comercio terrestre y naval*, al indicar que "Navegantes son los que van, y andan en las naves de unas a otra partes, y son en dos maneras: Unos, que amarinan, y navegan las naves: Y otros, que como mercaderes, y pasajeros, van en ellas, como consta de una rubrica de Partidas". HEVIA Y BOLAÑOS, Juan de. *Laberinto del comercio terrestre y naval*. Lima: 1617, por la cita, III, IV, 1 (He manejado la edición *Curia philipica. Laberinto del comercio terrestre y naval*. Madrid: 1790. Lima: edición facsímil, 1988, edición que, aunque conserva la carátula doble de la *Curia* y del *Laberinto*, reproduce únicamente éste y por ello la paginación se inicia en el folio 261). El origen de que los comerciantes marítimos fueran considerados navegantes se encuentra en la práctica que hubo entre ellos de viajar en las naves junto a las mercancías. Sin embargo, a medida que el tráfico comercial por mar se intensificó y consolidó, los viajes de los comerciantes en las naves se fueron haciendo cada vez menos frecuentes al empezar a contar éstos con factores y representantes en los puertos de destino de las mercancías. Este cambio en las costumbres de los comerciantes no afectó inicialmente al sentido formal del término "navegante", que siguió empleándose para referirse tanto a los mareantes como a los comerciantes marítimos, sin embargo, con el tiempo, su uso acabó quedando limitado

para referirse al profesional que conocía y practicaba la navegación y su maniobra, produciéndose de este modo un acercamiento de las expresiones “navegante” y “mareante”.

(62) De las noventa copias de las distintas versiones de los *Rôles d'Oléron* de las que he tenido conocimiento, directa o indirectamente, más de la mitad de las mismas se realizaron a lo largo de estos tres siglos y, especialmente, del XV.

(63) GARCIE, Pierre. *Le routier de la mer*. Rouen: s.f. Se publica en WATERS, David Watkin. *The Rutters of the Sea. The Sailing Directions of Pierre Garcie. A Study of the first english and french printed Sailing Directions with facsimile Reproductions*. New Haven-Londres: 1967, pp. 135-169, el texto del código en las páginas 157 a 166. El segundo derrotero, más extenso que el anterior, lleva por título *Le grant routier et pilotage et enseignement pour encrer tant es portz havres que autres lieux de la mer, fait par Pierre Garcie dit Ferrande, tant des parties de France, Bretagne, Angleterre, Espagne, Flandres et haultes Alemaignes...* St. Gilles-sur-Vie: 1483-1484. Puede verse en WATERS, *The Rutters of the Sea*, cit., pp. 205-400, el texto marítimo en las páginas 376-393 y en TWISS, *Black Book*, cit., II, pp. 431-481.

En torno a las dudas que existen en relación al momento en que estos dos derroteros de Garcie se dieron a la imprenta, lo que facilitó su utilización por las gentes del mar, aunque con anterioridad a su impresión ya circulaban copias de ambos por distintos puntos de las costas, véase SERNA VALLEJO, Margarita. “La historiografía sobre los *Rôles d'Oléron* (siglos XV a XX)”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 70, 2000, pp. 471-498, por la cita, pp. 475-477. Y sobre este hombre de mar, que tanta importancia tuvo en la difusión de los *Rôles d'Oléron* véase DUGAST-MATIFEUX, Charles. “Notice sur Pierre Garcie Ferrande et son routier de la mer”, *Annales de la Société Académique de Nantes*, 38, 1867, pp.3-46 y PAWLOWSKI, Auguste. “Les plus anciens hydrographes français (XV-XVIe siècles). Pierre Garcie, dit Ferrande, et ses imitateurs”, *Bulletin de Géographie Historique et Descriptif*, 1-2, París, 1900, pp. 135-173 y “Pierre Garcie dit Ferrande, et son “Grand Routier”, notice additionnelle”, *Bulletin de Géographie Historique et Descriptif*, 2, París, 1902, pp. 155-158.

(64) SHEPHARD, *Les origines*, cit., p. 53.

(65) SELDEN, John. *Mare clausum, seu de dominio maris*. Londres: 1635 (he utilizado la edición de Londres: 1636).

(66) VERWER, *Nederlants See-Rechten*, cit.

(67) Aunque existen precedentes de este debate, en los que la doctrina castellana tuvo un papel importante de la mano de juristas de la talla de Vázquez de Menchaca o Francisco de Vitoria entre otros, se ha tendido a situar el origen de la discusión en el perío-

odo 1605-1618, años en los que Grocio y Selden escribieron, respectivamente, a favor y en contra de la libertad de los mares, aunque las obras de ambos se publicaron con posterioridad, la de Grocio en 1609 y la de Selden en 1635. La discusión continuó en la doctrina hasta 1703, momento de la publicación de la obra de Bynkershoeck, sin perjuicio de que con posterioridad aún se publicaran algunos trabajos sobre la cuestión. GARCÍA ARIAS, Luis. "Estudio preliminar" a GROCIO, Hugo *De la libertad de los mares*. Madrid: 1979, reimpresión de la realizada en Madrid: 1956, pp. 9-49, por la cita p. 37.

(68) En relación a estos dos reinados véase BELLOC, Hilaire. *Louis XIV*. Barcelona: 1988; BLUCHE, François. *Louis XIV*. París: 1986; CORVISIER, André. *La France de Louis XIV*. 1643-1715. París: 1981; ERLANGER, Philippe. *Louis XIII*. París: 1980.

(69) RABB, Theodore K. *Enterprise and Empire. Merchants and Gentry in the Expansion of England*. Cambridge: 1967.

(70) En torno a la expansión económica, vinculada con la actividad mercantil, de Holanda véase ISRAEL, Jonathan Irvine. *Dutch Primacy in World Trade 1585-1740*. Londres: 1991.

(71) En relación a la aparición de Suecia como nueva potencia en el mapa europeo entre 1560 y 1660 véase ROBERTS, Michael. *The Swedish Imperial Experience. 1560-1718*. Cambridge: 1979.

(72) Para una aproximación a esta cuestión véanse los trabajos señalados a continuación y la bibliografía que en los mismos aparece indicada: FAHL, Gundolf. *El principio de la libertad de los mares. Práctica de los estados de 1493 a 1648*. Traducción de D. Schilling Thon. Madrid: 1974; GARCÍA ARIAS, "Estudio preliminar" a GROCIO, *De la libertad de los mares*, cit., pp. 9-49 e *Historia del principio de la libertad de los mares*. Santiago de Compostela: 1946; GIDEL, Gilbert Charles. *Le droit international public de la mer. Le temps de paix. I. Introduction-La haute mer*. Vaduz-París: 1981, pp. 123-212.

(73) GROCIO, Hugo. *Mare liberum sive de jure quod Batavis competit ad Indicana commercia dissertatio*, Leiden: 1609, he utilizado la traducción castellana citada anteriormente.

(74) SELDEN, *Mare clausum*, cit.

(75) En opinión de Selden el monarca inglés era el titular de los mares que rodeaban Gran Bretaña, mares que se extendían por el oeste hasta Irlanda y Escocia, al norte hasta las islas Shetland, al este hasta la costa de Francia y al sur hasta la costa septentrional de España. GIDEL, *Le droit international*, cit., p. 166.

(76) SELDEN, *Mare clausum*, cit., libro II, capítulo XXIV.



(77) El documento, de 1339, perteneciente al reinado de Eduardo III lleva por título *Fasciculus de superioritate maris angliae et jure officii admirallatus in eodem*. Su contenido tomado de PARDESSUS, *Collection des lois*, cit., I, p. 289 es el siguiente:

“Infra scripti sunt articuli generales super quibus, et fines ad quos justitiiarii domini nostri regis sunt consulendi, et dominus noster rex de eorum consilio certificandus in cancellaria sua...

Item ad finem, quod resumatur et continuetur ad subditorum prosecutionem forma procedendi quondam ordinata et inchoata per avum domini nostri regis et ejus concilium, ad retinendum et conservandum antiquam superioritatem maris Angliae et jus officii admirallatus in eodem, quoad corrigendum, interpretandum, declarandum et conservandum leges et statuta per ejus antecessores Angliae reges dudum ordinata; ad conservandum pacem et justitiam inter omnes gentes nationis cujuscunque per mare Angliae transeuntes, et ad cognoscendum super omnibus in contrarium attemptatis in eodem, et ad puniendum delinquentes et damna passis satisfaciendum: quae quidem leges et statuta per dominum Richardum quondam regem Angliae, in reditu suo a Terra sancta, correcta fuerunt, interpretata, declarata, et in insula Oleron publicata, et nominata in lingua gallicana la ley Olyroun”.

(78) COKE, Edward, *The fourth Part of the Institutes of the Lawes of England concerning the Jurisdiction of Courts*. Londres: 1644, part. IV, pp. 142-144.

(79) PRYNNE, William, *Brief Animadversions on, Amendments of, and additional Explanatory Records to, the fourth Part of the Institutes of the Lawes of England concerning the Jurisdiction of Courts...*, compiled by Sir. E. Cook. Londres: 1669, p. 109.

(80) GODOLPHIN, John. *A View of the Admiral Jurisdiction...whereunto es added...on extract of the ancient Laws of England*. Londres: 1661, pp. 13-14 Este autor sitúa incluso el momento de la formación de la colección en el quinto año del reinado de Ricardo I.

(81) EXTON, John. *Maritime Diecaelogie or Sea Jurisdiction of England...* Londres: 2ª ed., 1664, libro I, capítulo IV, pp. 16-21 y libro II, capítulo X, pp. 111-115.

(82) DUCK, Arthur. *De usu et auctoritate juris civilis romanorum in dominiis principum christianorum*, libri duo. Londres: 1653, he trabajado sobre la edición de Lyon: 1654, libro II, cap. VIII, part. III, párrafo 25, p. 399.

(83) SCHOMBERG, Alexander. *A Treatise on the maritime Laws of Rhodes*. Oxford: 1786, pp. 88-92.

(84) CLEIRAC, *Us et coutumes de la mer*, cit., p. 2.

(85) MORISOT DE DIJON. *Histoire generale de la marine*, libro II, cap. 18, cita tomada de CLEIRAC, *Us et coutumes de la mer*, cit., p. 2.

(86) Esta afirmación de Cleirac pone de manifiesto que, además del texto que publica de los *Rôles d'Oléron*, texto amplio de cuarenta y seis capítulos que toma del que había publicado Garcie en su segundo derrotero (GARCIE, *Le grant routier*, cit.), este autor conocía también una redacción más breve del código que podía ser bien la versión original compuesta de veinticuatro capítulos o bien la versión bretona de veintiséis preceptos, texto que además de estar reproducida en distintos manuscritos, se había publicado también por Garcie en su primer derrotero (GARCIE, *Le routier*, cit.).

(87) CLEIRAC, *Us et coutumes de la mer*, cit., p. 2.

(88) GOMBERVILLE, Marin Le Roy (traductor). *Relation de la rivière des Amazones*. París: 1682 (he utilizado la edición de este texto incorporada a *Voyage fait autour du monde par le capitain Woodes Rogers. Traduit de l'anglais...*, avec la "Relation de la grande Riviere des Amazones et de la Guyane..." par Gomberville... Amsterdam: 1725. La obra original es ACUÑA, Cristóbal. *Nuevo descubrimiento del gran rio de las Amazonas por el Padre...*, Madrid: 1641.

(89) ARCÈRE, Louis Étienne. *Histoire de la ville de la Rochelle et du pays d'Aulins*. 2 vols. La Rochelle: 1756-1757. Marsella: reproducción facsímil, 1975, I, p. 84.

(90) VALIN, René Josué. *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 ou se trouve la conference des anciens ordonnances des us et coutumes de la mer*. 2 vols. La Rochelle: 1760, I, pp. X-XIII.

(91) ÉMÉRIGNON, Balthazard Marie. *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, Marsella, 1780 y *Traité des assurances et des contrats à la grosse*. 2 vols. Marsella: 1783.

(92) LANGE, Andreas. *Brevis introductio in notitiam legum nauticarum et scriptorum juris reique maritimae*. Lubeck: 1713, cap. V, pp. 35-44.

(93) AZUNI, Dominique Albert. *Sistema universal de los principios del derecho marítimo de la Europa*. Traducción del francés por Rafael de Rodas, 2 vols. Madrid: 1803, I, pp. 174-175 y *Origine et progrès du droit et de la législation maritime avec des observations sur le Consulat de la mer*. París: 1810, pp. 168-172.

(94) MARICAN, Paul. *Aliénor d'Aquitaine et les Rôles d'Oléron*. La Rochelle: 1964 (trabajo mecanografiado).

(95) KURICKE, Reinhold. *Ius maritimum hanseaticum, olim germanico tantum idiomate editum, nunc vero etiam in latinum translatum...* Hamburgo: 1667, pp. 71-80.

(96) LUBECK. *De jure averiae singulari*, p. 105 (cita tomada de PARDESSUS, *Collection des lois*, cit., I, p. 283, nota 2).

(97) El conjunto de reglas que se aplicaban a la navegación comercial controlada por la Hansa fue el resultado de la unión de distintos elementos a lo largo del tiempo, componentes que durante el período de esplendor de la Hansa pueden agruparse en tres categorías: las costumbres particulares de las villas que integraban la institución, las resoluciones y acuerdos adoptados con ocasión de la celebración de las dietas de la Hansa y los *Rôles d'Oléron*, texto que se difundió por las costas bálticas a través de su traducción flamenca, que se vertió a su vez a la lengua bajo alemana, y que se incorporó a la colección de derecho marítimo más importante del Báltico, al *Supremo Derecho Marítimo de Visby*. Entendiendo por lengua bajo alemana el conjunto de dialectos que se hablaban en la zona situada entre el Rhin y el Elba y que se convirtieron en la lengua común de la Hansa. DOLLINGER, Philippe. *La Hanse (XIIe-XVIIe siècle)*. París: 1964, pp. 325-327.

(98) La Hansa que, a mediados del siglo XII se configuró como una asociación de comerciantes alemanes, se transformó en los años centrales del siglo XIII en una asociación de villas con el fin de continuar protegiendo los intereses de los comerciantes de las villas integradas en la hermandad no sólo en el Báltico sino también en los otros mares que frecuentaban, especialmente en el Mar del Norte y en el Atlántico, agrupación de villas que estaba plenamente consolidada en la segunda mitad del siglo XIV, lo que le permitió convertirse en un auténtico poder en la Europa septentrional entre 1350 y 1400. Prueba de la importancia que llegó a tener la institución en el Báltico es que en relación a la actividad que los comerciantes alemanes desarrollaron hacia el norte y hacia el este del Báltico se ha hablado de “colonización”, mientras que para referirse a la actuación que esos mismos comerciantes alemanes integrados en la Hansa realizaron hacia el oeste, en Flandes y en Inglaterra, se habla de simple actividad comercial. En la segunda mitad del siglo XIV todas las villas asociadas estaban situadas en territorio perteneciente al Imperio o a la Orden Teutónica con la excepción de algunas villas suecas, de Visby y de Cracovia, mientras que a mediados del siglo XV se habían incorporado ya una veintena de villas situadas en la orilla oriental del Zuider Zee, a lo largo del Yssel y sobre el Rhin inferior. La fecha final de la institución puede situarse en torno a 1630, aunque se suele retrasar hasta 1669, momento de celebración de la última dieta hanseática. En cualquier caso, la decadencia de la Hansa es manifiesta a principios del siglo XVI, crisis que tuvo su origen no en la decadencia de las ciudades que la integraban, ni en una disminución del comercio en la zona, sino en el hecho de que la agrupación no estaba preparada para las novedosas condiciones políticas impuestas por la existencia de unas nuevas monarquías bajo cuya autoridad quedaron repartidas las

distintas villas que la integraban. Téngase en cuenta que ningún poder político respaldaba la actividad desarrollada por la Hansa, motivo por el cual el fortalecimiento de la monarquía holandesa, de los príncipes alemanes y de la monarquía sueca, poderes de los que dependían la mayor parte de las ciudades que formaban parte de la asociación, supuso importantes perjuicios para la misma. En torno a estas ideas y en general sobre la institución de la Hansa véase DOLLINGER, *La Hanse*, cit.

(99) VERWER, *Nederlants See-Rechten*, cit., pp. IV-VIII.

(100) VERWER, *Nederlants See-Rechten*, cit., p. 5.

(101) BOXHORN, Marcus Zuerius Van. *Chroniick van Zeelandt certijds beschreven door d'Heer Johan Reygersbergen, su verbeterd, ende vermeerderd door...* 2 vols. Middelburgo: 1644. En el volumen I, pp. 19-56, se incorpora en la obra de REYGERSBERGH, Johan. *Chronijck van Zeelandt...*, a continuación de las adiciones de Boxhorn, los *Rôles d'Oléron* I, pp. 276-283.

(102) LEUWEN. *Battavia illustrata*, cita tomada de PARDESSUS, *Collection des lois maritimes...*, cit., I, pp. 357-358.

(103) SMALLEGANGE, Matthijs. *Nieuwe Chronyk van Zeelande. Eerste deel, vervattende de voor desen uitgegeven Cronyken van de Heeren, Jacobus Eyndius en Johan Reygersberg, veel vermeerderd ontrent deses landschaps...* Middelburgo: 1696, pp. 623-627.

(104) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, pp. 357-358.

(105) En este sentido no se debe de olvidar que ambos autores estuvieron cerca de la monarquía. En relación a Selden téngase en cuenta que redactó la obra a instancia de Jacobo I quien, sin embargo, una vez redactada no la consideró apropiada porque en la misma se criticaban las pretensiones de su cuñado, el rey de Noruega, sobre el Mar septentrional, razón por la cual no se publicó hasta en 1635 por orden de Carlos I. Y en cuanto a Cleirac conviene recordar que fue nombrado procurador del rey en el Almirantazgo de Guyena con Luis XIII.

(106) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes...*, cit., I, p. 283.

(107) POLS, "Les Rôles d'Oléron", cit., p. 456.

(108) LEIBNIZ, Godefroy William. *Scriptores rerum Brunsvicensium... antiqui omnes et religionis Reformatione priores...*, 3 vols. Hannover:1707-1711, por la cita, III, pp. 29-30.

El texto de Leibniz conforme al cual estos autores le atribuyeron esta tesis, tomándolo de Twiss, es el siguiente: "Porro ut in Baltico mari Wisbyenses, ita in Oceano Europaeo Oleronenses leges in auctoritate fuere pene instar veterum Rhodiarum; et ut Henricus Lei Wisbyensibus, ita otto ejus filius, nondum Imperator, sed adhuc Dux

Aquitaniae et Comes Pictaviensis, Oleronis insulae, ex adverso Pictavorum sitae, habitatoribus privilegium dedit, quod hic patris ejus Henrici Leonis privilegio, Gutensibus concessa subjiemus". TWISS, *The Black Book*, cit., II, p. XLIX

(109) TWISS, *The Black Book*, cit., II, pp. XLVIII-XLIX.

(110) SHEPHARD, *Les origines*, cit., p. 56.

(111) STUDER, *The Oak Book*, cit., II, p. XXXI.

(112) GARCIE, *Le grant routier*, cit.

(113) CLEIRAC, *Us et coutumes de la mer*, cit., pp. 7-135. El texto de Garcie comprende 46 porque Cleirac dividió en dos el capítulo XXIII del texto de Garcie.

(114) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, pp. 300-303.

(115) La copia de los *Rôles d'Oléron* de la Biblioteca de El Escorial se encuentra en el código X-2-14, fs. 17 a) -18 b) y se ha publicado por: CAPMANY, Antonio de. *Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado*. Madrid: 1791. He manejado la reedición de la obra de Capmany que bajo el título Libro del Consulado del mar, edición del texto original catalán y traducción castellana de Antonio de Capmany, y con prólogo de José María Font Rius se publicó en Barcelona en 1965, pp. 566-572; PARDESSUS, *Collection des lois*, cit., VI, pp. 57-63; HERNÁNDEZ BORONDO, Francisco. *Sobre la aplicación en España de los Rôles d'Oléron*. El Escorial: 1928, pp. 65-78; y, más recientemente por FLORES DÍAZ, Manuel. *Hombres, barcos e intercambios. El derecho marítimo-mercantil del siglo XIII en Castilla y Aragón*. Madrid: 1998, pp. 151-157.

(116) Como más adelante expondré, aunque no existe ningún fundamento para considerar verdadero el contenido de esta cláusula, lo cierto es que distintos autores interesados, como es el caso de Pardessus, en adelantar en el tiempo la fecha de los *Rôles d'Oléron*, lo dieron como veraz, lo que contribuyó a oscurecer el origen de la colección. Su contenido es el siguiente: "Aqui se acaba el fuero de layron que fabla sobre las cosas que son de librar entre los mareantes y las fustas que handan sobre la mar, con el qual concuerdan todas las leyes que estan en el titulo de la quynta partida, el cual fuero por aquellas leyes es aprobado, e manda que por el sean librados todos los mareantes e los juyzios que por el se dieren que valan. que fue aquy scripto lunes a treze de agosto de myl e quatrocentos e treinta VI annos. Deo gratias".

(117) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, pp. 216, 262 y 300-301.

(118) En este sentido Pardessus centra su atención en el documento sobre el que Selden basó su argumentación, sometiéndolo a una nueva interpretación después de haber

dudado incluso de su autenticidad. PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, pp. 288-297.

(119) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, pp. 297-299.

(120) Capítulo 42: "Item. Si aucuns debas, descors ou discencions, estoient ou avenoient entre les marchans et gens dudit royaume de Castelle, aveques les gens de ladite ville de Harefleur ou de Leure, ou aucun autres quelconques gens de nozdiz royaume et seignorie, ou d'autres quelconques lieuz, de quoy il y eust fait sanc, plaie, mehain, ou mort, nous leur otroïons et ordenons par ces presentes, le capitaine de ladite ville de Harefleur, qui à present est et pour le temps avenir sera, et volons qu'il soit leur juge ordinaire, et lui donnons pover et auctorité, desdiz descors, debas et dissensions cognoistre et determiner, sommerement et de plain, sans lonc procès ou figure de jugement, selen les merites des causes, et selon les coustumes de la mer, et les droiz de layron dehors, et les estatus de leurs marchandises, et pour lesdictes causes delivrer, sera ledit juge deux foiz le jour en jugement, se mestier est...", *Lettres contenant les privilèges accordés aux marchands Castellans trafiquant dans le royaume*, concedidas por Carlos V de Francia en abril de 1364. ISAMBERT, François-André / JOURDAN, Athanase-Jean-Léger / DECRUSY. *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, 29 vols. París: 1821-1833, por la cita, V, (1357-1380), pp. 188-208; también en *Ordonnances des roys de France de la troisième race...* París: 1734, IV, pp. 421-438. El texto también se ha publicado por SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*. Madrid: 1959, pp. 127-141.

La ordenanza de 1364 confirmaba una serie de ordenanzas anteriores (Ordenanza de 20 de junio de 1340, ordenanza de julio de 1350, ordenanza de mayo de 1357, ordenanza de julio de 1361), aunque en ninguna de ellas se hacía mención expresa de los *Rôles d'Oléron*.

(121) El texto será confirmado posteriormente por Carlos VI en 1391, 1397 y 1405, por Carlos VII en 1423 y 1435 y por Luis XI en 1479.

(122) Capítulo XIX: "Item, ledit admiral doit administrer justice a tous marchans sur la mer, selon les droitz, jugemens, coustumes et usaiges d'Olleron, et a tous aultres de tous cas advenuz en ladite mer et descendans dicelle, et aussy sur les greves desdites mers et non nul autre. Et peut tenir sa justice par toutes les villes du royaume, pour congnoistre des caz avenuz a ladite mer et a cause dicelle, pource que nul autre que luy ne le peult, ou doit faire. Droitz et preeminences demondit seigneur admiral", publicado por TWISS, *The Black Book*, cit., I, pp. 443-448. También puede verse en CLEIRAC, *Us et coutumes de la mer*, cit., pp. 462-466, quien lo tomó de FONTANON, Antoine. *Les édits et ordonnances*

*des roys de France depuis Louis VI, dit le Gros, jusques à présent*. 4 vols. París: 1611, III, p. 864. También puede verse en SECOUSSE, Denis-François. *Ordonnances des roys de France de la troisième race...* VIII. *Contenant les ordonnances de Charles VI, données depuis le commencement de l'année 1395, jusqu'à la fin de l'année 1403*. París: 1750, p. 640.

No se puede concretar la fecha de esta ordenanza porque en ninguno de los textos donde se publica aparece datada, aunque Desjarnis consideró que debía ser posterior a la ordenanza de Carlos V de diciembre de 1373 sobre el Almirantazgo. DESJARDINS, Arthur. *Traité de Droit commercial maritime. Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*. París: 1890, p. 72.

(123) En el momento en que Pardessus realiza esta afirmación sin duda está pensando en Capmany quien se había adherido a la tesis del origen francés de los *Rôles d'Oléron* y cuya obra cita en diversos momentos. CAPMANY, *Código de las costumbres marítimas*, cit., pp. 50-51.

(124) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, p. 284.

(125) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, pp. 297-299.

(126) La costumbre de Olerón o *Coutumier de l'île d'Oléron* no fue sino la redacción del derecho consuetudinario local de la isla realizada en 1345. Recopilación en la que se incorporaron disposiciones de muy diversa naturaleza referidas no sólo al derecho marítimo, sino también a otras ramas del derecho por las que se regulaba la vida cotidiana en la isla.

(127) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, pp. 305-306.

(128) Manuscrito Púrpura de la Biblioteca de la villa de Brujas. WARNKÖNING, *Flandrische Staats und Rechtsgeschichte*, cit., I, pp. 86-93.

(129) WARNKÖNING, *Flandrische Staats und Rechtsgeschichte*, cit. I, p. 86. La originalidad de los *Rôles d'Oléron* respecto de los *Juicios de Damme* y su mayor antigüedad fue confirmada unos años después por SCHLYTER, *Corpus iuris Suero-Gotorum antiqui*, cit. (cita tomada de KRIEGER, *Ursprung*, cit., p. 2).

(130) VERWER, *Nederlants See-Rechten*, cit.

(131) Entre estos autores cabe citar a Arpe (ARPE, Pierre-Frédéric. *Feriae aestivales, sive scriptorum suorum historia, liber singularis*. Hamburgo: 1726, pp. 264-267) y a Brokes (BROKES, Heinrich. *Selectae observationes forenses ex omni juris parte collectae ... quibus... appendix trium juris Lubecensis codicum una cum antiquo jure Wisby ensi accedit...* Lubeck: 1765, p. 4).

(132) TWISS, *The Black Book*, cit., I, pp. LVIII-LXII.

(133) PRYNNE, *Animadversions*, cit., p. 108.

(134) Un extracto de este texto en TWISS, *The Black Book*, cit., I, pp. 72-75: "Item, soit enquiz de fardains de ports et baiffifs d'eaues qui levent coustumes de nouvel et prennent oultrageuses coustunes et amerciemens pouquoy marchants et mariners se retraient du pays de venir avec leurs marchandises; se aucun gardain de port ou baillif d'eaue est endite qu'il a alleve nouvelle coustume pour son singulier prouffit ou pour le prouffit de son seigneur et de ce est convicte il aura l'emprisonnement de demy an, et le seigneur fera fin au roy ou l'admiral. Et combien que gentz d'Angleterre ont mestier de vendre de ses marchandises pour ses vitaille er pour ses necessaires et les gardains des ports vouldroient prendre la coustume de toutes kes marchandises qui estoient dedens la ditte nef et dire que les marchants avoient de brise la bulk de la nef dont pluseurs marchants eschuent de vendre leurs marchandises a greigneur dommage du peuple, sur quoy le Roy Johan feist assembler les admiraulx de north et west et pluseurs autres de son conseil et ordonna que nul marchant paieroit coustume de marchandises qui nestoient mye vendues, mais de ceulx qui estoient vendues coment qu'ilz soient mis à terre; et se aucun baillif face encontre il aura l'emprisonnement d'un demy an et soit oste de son office pour tous temps et fera fin au roy de tant comme il a ainsi malement pris".

(135) TWISS, *The Black Book*, cit., I, pp. LXI-LXII.

(136) TWISS, *The Black Book*, cit., I, pp. VII-VIII.

(137) TWISS, *The Black Book*, cit., III, p. XIII.

(138) LUDER, A. *Tracts on various Subjects in the Law and History of England*. Bath: 1810, pp. 431-467.

(139) POLS, "Les Rôles d'Oléron", cit., pp. 456-457.

(140) SHEPHARD, *Les origines*, cit., p. 63.

(141) Dada la separación que existe en la actualidad entre la historia del derecho y la historia económica puede sorprender cómo los historiadores económicos se fijaron en el origen de los *Rôles d'Oléron* en un momento en el que los historiadores del derecho apenas si se preocupaban por el código. Sin embargo, esta realidad se comprende mejor si se tiene en cuenta que en sus inicios la historia económica estuvo estrechamente unida a la historia del derecho como lo demuestra el hecho de que los propios historiadores económicos, entre otros Kula, se hayan referido a la "legendaria deuda de gratitud" de la historia económica hacia la historia del derecho, recordando como aquella surgió en muchos países, "primero en su seno y después unida a la historia del derecho" (KULA, Witold. *Problemas y métodos de la Historia económica*. Barcelona: 3ª edición, 1977, p. 63). Aunque el distanciamiento entre ambas disciplinas se fue produciendo a partir de la década de los años treinta,



la preocupación por parte de los historiadores de la economía por los *Rôles d'Oléron* se mantuvo aún durante algún tiempo, hasta aproximadamente mediados de siglo, de manera que en este concreto aspecto somos los historiadores del derecho quienes tenemos una deuda con la historia económica y sus cultivadores.

(142) KIESSELBACH, "Der Ursprung der Rôles d'Oléron", cit., pp. 8-36.

(143) Krieger lamentará posteriormente el hecho de que este trabajo de Kiesselbach, que supuso una importante novedad en el análisis de los *Rôles d'Oléron*, tardara tanto tiempo en ser conocido fuera de Alemania, siendo ignorado durante unos cincuenta años tanto por los autores ingleses como por los franceses. KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 2-3.

(144) PIRENNE, Henri. "Un grand commerce d'exportation au Moyen Âge: les vins de France", *Histoire Économique de l'Occident Médiéval*. Brujas: 1951, pp. 588-609.

(145) CRAEYBECKX, Jan. *Un grand commerce: les vins de France aux anciens Pays Bas (XIIIe -XVIe siècles)*. París: 1958, pp. XI, 82-90 y 149.

(146) DION, Roger. *Histoire de la vigne et du vin en France des origines au XIXe siècle*. París: 1959, por la cita, pp. 350-352.

(147) Con anterioridad a Dion, Gouron ya había apuntado que los *Rôles d'Oléron* se podrían haber formado en el siglo XIII (GOURON, Marcel. *L'amirauté de Guienne depuis le premier amiral anglais en Guinne jusqu'à la Révolutio*. Tesis, París: 1938, pp. 7-12) y con posterioridad, otros autores como es el caso de Dollinger (DOLLINGER, La Hanse, cit.) y de Renouard (RENOUARD, Y. "Le grand commerce des vins de Gascogne au Moyen Âge", *Études d'Histoire Médiévale*, París, 1968, I, pp. 297-335, p. 306) retomaron esta posibilidad.

(148) HÉVIN, Pierre. *Questions et observations concernant les matières féodales par rapport à la coutume de Bretagne*. Rennes: 1736, pp. 347-348.

(149) Desde la alta edad media existió en las costas de Bretaña, de igual que en otros puntos de las costas europeas, una costumbre, conocida como *droit de bris o derecho de naufragio*, conforme a la cual los señores del litoral se apropiaban después de los naufragios de los restos de las naves y de lo que se recuperaba de los cargamentos, incluso en el supuesto de que sus legítimos poseedores sobrevivieran y reivindicaran tales restos. Tras las reiteradas quejas de los comerciantes ante los órganos eclesiásticos, con ocasión del Concilio de Nantes, la Iglesia condenó en 1127 esta práctica, estableciendo la excomunión de quienes la practicaran, pese a lo cual, en opinión de Dion, continuó en uso en Bretaña hasta que a fines del siglo XII el titular del ducado aceptó e hizo que fuera aceptada por sus vasallos una composición por la cual se estableció que los comerciantes pudieran recuperar sus bienes del *derecho de naufragio* entregando previamente una cantidad de dinero. En

reconocimiento de este pago, la cancillería ducal expedía unos certificados llamados *brefs* o *sceaux* que aseguraban la nave durante su navegación a lo largo de las costas bretonas, garantía definida por las palabras *sauveté, conduit* y *victuaille* que implicaban que el duque renunciaba en caso de naufragio a la confiscación de los bienes, que proporcionaba pilotos que guiaran las naves por sus costas y que las naves podían obtener vituallas en tierra. Dion afirmaba que existían razones para considerar que esta composición había sido obra de Enrique Plantagenêt dado que en 1174 suprimió el derecho de naufragio en las costas de Inglaterra, Poitou, Olerón y Gascuña. DION, *Histoire de la vigne*, cit., pp. 347-349.

(150) DION, *Histoire de la vigne*, cit., p. 350.

(151) BOISSONNADE, Paul. "La renaissance et l'essor de la vie et du commerce maritime en Poitou, Aunis, et Saintonge du Xe au XVe siècle", *Revue d'Histoire Économique et Sociale*, 3, 1924, pp. 269-325.

(152) DENIEL, M. *Études d'histoire maritime: les Rôles d'Oléron du moyen âge au XVII siècle*. Brest: 1971.

(153) LANNOY, A. P. DE. *Rôles d'Oleron, coutumier maritime du moyen âge, publié, d'après les éditions originales*, Niort: 1900. Lannoy es el seudónimo con el que Auguste Pawlowski firmaba sus obras dramáticas y que empleo también en esta publicación. Este autor fue un hombre curioso. Periodista, redactor en distintos periódicos, fue profesor en la École des Hautes Études Sociales y, como digo, escribió también algunos textos dramáticos.

(154) LUREAU, Pierre. "Les Rôles d'Oléron", *Revue Juridique et Économique du Sud-Ouest*, 3-4, Burdeos, 1963, pp. 151-163, por la cita p. 155.

(155) KIESSELBACH, "Der Ursprung der Rôles d'Oléron", cit., p. 8.

(156) KIESSELBACH, "Der Ursprung der Rôles d'Oléron", cit., p. 8.

(157) KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 31-32.

(158) KRIEGER, *Ursprung*, cit., p. 100.

(159) KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 115-119.

(160) Esta misma época de formación del texto de los *Rôles d'Oléron* es la defendida por García Sanz para quien el texto debió de redactarse no más allá de las últimas décadas del siglo XIII o las primeras del XIV. GARCÍA SANZ, *Llibre del Consolat de Mar*. III. 1. *Estudi juridic*. Prólogo de J.M. Font Rius. Barcelona: 1984, p. 274.

(161) 1286 es el año que Krieger señala como fecha más antigua en la que existe constancia clara de que los *Rôles d'Oléron* ya están redactados, tratándose de la fecha que aparece en algunas copias de la versión bretona en la nota de confirmación. Aunque en algunas de estas copias en lugar de 1286 aparece el año 1266 Krieger entendió que dado que

1286 aparece en los manuscritos más antiguos, se debe interpretar el año 1266 como el error de un copista que posteriormente se reprodujo por otros que utilizaron esta copia como modelo. KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 38-40.

(162) Acerca de la insuficiencia de algunas fuentes de los siglos XII y XIII para datar el texto véase KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 48-50.

(163) DION, *Histoire de la vigne*, cit., pp. 347-349.

(164) KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 50-58.

(165) KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 59-67.

(166) KRIEGER, *Ursprung*, cit., p. 67.

(167) KRIEGER, *Ursprung*, cit., p. 68.

(168) KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 68-39.

(169) KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 24-28.

(170) KIESSELBACH, "Der Ursprung der Rôles d'Oléron", cit., pp. 25-33.

(171) KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 28-30.

(172) SHEPHARD, *Les origines*, cit., pp. 77 y 170.

(173) COUSIN, Isabelle. *Les Rôles d'Oléron. Origines et destinée d'un règle maritime*. Mémoire DEA Nanterre, 1996 y "Aux origines des Rôles d'Oleron", *Méditerranées*, 13, 1997, pp. 145-170.

(174) El *mar de Poniente* y el *mar de Levante* son dos expresiones generalizadas en las fuentes medievales y de época moderna, como señaló García Sanz, entendiéndose por Levante "todo el mar Mediterráneo" y por Poniente el mar que "se extiende más allá del estrecho de Gibraltar, o estrecho de Sevilla" (GARCÍA SANZ, "Estudios sobre los orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo", *Anuario de Historia del Derecho Español*, 39, 1969, pp. 213-316, por la cita, pp. 214-215). De este modo, Cleirac cuando expone que fue Leonor de Aquitania la promotora del texto dice expresamente: *Elle fit dresser le premier project des Iugemens, lesquels furent intitulez Roole d'Oleron, du non de son isle bien aimée, pour servir de Loy en la Mer du Ponant*. CLEIRAC, *Us et coutumes de la mer*, cit., p. 2.

(175) La carta que los impresores de la sexta edición de la obra de Cleirac hacen llegar al Presidente del Parlamento de Normandía en la que exponen los motivos que les llevan a reimprimir el texto es un testimonio claro de cómo aún en plena época moderna, en la segunda mitad del siglo XVII, se consideraba que los *Rôles d'Oléron* mantenían su vigencia: "...le commerce fait una portion importante des forces et de la grandeur de cét Etat; les coûtumes qui reglent ce commerce, et les usages selon lesquels on y vit, deviennent à cette Province (l'une des plus maritimes du Royaume) un droit necessaire et une

addition à son droit municipal. C'est ce qui nous a porté à donner une édition nouvelle de ce qui en avoit été recueilli cy-devant, et à l'augmenter de tous les nouveaux Reglemens faits pour rétablir ou pour enrichir le Commerce..."

(176) CORONAS GONZÁLEZ, Santos María. "Derecho mercantil y derecho de la mar de las villas vizcaínas medievales", *Congreso de Estudios Históricos Vizcaya en la edad media*, Bilbao: 1984, pp. 101-112; GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel. *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao: 1966, pp. 183-188; GARCÍA DE CORTÁZAR / ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz / RÍOS RODRÍGUEZ, María Luz / VAL VALDIVIESO, Isabel del. *Bizcaya en la edad media*. San Sebastián: 1985, II, pp. 289-294.

(177) BENITO RUANO, Eloy. "Gómez Arias, mercader de Avilés", *Asturiensia Medievalia*, 2, 1975, pp. 279-314; FERREIRA PRIEGUE, Elisa. *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña: 1988, pp. 80-118; MOLLAT, Michel. "Notes sur la vie maritime en Galice au XII siècle d'après l'Historia Compostelana", *Anuario de Estudios Medievales*, 1, 1964, pp. 531-540; RUIZ DE LA PEÑA, Juan Ignacio. "El comercio ovetense en la edad media", *Archivum*, 16, 1966, pp. 339-384; "Notas sobre la actividad comercial en las poblaciones de a costa asturiana (siglos XIII y XIV)", *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 60, 1967, pp. 101-112; URÍA RIU, Juan. "Oviedo y Avilés en el comercio atlántico de la edad media (siglos XIII al XVII)", *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 62, 1967, pp. 199-250.

(178) DION, *Histoire de la vigne*, cit., pp. 340-346.

(179) En relación a las dificultades que empezaron a tener los jueces franceses a partir del siglo XIII para conocer y por tanto para aplicar la costumbre véase FILHOL, René. "La preuve de la coutume dans l'ancien droit français", *Recueils de la Société Jean Bodin*, 17, 1965, pp. 357-373, POUDRET, Jean-François. "Rapport de synthèse. Connaissance et preuve de la coutume en Europe occidentale au moyen âge et à l'époque moderne", *Recueils de la Société Jean Bodin*, 52, 1990, pp. 511-545, por la cita, 514-515 y "Réflexions sur la preuve de la coutume devant les juridictions royales françaises aux XIIIe et XIVe siècles, notamment le rôle de l'enquête par turbe", *Revue Historique de Droit Français et Étranger*, 65, 1987, pp. 71-86, por la cita, pp. 71-73.

(180) OLIVIER MARTIN, François. *Histoire du droit français des origines à la Révolution*. París: 1990, pp. 114-115.

(181) Sobre esta interesante cuestión de la judicialización de la costumbre en general véase SERGÈNE, André. "Le précédent judiciaire au Moyen Âge", *Revue Historique de Droit Français et Étranger*, 1961, pp. 224-254 y 359-370.

(182) Por lo que atañe a la redacción de la costumbre en Francia véase FILHOL, "La rédaction des coutumes en France au XVe et XVIe siècle", GILISSEN, John. (director): *La rédaction des coutumes dans le passé et le présent*. Bruselas: 1962, pp. 63-85 y OLIVIER MARTIN, *Histoire du droit français*, cit., pp. 116-117 y 416-425.

(183) POUDRET, "Rapport de synthèse. Connaissance et preuve", cit., pp. 541-542.

(184) Sin profundizar en este aspecto, y pese a que consideraba que se trataba de una recopilación de sentencias judiciales, así lo denominó ya Lannoy en 1900. LANNOY, *Rôles d'Oleron*, cit., p. 1.

(185) POUDRET, "Rapport de synthèse. Connaissance et preuve de la coutume", cit., pp. 531-533.

(186) ELLUL, Jacques. *Histoire des institutions. 3. Le moyen âge*, 11ª ed., París: 1990, p. 140.

(187) Así, el articulado de la versión primitiva de los *Rôles d'Oléron* se incluyó en un manuscrito en el que se recogieron las costumbres del vizcondado del agua de Rouen (manuscrito 14571, cit.) y la versión bretona en otro destinado a recopilar las costumbres del vizcondado de Dieppe (Manuscrito del *Coutumier de la Vicomté de Dieppe*. Archives de la Seine Inférieure. Fols. 6rº-9rº. Se publica por BEAUREPAIRE, Charles de. *De la Vicomté de l'Eau de Rouen et de ses coutumes au XIIIe et au XIVe siècles*. Evreux: 1856, pp. 476-491).

(188) En efecto, en 1485, parece que por primera vez, junto a la costumbre de la región de Bretaña se imprimieron los *Rôles d'Oléron* bajo la denominación de *Jugemens de la mer* (Coustumes de Bretagne, Lantreguer (Tréguier), 1485), manteniéndose esta práctica en las sucesivas ediciones de la costumbre de Bretaña. A partir de la nueva impresión que se hizo de la costumbre de Bretaña en 1492 el articulado del *coutumier* marítimo aparece por primera vez impreso bajo la denominación de *Rolle d'oleron* (WATERS, *The rutters of the sea*, cit., p. 38), aunque tenga que transcurrir todavía un tiempo para que se generalice este nombre, de manera que en ediciones posteriores de la costumbre bretona, como sucedió en la de 1502, el texto continúa introduciéndose con la fórmula *Coustumes de la mer* (MACÉ, J. *Les louables Coustumes du pays et Duché de Bretagne visitées et corrigées par plusieurs discretz et vénérables juristes, avec les coustumes de la mer...* Rennes: 1502) que continuará utilizándose hasta 1540 (WATERS: *The rutters of the sea*, cit., p. 38). Por tratarse de la impresión de la costumbre de Bretaña, el texto de los *Rôles d'Oléron* que se incorpora a estos *coutumiers* bretones no fue el de la versión original sino el de la redacción bretona, de igual modo que sucederá cuando se incluya en los *coutumiers* normandos.

(189) Recuérdese que los dos autores más importantes que sostuvieron el origen

regio del texto fueron Cleirac (CLEIRAC, *Us et coutumes de la mer*, cit., p. 2) y Selden (SELDEN, *Mare clausum*, cit., libro II, capítulo XXIV).

(190) Esta posibilidad fue sostenida por Pardessus (PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, pp. 300-303), Dion (DION, *Histoire de la vigne*, cit., p. 350), Boissonnade (BOISSONNADE, "La renaissance et l'essor de la vie", cit., pp. 269-325), Deniel (DENIEL, *Études d'histoire maritime*, cit.), Lannoy (LANNOY, *Rôles d'Oleron*, cit.), Lureau (LUREAU, "Les Rôles", cit., p. 155) y Cousin (COUSIN, "Aux origines des rôles", cit., p. 148).

(191) KIESSELBACH, "Der Ursprung der Rôles d'Oléron", cit., p. 8; CRAEY-BECKX, *Un grand commerce*, cit., p. 84; KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 31-32.

(192) KRIEGER, *Ursprung*, cit., p. 31.

(193) "...Todo derecho está integrado por leyes y costumbres. 2. "Ley" es una disposición escrita. "Costumbre" es una práctica avalada por la antigüedad; es decir, viene a ser una ley no escrita". SEVILLA, Isidoro de. *Etimologías*. Texto versión española y notas por J. Oroz Reta y M.A. Marcos Casquero. Madrid: 1982, V, 2.

(194) Se entendía por malos usos o costumbres aquellas contrarias a la razón, es decir, las opuestas a las enseñanzas de la religión, al derecho natural, a los derechos de la Iglesia, al derecho civil, a la utilidad pública; en última instancia, las contrarias a la equidad. KRYNEN, Jacques. "Voluntas domini regis in suo regno facit ius. Le roi de France et la coutume", IGLESIA FERREIRÓS, Aquilino (ed.). *El Dret comú i Catalunya*. Actes del VII Simposi Internacional, Barcelona, 23-24 de mayo de 1997. Barcelona: 1998, pp. 59-89, por la cita, p. 66.

(195) Sobre esta cuestión véase: GIORDANENGO, Gérard. "Du droit civil au pouvoir royal: un renversement (XIIè-XVè)", *Politiques et Management Public*, 5, 1987, pp. 9-25, especialmente pp. 12-15.

(196) KRYNEN, "Voluntas domini regis", cit., pp. 72-75.

(197) De este modo sucede tanto en algunos *coutumiers* importantes como es el caso de *Les coutumes de Clermont de Beauvaisis* elaborado en torno a 1280 por De Beaumanoir (publicado en SALMON, Amédée. *Philippe de Beaumanoir. Coutumes du Beauvaisis. Texte critique publié avec une introduction, un glossaire et une table analytique*. París: 1970), como en otros de menor categoría como es el *Ancien coutumier de Champagne* (PORTE-JOIE, Paulette. *L'ancien coutumier de Champagne (XIIIe siècle)*. Poitiers: 1956) y el que recoge el derecho consuetudinario de la comuna de Olerón bajo el título de *Les bons usages et les bonnes costumes et les bons jugemens de la commune d'Oléron* (publicado por TWISS, *The Black Book*, cit., II, pp. 254-403).

(198) "Et...avons nous commencié en tel manière que nous entendons a confermer grant partie de cest livre par les jugemens qui ont esté fet en nos tans en ladite contée de Clermont..." *Les coustumes de Clermont*, cit., p. 6 (cita tomada de SERGÈNE, "Le précédent judiciaire", cit., p. 359).

(199) SERGÈNE, "Le précédent judiciaire", cit., pp. 361-362.

(200) PORTEJOIE, *L'ancien coutumier*, cit., cita tomada de KRYNEN, "*Voluntas domini regis*", cit., p. 75.

(201) Entre otros, así sucede en el capítulo LXXXVII: "...E cist iugement fut rendu a Guillaume Daniau dune part et a David Lo Corre dautre, Bretonz, li quau Bretons ogui-rent mult de contens en Oleron sur compaignies et sur autres choze". *Les bons usages et les bonnes costumes*, cit., p. 384.

(202) KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 118-119.

(203) ELLUL, *Histoire des institutions*, cit., III, p. 140.

(204) KRIEGER, *Ursprung*, cit., p. 118.

(205) De hecho en algunos *coutumiers* se mezclaron disposiciones procedentes del Derecho romano justiniano y del Derecho canónico con las del derecho consuetudinario, utilizándose incluso el Derecho romano para completar e interpretar algunas costumbres. ELLUL, *Histoire des institutions*, cit., III, pp. 140-142.

(206) TWISS, *The Black Book*, cit., II, pp. XXXVII-XXXVIII.

(207) KIESSELBACH, "Der Ursprung der Rôles d'Oléron", cit., pp. 24-25.

(208) CRAEYBECKX, *Un grand commerce*, cit., p. 84.

(209) GOYHENECHÉ, Eugène. *Bayonne et la région bayonnaise du XIIe au XVe siècle. Études d'histoire économique et sociale*. Lejona: 1990, pp. 367-369.

(210) Sólo en una de las copias de los *Rôles d'Oléron* que he manejado aparece mencionada Bayona, en lugar de La Rochelle, tratándose de una copia ya del siglo XV. Probablemente la sustitución de La Rochelle por Bayona se debió al interés del escribano en vincular el texto con Bayona. Ms. AA11, cit.

(211) GOYHENECHÉ, *Bayonne et la région bayonnaise*, cit., p. 378.

(212) Manuscrito *Liber Horn*, cit.

(213) CLEIRAC, *Us et coutumes de la mer*, cit., p. 135.

(214) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, pp. 304-305.

(215) "Ceo est la copie de la charte Doliroun des jugemenz de la meer".

(216) Entre otros en el manuscrito 14396 de la Biblioteca Nacional de Francia. Ancien Fonds Français. Fols. 184rº-189v.

(217) Manuscrito *Liber Horn*, cit.

(218) KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 12-16. En opinión de este autor, también en la copia del manuscrito 1386 de la biblioteca de Troyes (Manuscrito 1386 de la biblioteca de Troyes, cit.) se aprecia una ortografía y un lenguaje propios del siglo XIII lo que indicaría que esta copia del XIV se realizó sobre la base de un modelo del XIII. KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 38-39.

(219) Manuscrito *Liber Memorandum*, cit.

(220) Entre otras, la incluida en el manuscrito 462 de la Biblioteca Bodleian de Oxford. Fols. 17vº-20vº. (Pardessus erróneamente lo numera como 2254). Se publica por KIESSELBACH, "Der Ursprung der rôles", pp. 45-59.

(221) Los capítulos tercero y cuarto presuponen la desaparición o al menos la relajación del derecho de naufragio porque preveían la obligación de las tripulaciones de las embarcaciones de recuperar los restos de los naufragios. Obligación que no tendría sentido en el caso de continuar en vigor el derecho de naufragio que atribuía la propiedad de los restos de los accidentes marítimos a los señores del litoral. Por su parte los capítulos decimotercero y vigesimocuarto de los *Rôles d'Oléron* se refieren a los pequeños lemanes o pilotos costeros, entre otros a los de Bretaña, que subían a las embarcaciones para ayudar a su navegación en aquellos puntos más problemáticos de la costa. Previsión que, de igual modo que en el caso anterior, no tendría sentido antes de que se generalizara esta ayuda a la navegación y mientras que se practicara el derecho de naufragio, dado que los señores de las circunscripciones costeras estaban entonces más interesados en el naufragio de las naves que en su salvación por los beneficios que obtenían de estos accidentes. Sólo a raíz del establecimiento de los *brefs de sauveté* se generalizó en Bretaña esta ayuda de los lemanes para atravesar las costas bretonas en virtud del compromiso que adquirieron los duques de Bretaña de proporcionar pilotos que guíasen las naves por sus costas.

(222) La desaparición del derecho de naufragio en Bretaña se produjo a partir de la creación de los *brefs de sauveté*, institución respecto de la cual existen dudas y por ello diversas tesis acerca del momento de su establecimiento. Así, mientras que Dion defendió que su institucionalización habría tenido lugar en el siglo XII, al tiempo que tanto Bretaña como Inglaterra estaban bajo el poder de Enrique II (DION, *Histoire de la vigne*, cit., pp. 347-349), Touchard sostuvo que con anterioridad a 1235 no habría sido posible su implantación, de manera que situó a mediados del siglo XIII su establecimiento (TOUCHARD, Henri. "Les brefs de Bretagne", *Revue d'Histoire Économique et Sociale*, 1956, pp. 116-140, en particular pp. 124-126) y Krieger consideró que su implantación había tenido lugar a principios del siglo XIII (KRIEGER: *Ursprung*, cit., pp. 50-58). En torno a esta institución véase también: DARSEL, J. *L'Amirauté de Bretagne, des origines à la Révolution de*



1789. Tesis. París: 1954; DION, "Les origines de La Rochelle et l'essor du commerce atlántique aux XIIe et XIIIe siècles", *Norais*, primer trimestre, 1956, pp. 35-50; MAITRE, L. "Les congés des ducs de Bretagne", *Revue de Bretagne et de Vendé*, 3e série, IX, 1871, pp. 267-277; y, más recientemente, SHEPHARD, *Les origines*, cit., pp. 120-126.

(223) SHEPHARD, *Les origines*, cit., pp. 123-124 y KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 52-55.

(224) LEGUAY, Jean Pierre / MARTIN, Hervé. *Fastes et malheurs de la Bretagne ducal 1213-1532*. Rennes: 1982, pp. 16-18 y TOUCHARD, "Les brefs", cit., pp. 120-121.

(225) KRIEGER, *Ursprung*, cit., p. 58 y SHEPHARD, *Les origines*, cit., p. 122.

(226) KRIEGER, *Ursprung*, cit., p. 58 y SHEPHARD, *Les origines*, cit., pp. 54-56.

(227) BRACTON, Henry de. *De legibus et consuetudinibus Angliae: Et sciendum quod wreckum dici poterit quasi derelictum, ut si quod (navis levandae causa) a nave projectum fuerit ab aliquo, sine animo retinendi vel repetendi, id perprrie (sic) dici poterit wreckum, cum res projecta habita sic pro derelicta... Item magis proprie dici poterit wreckum, si navis frangatur, et de qua nullus vivus evaserit, et maxime si dominus rerum submersus fuerit, et quicquid inde ad terram venerit, erit domini regis...* Cita tomada de KRIEGER: *Ursprung*, cit., p. 54.

(228) LEGUAY / MARTÍN, *Fastes et malheurs de la Bretagne*, cit., p. 23.

(229) TOUCHARD, "Les brefs", cit., pp. 116-118 y 132-133.

(230) DION, *Histoire de la vigne*, cit., pp. 338-375.

(231) Testimonio del modo en que se había generalizado esta forma de contratación ya a mediados del siglo XIII es la regulación que del contrato de fletamento aparece en *Partidas*, texto en el que se especifica cómo debían redactarse las cartas de fletamento. *Partidas*. III, XVIII, 77.

(232) KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 68-70.

(233) BERNARD, Jacques. *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*. París: 1968, 3 vols., (el 3º con numeración independiente), por la cita, I, pp. 241-271.

(234) Véanse los capítulos cuarto, octavo y décimoprimer.

(235) GARCÍA SANZ, "Cronología de las formas castellanas", cit., p. 290.

(236) En Inglaterra también se formó una versión particular de los *Rôles d'Oléron*, pero su redacción se realizó más tarde ya en la segunda mitad del siglo XV.

(237) Pardessus deduce de unos privilegios concedidos por los monarcas franceses a los navegantes portugueses que éstos también se regían por el derecho de los *Rôles d'Oléron*, (PARDESSUS, *Collection des lois*, cit., VI, p. 302). Los privilegios concedidos en 1309 a los navegantes portugueses en *Ordonnances des roys de France de la troisième race*, II, pp. 159-160.

(238) En efecto, aunque en numerosas copias del texto de los *Rôles d'Oléron* su articulado se introduce con títulos en los que se utiliza la expresión *coustumes de la mer* y, de igual modo, en el texto del privilegio concedido por Carlos V a los comerciantes castellanos también se mencionen unas *coustumes de la mer* junto a *les droiz de layron* (Capítulo 42 de las *Lettres contenant les privilèges accordés aux marchands Castellans*, cit.), no creo que estas expresiones deban entenderse alusivas al *Libro del Consulado del Mar* como García Sanz interpretó en su momento (GARCÍA SANZ, "Cronología de las formas castellanas...", cit., pp. 299-300). Por el contrario creo que, de igual modo que sucedió en el Mediterráneo con ocasión de la formación del *Libro del Consulado del Mar*, en el momento en que se redactaron los *Rôles d'Oléron*, como consecuencia del carácter consuetudinario del derecho incorporado al texto, se utilizó la expresión *coustumes de la mer*, dado que este nombre se ajustaba perfectamente a la naturaleza y al origen del texto. Sólo en un segundo momento se generalizaron otras expresiones para referirse al texto. Sin embargo, en la doctrina se asocia de manera exclusiva el nombre *coustumes de la mer* al *Libro del Consulado del Mar*, cuando en realidad la misma relación existe con los *Rôles d'Oléron*. Por ello, no creo que la referencia a las *coustumes de la mer* del privilegio de 1364 deba entenderse al *Libro del Consulado del Mar* dado que esta expresión se utilizaba también en el área atlántica para referirse a los *Rôles d'Oléron*. Testimonios del empleo de esta expresión asociada a los *Rôles d'Oléron* son, entre otros, la copia del manuscrito 14571 en el que el articulado se introduce con el título *Ici commencent les iugemens et coustumes de la mer dites doleron* (Manuscrito 14571, cit.) y la copia de la versión bretona del manuscrito 14398 que se inicia después de señalarse *Ci commencent les coutumes de la mer, c'est l'établissement des Rolles d'Oleron faits du Jugement de la mer* (Manuscrito 14398 de la Biblioteca Nacional de París. Ancien Fonds Français. Fols. 132vº-137vº. Publicado por MORICE, Pierre Hyacinthe. *Mémoires pour servir de préuves à "L'histoire ecclesiastique et civile de Bretagne"*. I, París: 1742. II, París: 1746, I, pp. 786-791).

(239) Manuscrito 1386, cit., manuscrito 14571, cit., manuscrito 5330, cit. y manuscrito 5967.

(240) Manuscrito *Liber Memorandorum*, cit.

(241) *Little Red Book of Bristol*, cit.

(242) Manuscrito *Nero*, cit., manuscrito *Liber Memorandorum*, cit., manuscrito *Liber Horn*, cit., manuscrito 462, cit., manuscrito Rawlinson, cit., manuscrito 11570, cit. y *Little Red Book of Bristol*, cit.

(243) El encenagamiento del canal del Zwyn dificultó la comunicación de la villa de Brujas con el mar, motivo por el cual se creo un antepuerto en la boca del golfo, L'Ecluse,

del que se beneficiaron tanto Damme como Brujas. Sin embargo, también las condiciones de L'Ecluse empeoraron con el tiempo, razón por la cual los barcos más grandes tuvieron que anclar en otros puertos, especialmente en los situados en la isla de Walcheren, como eran los puertos de Wetscapelle y de Middelburgo, para a continuación transportar los cargamentos hasta L'Ecluse por medio de gabarras.

(244) CRAEYBECKX, *Un grand commerce...*, cit., p. 128.

(245) El texto de esta edición príncipe puede verse en PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., I, pp. 463- 502.

(246) En efecto, los juristas boloñeses se ocuparon también de los textos del Derecho feudal, probablemente más como consecuencia de que Bolonia se unió en 1167 a la Liga lombarda con lo cual se intensificaron las relaciones entre esta ciudad y la región en la que regían las relaciones feudovasalláticas que por la importancia del Derecho feudal.

(247) HESPANHA, Antonio Manuel. *Cultura jurídica europea. Síntesis de un milenio*. Edición al cuidado de Antonio Serrano González. Traducción de Isabel Soler y Concepción Valera. Madrid: 2002, p. 101.

(248) En relación a la insuficiencia del Derecho justiniano en el campo de las relaciones mercantiles marítimas véase HESPANHA, *Cultura jurídica*, cit., pp. 86-87.

(249) Excepcionalmente Pérez Prendes lo incluye dentro del Derecho Común (PÉREZ PRENDES, José Manuel. *Curso de Historia del Derecho Español. Introducción, fuentes y materiales institucionales*. Madrid: 1989, pp. 643, 648 y 885), sin perjuicio de que posteriormente, por cuestiones relacionadas con el discurso expositivo, el autor dedique un capítulo particular a las fuentes del derecho mercantil.

(250) En materia marítima los derechos propios de los reinos no tuvieron importancia porque hasta 1681, momento de la promulgación de la *Ordenanza de la marina* de Colbert en Francia, los monarcas europeos apenas si legislaron y en cualquier caso de manera ocasional y esporádica en relación al tráfico mercantil marítimo. La situación cambió radicalmente a partir de entonces porque esta ordenanza constituye el primer caso de una legislación marítima nacional, ejemplo que se seguirá a partir de entonces en muchas de las naciones europeas. De manera que desde ese momento perderá importancia la idea de un derecho marítimo común a cada uno de las dos grandes áreas marítimas europeas y tomará relieve la idea de unos derechos marítimos nacionales.

(251) Entre estos ordenamientos marítimos italianos destacaran en el Adriático los de Venecia, Ancona, Bari y Trani y en el Tirreno los de Amalfi, Pisa y Génova.

## Capítulo II

### Las versiones bretona, castellana e inglesa de los *Rôles d'Oléron*

*...lo qual prueba que los Españoles de  
las costas cantábricas, traduxeron para regla  
de su comercio naval estos Juicios de Oleron,  
extendiéndolos para navegaciones posteriores a  
países que ellos freqüentaban...*

CAPMANY, Antonio de. *Código de las  
costumbres marítimas de Barcelona*, ... p. 566.

Sobre la base de la forma primitiva de los *Rôles d'Oléron* se elaboraron con posterioridad otras tres versiones del texto en Bretaña, Castilla e Inglaterra. Versiones que tuvieron una difusión geográfica menor que la que alcanzó el texto primitivo, razón por la cual hasta fechas relativamente recientes los autores no repararon en su existencia y, como consecuencia de ello, no fueron estudiadas.

De estas tres redacciones particulares de los *Rôles d'Oléron*, la versión bretona no es sólo la más antigua sino también la que alcanzó mayor difusión. Y, además, se encuentra en la base de la redacción castellana. Por su parte, el texto inglés es, con sus treinta y cinco preceptos, el más extenso, quedando restringida su difusión, de igual modo que sucedió con el *Fuero de Layron* en la Corona de Castilla, al espacio territorial en el que se formó.

---

## **I. La redacción bretona**

La forma bretona de los *Rôles d'Oléron* fue, de manera semejante a la versión inglesa y castellana, el resultado de añadirse algunos capítulos en la redacción original o primitiva del código marítimo de las costas atlánticas.

En la medida en que no se trata de una mera traducción del articulado del texto a una lengua distinta, ni de simples variaciones formales, sino que su elaboración supuso la incorporación de tres capítulos propios (24, 25 y 26); la ampliación del contenido del capítulo cuarto del texto original; y la supresión del capítulo veinticuatro primitivo, es oportuno hablar de una redacción bretona de los *Rôles d'Oléron* con identidad propia. Además, los capítulos 17 y 18 de la versión original se sitúan en orden inverso en la redacción bretona y a continuación del articulado se incluye una certificación final que no aparece en el resto de versiones.

La importancia que esta forma bretona de los *Rôles d'Oléron* llegó a tener se pone de relieve, por una parte, en el hecho de que siendo una redacción local, originaria del Ducado de Bretaña, se difundió también por las vecinas costas de Normandía e Inglaterra, superando con ello el marco geográfico en el que se había formado y, por otra, en que su capítulo veinticuatro se incorporó parcialmente a la versión castellana de los *Rôles d'Oléron* o *Fuero de Layron*.

### **1. La copias y ediciones del texto bretón de los Rôles d'Oléron**

De manera semejante a lo que sucede en relación a las demás versiones del texto marítimo medieval del Mar de Poniente, se han conservado distintas reproducciones de la redacción bretona. Como modelo de esta forma he tomado la copia incorporada a la edición de la *Costumbre de Bretaña* realizada en 1485, pese a que no es la copia más antigua de las que he utilizado (1), porque en esta reproducción el articulado del código marítimo ofrece todas las peculiaridades propias de la versión bretona; porque, como ya he señalado en otro momento (2), con bastante seguridad los *Rôles d'Oléron* se imprimieron por primera vez en aquella ocasión, lo que le proporciona un especial interés; y porque se trata de una copia procedente de Bretaña, lugar donde se formó esta forma del texto marítimo.

De las copias y ediciones manejadas, nueve son originarias del Ducado de Bretaña (3), dos de Normandía (4) y dos de Inglaterra (5) y fueron realizadas en el transcurso de los siglos XIV (6), XV (7) y XVI (8), siendo las más numerosas las que se corresponden con el XV.

## 2. La formación de una versión del texto marítimo en las costas de Bretaña y su difusión por Normandía e Inglaterra

Todo parece indicar que esta versión de los *Rôles d'Oléron*, redactada en algún punto de las costas del Ducado de Bretaña, estaba ya formada a finales del siglo XIV, como lo acredita la copia del texto incorporada al *coutumier* del vizcondado de Dieppe fechado en 1396 (9). Siendo probable que su redacción tuviera lugar en la primera mitad de la centuria teniendo en cuenta que fue necesario que transcurriera un tiempo desde el momento de la elaboración del texto primitivo en los años centrales del siglo XIII y hasta su difusión y aceptación por quienes intervenían en el tráfico comercial en las costas de Bretaña. Que una vez que se difundió el texto primitivo en el Ducado y se formó esta redacción bretona, tuvo que transcurrir otro intervalo de tiempo hasta que la nueva forma alcanzó tal arraigo que se justificó su inclusión en algunos *coutumiers*, como es el caso del de Dieppe, textos que, recuérdese, no eran sino la redacción escrita de las costumbres, en este caso de una demarcación, por parte de un jurisconsulto o de un práctico a título particular (10). Y que la formación de esta versión bretona sólo tiene sentido a partir del momento en que Bretaña empieza a participar de una manera activa en el tráfico mercantil. Incorporación que se produjo a partir del siglo XIV porque, aunque con anterioridad, sus marinos formaban parte de las tripulaciones de las naves de otros territorios, el Ducado no tenía aún protagonismo en el comercio marítimo de la zona.

Desde las tierras bretonas, donde se formó esta versión particular de los *Rôles d'Oléron*, el texto llegó a Normandía y a las costas inglesas. Ahora bien, a diferencia de lo que sucedió en Bretaña, tanto en Inglaterra como en Normandía se manejaron simultáneamente la versión bretona y la versión primitiva, incluso en Inglaterra se formará otra versión, sin que la difusión de la forma bretona supusiera el abandono del texto primitivo, como en cambio aconteció en Bretaña.

En relación a la difusión que la redacción bretona de los *Rôles d'Oléron* tuvo en las costas de Normandía es conveniente tener en cuenta que al margen de las relaciones que tempranamente se establecieron entre bretones y normandos, lo que hubo de facilitar el conocimiento del texto bretón de la colección en Normandía, el articulado bretón de los *Rôles d'Oléron* pasó de los *coutumiers* bretones a las redacciones de la costumbre normanda (11), lo que provocó, de igual modo que había sucedido un tiempo antes en Bretaña, que en Normandía el texto se considerara

tempranamente como propio del conjunto de la comunidad, como una parte más del derecho en vigor en la región, y no como un conjunto de reglas particulares de las gentes del mar.

Por su parte, la difusión de la versión bretona del código marítimo del Mar de Poniente en Inglaterra se produjo, fundamentalmente, a través de dos vías. Por un lado, y de igual modo que sucedió en Normandía, a través de los intercambios comerciales mantenidos entre los bretones y los habitantes de la isla que favorecieron que la redacción bretona de la colección llegara a conocerse en Inglaterra y que a partir de entonces su articulado se reprodujera en distintas ocasiones, con independencia de que en este territorio se manejara también la versión primitiva y que acabara por formarse una redacción inglesa. Por otro lado, gracias a la traducción al inglés que Copland hizo en 1528 de uno de los libros de derrotas redactado por Garcie (12), en el que se reproduce el texto bretón de los *Rôles d'Oléron*. Traducción que facilitó el conocimiento de la versión bretona en Inglaterra no sólo entre los navegantes que utilizaron la obra con motivo de la navegación, sino también en otros ambientes porque a partir de su publicación la obra de Copland alcanzó cierta difusión en Inglaterra (13).

## II. Las *Leyes o Fuero de Layron*: la versión castellana

De manera semejante a lo que sucedió en las costas de Bretaña y de Inglaterra, también en la Corona de Castilla se formó una versión propia de los *Rôles d'Oléron* en el momento en el que, además de traducirse el texto al castellano, se introdujo un artículo a continuación de los veinticuatro primitivos. Aquella traducción no fue literal, pero tampoco fue un extracto como en su momento señaló Capmany (14). Afirmación que se debió al hecho de que el autor catalán consideró que la versión primitiva de los *Rôles d'Oléron* se correspondía con el articulado publicado por Cleirac en 1647 (15), compuesto por cuarenta y siete capítulos. Texto que, desde el momento de su publicación, alcanzó amplia difusión en Europa como consecuencia de la autoridad reconocida al autor (16).

La forma castellana de la colección marítima empezó a conocerse, al menos en algunos ambientes, desde el mismo siglo XIV como *derechos, fuero o leyes de Layron* (17), nombre que aparece ya en el privilegio concedido por el monarca francés a los comerciantes castellanos en 1364 (18) y que se reitera en cuatro de las cinco copias castellanas del texto (19). En concreto en la incluida en el manuscrito

de El Escorial (20), en la de la obra de Lorenzo de Padilla titulada *Leyes y fueros de España y anotaciones sobre ellos* el siglo XVI (21), en la del manuscrito de Valladolid realizada sobre la base de la copia de El Escorial (22) y en el texto incorporado al Cuaderno de ordenanzas de la cofradía de mareantes de San Vicente de la Barquera (23).

La expresión *Layron* que aparece en el nombre castellano del texto debió de tener su origen en el suroeste francés, no en Castilla, porque, tal y como señala Pardessus, las palabras *Layron* o *Leyron* se acomodan a la pronunciación seguida en las provincias francesas meridionales de la palabra Oléron (24). Porque el término *Layron* aparece mencionado con anterioridad en las fuentes francesas que en las castellanas, de manera que mientras que en la documentación gala se utiliza ya en el siglo XIV (25), la primera constancia de la que existe noticia del empleo de tal expresión en las fuentes castellanas en referencia a la isla de Olerón pertenece a los primeros decenios del siglo XV, localizándose en concreto esta primera mención en la obra *El Victorial* de Díez de Games (26). Porque la palabra *Layron* se utiliza, además de en el privilegio concedido a los castellanos en 1364, en otras fuentes francesas, de muy diversa naturaleza, que nada tienen que ver con Castilla, así hay barcos que se llaman *Maria-du-Château-du-Layron*, en clara alusión a la villa de Château d'Oléron situada en la isla de Olerón (27). Y, por último, porque la expresión *Layron* se emplea, también para referirse a los *Rôles d'Oléron*, en algunas copias francesas del texto originarias del suroeste francés, sucediendo de este modo en la copia de los *Rôles d'Oléron* que publica Saint-Maur (28) y en la del texto de los *Rôles d'Oléron* incorporado por Pierre Garcie a su segundo derrotero (29).

Los navegantes castellanos debieron conocer la colección bajo aquel nombre porque probablemente las primeras noticias que tuvieron de la misma las recibieron de los navegantes del suroeste francés como consecuencia de la proximidad existente entre las costas castellanas situadas sobre el Cantábrico y las del litoral del suroeste de Francia. Posteriormente, mientras que, tanto en las costas francesas como inglesas, la expresión *Layron* acabó por abandonarse en beneficio del término *Olerón*, en los puertos castellanos se mantuvo la denominación con la que inicialmente se había conocido la colección, incluso después de que se tradujera el texto al castellano y se le añadiera el capítulo veinticinco. Lo que explica que en la Corona de Castilla se generalizara el nombre de *Fuero* o *Leyes de Layron* para aludir a la versión castellana del texto marítimo.



### 1. Copias y ediciones del *Fuero de Layron*

A diferencia de lo que sucede en otros puntos de las costas atlánticas y bálticas en los que se han conservado un número importante de copias de los *Rôles d'Oléron*, en el espacio castellano tan sólo se dispone de cinco reproducciones del *Fuero de Layron*. Dato que no debe interpretarse en el sentido de considerar que la aceptación que el texto tuvo entre los navegantes castellanos fue menor que la que alcanzó el articulado de los *Rôles d'Oléron* entre quienes intervenían en el comercio marítimo en el resto de la fachada atlántica y báltica. La existencia de un menor número de copias en la Corona de Castilla se explica por el hecho de que en Castilla sólo en contadas ocasiones el articulado del *Fuero de Layron* formó parte de algún tipo de recopilación oficial o semioficial, mientras que en Bretaña, Normandía, Inglaterra y en las costas bálticas el texto marítimo se incorporó a distintas colecciones jurídicas oficiales o privadas que alcanzaron gran aceptación en el mundo jurídico. Esta práctica favoreció tanto la conservación de diferentes reproducciones del texto como la realización de nuevas copias y con ello su transmisión hasta nuestros días, mientras que el hecho de que la mayor parte de las copias castellanas permanecieran en manos de los propios navegantes, al margen de cualquier recopilación, dificultó su conservación con el transcurso del tiempo. Y, además, en el caso del *Fuero de Layron* en aquellas ocasiones en las que se incluyó en algunas recopilaciones éstas ni tuvieron carácter oficial ni disfrutaron de gran difusión.

Así, mientras que en Bretaña y en Normandía el texto de los *Rôles d'Oléron* se integró en distintas redacciones del derecho consuetudinario (*coutumiers*), que aún siendo de origen privado acabaron teniendo una gran aceptación incluso en las instancias judiciales; en Inglaterra el texto se incorporó al derecho municipal de poblaciones como Londres, Bristol, Southampton, además de incluirse en el *Black Book* del Almirantazgo inglés; y en las costas bálticas los veinticuatro primitivos capítulos de los *Rôles d'Oléron* formaron parte de la recopilación de derecho marítimo conocida como *Derecho* o *Leyes de Visby*, texto que también tuvo una importante aceptación y difusión pese a su inicial origen privado, en la Corona de Castilla no se aprecia una práctica similar de manera que, aunque en alguna ocasión el articulado del texto se incorporó a una recopilación jurídica, como sucedió en el momento en que el texto se incluyó en el cuaderno de ordenanzas de la cofradía de mareantes de San Vicente de la Barquera (30), la importancia de estas recopilaciones nunca fue equivalente a la que tuvieron las señaladas en relación a otros puntos del continente.

El manuscrito castellano más antiguo en el que aparece recogido el *Fuero* o *Leyes de Layron*, si bien no bajo este nombre, es el manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional de Madrid (31). Códice de privilegios y ordenanzas de la ciudad de Sevilla en el que entre otros documentos se recopilan el *Fuero de Sevilla*, varios privilegios de Alfonso X, algunos ordenamientos de marina y una copia de la versión castellana de los *Rôles d'Oléron* que lleva por encabezamiento *en el nombre de dios amen. estos son los capítulos del fuero de las leyes por do se judgan los pleytos que son del fecho de la mar*. Atendiendo a la letra se considera que se trata de una copia realizada en las últimas décadas del siglo XIV (32), que comprende, sin numerar, los veinticinco capítulos de la versión castellana. Esta copia, tal y como ya se ha indicado en una nota anterior, se ha publicado por distintos autores. En concreto por Salas (33), Casariego (34), Morales Belda (35) y Flores Díaz (36).

La segunda copia más antigua del *Fuero de Layron* de la que se tiene noticia hasta la fecha es la incluida en un códice de la Biblioteca del Monasterio de El Escorial (37), manuscrito que contiene Cuadernos de Cortes y otros textos legislativos y del que se desconoce su procedencia. Durante cierto tiempo, se consideró que esta fuente se había perdido como consecuencia de la afirmación realizada por Pardessus, sin embargo, finalmente, se ha podido constatar su conservación en la biblioteca escurialense (38). En este caso se trata de una copia del código marítimo realizada en la primera mitad del siglo XV atendiendo a la letra y a la nota final con la que concluye, en la que se indica que fue escrita el lunes trece de agosto de mil cuatrocientos treinta y seis. De igual modo que sucede con el manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional, la reproducción del texto marítimo comprende los veinticinco capítulos propios del *Fuero de Layron* o versión castellana de los *Rôles d'Oléron* y se ha publicado por Capmany (39), Pardessus (40), Hernández Borondo (41) y, más recientemente, por Flores Díaz (42).

Tomando como modelo la reproducción del texto marítimo incluida en este códice de la Biblioteca de El Escorial, ya en el siglo XVIII se hizo una nueva copia del *Fuero de Layron* en un manuscrito conservado en la Biblioteca del Colegio de Santa Cruz de Valladolid que comprende distintos ordenamientos (43). Incluida en los apéndices de este libro, es la primera ocasión en la que esta reproducción del *Fuero de Layron* se publica.

La cuarta reproducción del texto del *Fuero de Layron* se localiza en una copia del cuaderno de ordenanzas del Cabildo de mareantes de San Vicente de la Barquera realizada a finales del año 1660 (44), que en la actualidad forma parte de la exposi-

ción permanente del Castillo de la villa de San Vicente de la Barquera. Se trata de una copia incompleta del *Fuero de Layron*, sólo comprende veintiún leyes del *Fuero de Layron*, en la que faltan los capítulos referidos a las consecuencias del retraso en la entrega de las mercancías por parte de los mercaderes, a las vías a través de las cuales los maestros podían proveerse de fondos en caso de necesidad y a la responsabilidad derivada de la actuación de los pilotos prácticos.

Sáñez Reguart, a finales del siglo XVIII, en el momento de publicar extractadas las ordenanzas del Cabildo de mareantes de aquella villa marinera sobre la base de la copia realizada en 1660 (45), fue el primero en dar la noticia de la existencia de esta copia del *Fuero de Layron*, señalando cómo al final del cuaderno aparecían extractados los *Rôles d'Oléron*. Afirmación que demuestra que el autor conocía perfectamente la identidad existente entre éstos y el *Fuero de Layron* que es el nombre con el que se encabeza el articulado en el cuaderno de ordenanzas. La noticia proporcionada por Sáñez y reiterada por Sainz Díaz (46) no se pudo confirmar hasta que hace unos años se recuperó el cuaderno de ordenanzas de los mareantes barquereños, texto que se consideraba perdido. De igual modo que sucede en relación a la copia de Valladolid, su inclusión en los apéndices de este libro permite que por primera vez esta reproducción del *Fuero de Layron* vea la luz.

Por último, la quinta copia de las *Leyes de Layron* se corresponde con la que Lorenzo de Padilla incluyó en su recopilación de las principales fuentes legales visigodas y castellanas (47). Obra en la que el autor insertó el texto marítimo entre las colecciones legales privadas. Esta reproducción se distancia de las anteriores copias del *Fuero de Layron*, tanto por el lenguaje empleado, como por su contenido, realidad que ya se percibió, si bien con distintas interpretaciones por Hernández Borondo y Casariego, de una parte, y por García Sanz, de otra. Así, mientras que los dos primeros autores entendieron que se trataba de un resumen o extracto del *Fuero de Layron* (48), García Sanz, después de plantearse la posibilidad de que pudiera ser bien una versión simplificada del texto marítimo hecha ya en época moderna, bien una copia realizada sobre un texto diferente del que provenían las otras copias a las que este autor había tenido acceso, en concreto la del manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional y las de los manuscritos de El Escorial y de Santa Cruz de Valladolid (49), llegó a la conclusión de que el texto del *Fuero de Layron* reproducido por Padilla no era más que una forma erudita obra del propio Padilla de la que sólo existen copias en los distintos manuscritos de su obra (50). Tesis que comparto al entender que el texto debió ser el resultado de la labor de traducción y

sintetización que el autor realizó sobre la base de una copia del texto del *Fuero de Layrón*. Aunque, por otra parte, Lorenzo de Padilla debía tener también conocimiento de alguna copia de la versión inglesa de los *Rôles d'Oléron*, texto que comprende diez preceptos propios, además de los veinticuatro capítulos primitivos, lo que le llevó a considerar que las *Leyes de Layron* estaban sacadas en su mayor parte de unas leyes marítimas de Inglaterra (51).

Atendiendo al lenguaje de esta traducción castellana de los *Rôles d'Oléron* se puede decir que es, en efecto, una traducción bastante libre, habiéndose adaptado el antiguo lenguaje de época medieval al propio de principios del siglo XVI (52), mientras que si se presta atención al contenido hay que concluir que estamos ante una traducción simplificada e incompleta del texto marítimo en el que se han omitido el capítulo veinticinco de la versión castellana y el primitivo capítulo trece, referidos ambos a los lemanes (53), y el capítulo tercero se ha dividido en dos (54), dando origen a las leyes tercera (55) y cuarta (56).

El texto de estas *Leyes de Layron*, tal y como aparecen en la obra Padilla, se ha publicado por Hernández Borondo (57), Bonet Ramón (58) y Flores Díaz (59).

## 2. El Fuero de Layron en la historiografía

Aunque paulatinamente se ha ido avanzando en el conocimiento del derecho marítimo medieval español, en la historiografía relativa al *Fuero de Layron* aún se aprecian lagunas similares a las que existen en relación a los *Rôles d'Oléron*, siendo posible afirmar que, prácticamente, el único aspecto en el que se aprecia unidad de criterio en la doctrina es el relativo a la vinculación existente entre ambos textos, aceptándose de manera generalizada cómo el origen del *Fuero de Layron* se encuentra en la difusión que los *Rôles d'Oléron* alcanzaron durante la baja edad media en las costas occidentales de Europa y, en particular, en las costas castellanas, y admitiéndose sin discusión que el *Fuero* o *Leyes de Layron* constituye la versión castellana del texto marítimo de origen galo.

El *Fuero de Layron* ha llamado la atención de los historiadores y juristas en diversas ocasiones, sin embargo, mientras que en otros territorios europeos las primeras publicaciones histórico-jurídicas referidas a los *Rôles d'Oléron* vieron la luz en el siglo XVII, en España hay que esperar al XVIII para que por primera vez un autor, Capmany, se ocupe del *Fuero de Layron*, no ya con un interés práctico derivado del hecho de estar el texto en vigor sino con una motivación histórico-jurídica. De manera que fue en aquella ocasión la primera vez en que en nuestro país se

expuso el estado de la doctrina extranjera acerca de los *Rôles d'Oléron* y se manifestó de manera clara que el *Fuero de Layron* no era sino la traducción castellana de aquéllos (60).

En relación al momento en que pudo redactarse la forma castellana del texto marítimo medieval del mar de Poniente se han esbozado hasta la fecha cuatro hipótesis distintas. Padilla, en los inicios del siglo XVI, afirmó que el texto de las “Leyes llamadas de el Layron” se había ordenado durante el reinado de Alfonso X (61). Idea que debió deducir del manejo de una copia del texto castellano que debía contener una nota semejante a la incluida en el manuscrito de El Escorial, incluso puede que manejara esta reproducción, en la que se afirma que las *Leyes de Layron* se habían aprobado por las *Partidas* con cuyo contenido concordaban (62).

Capmany en el XVIII, sobre la base de la nota que aparece a continuación del capítulo veinticinco en la copia del manuscrito de El Escorial (63), consideró que el *Fuero de Layron* era anterior al texto de las *Partidas*, sin precisar sin embargo con cuanta antelación se debía de haber formado la colección marítima (64). Opinión que se desechó definitivamente en la doctrina española a partir de la publicación del trabajo de Arias Bonet sobre el derecho marítimo en *Partidas* en el que quedó demostrada la falta de identidad entre el contenido marítimo del código alfonsino y el *Fuero de Layron* (65).

La tercera tesis en torno a la cronología de la forma castellana de los *Rôles d'Oléron* se planteó por Krieger en 1970, afirmando que el *Fuero de Layron* debía de haberse formado en el siglo XV, esgrimiendo como único argumento la fecha de 1436 que aparece en la copia del manuscrito de El Escorial (66) y confundiendo la fecha de tal copia o de la copia que sirvió de modelo a ésta con la de la formación del texto castellano.

Finalmente, la cuarta y última de las teorías esbozadas en relación a la cronología del *Fuero de Layron* se expuso en 1992 por el profesor García Sanz, quien situó la formación del texto entre los años 1358 y 1364. El autor realizó esta afirmación teniendo en cuenta que en el capítulo veinticinco de la versión castellana se contempla la navegación por el espacio marítimo normando, mencionándose el puerto de Saint Malo (67), y que en el capítulo doce las cuantías de las multas previstas para el caso de infracción de lo dispuesto en el texto aparecen expresadas en *dineros parasines* (68), moneda en circulación en las costas más septentrionales de Francia, incluida Normandía, al tiempo que la *tornesa* (de Tours) era la moneda corriente en los territorios que se habían reincorporado a la monarquía francesa des-

pués de haber estado sometidos a la autoridad inglesa. Entendiendo por *dineros parasines* no los *dineros* tradicionales, sino una moneda particular de París que, con la denominación de *dineros parasines*, estuvo en circulación entre noviembre de 1358 y enero de 1359 en la capital del Reino, moneda de ley de 0,139 y un peso de 1,093 g. (69).

### **3. Un nuevo planteamiento acerca del origen del Fuero de Layron**

Las circunstancias exactas en las que se formó esta versión castellana de los *Rôles d'Oléron* nos son desconocidas, sin embargo, de ciertos datos cabe deducir algunas hipótesis. En todo caso, se debe tener presente lo expuesto en el capítulo anterior en relación al origen del texto primitivo de la colección y lo dicho en éste acerca de la versión bretona de los *Rôles d'Oléron* porque la versión castellana o *Fuero de Layron* se elaboró sobre la base de ambos textos.

#### **A) Algunas ideas sobre la autoría del *Fuero de Layron***

De igual modo que sucedió en relación al proceso de formación de las versiones primitiva y bretona, la elaboración de la forma castellana se produjo al margen de cualquier cauce oficial, de manera que también en este caso fue un particular, probablemente de origen castellano, vinculado a la actividad comercial marítima, quien dio forma al *Fuero de Layron*, una vez que constató la importancia que los *Rôles d'Oléron* habían alcanzado en el marco de los intercambios comerciales marítimos en el Atlántico.

Por otra parte, y de manera semejante a lo que aconteció en relación a las formas primitiva y bretona de la colección, también en el caso de la versión castellana, los monarcas y los órganos judiciales cumplieron un papel importante en orden a su consolidación como fuente del derecho marítimo en las costas castellanas, aunque ninguna de las dos instancias, ni la real ni la judicial, intervinieran en su redacción e inicial difusión entre los navegantes castellanos. Téngase en cuenta que los monarcas, así castellanos como franceses, y los órganos de las diferentes instancias judiciales admitieron la vigencia del *Fuero de Layron* una vez que éste había sido aceptado por los navegantes castellanos. Planteamiento que obliga a desechar la posibilidad de la participación de Alfonso X o de cualquier otro monarca en la formación del texto castellano.

Aquel apoyo, unas veces expreso, otras tácito, prestado por la monarquía al empleo del *Fuero de Layron* en las costas castellanas se deduce del reconocimien-

to de la vigencia del texto entre los navegantes de Castilla que el monarca francés Carlos V realizó en 1364 (70); de la confirmación de la vigencia del *Fuero de Leyrón* a los marinos gallegos por los Reyes Católicos (71); y de que a lo largo del prolongado período en el que el texto se aplicó en ningún momento los monarcas se opusieron a su utilización, actitud que se explica porque de su aplicación se derivaban importantes beneficios y ningún inconveniente para los intereses de la Monarquía y del Reino, quedando adecuadamente ordenados distintos aspectos de la actividad marítima.

### **B) La época de formación de la versión castellana de los *Rôles d'Oléron***

Redactados los *Rôles d'Oléron* en los años centrales del siglo XIII, el texto rápidamente se conoció y difundió entre los navegantes castellanos como consecuencia tanto de la proximidad geográfica existente entre las costas más septentrionales de la Corona castellana y las del suroeste francés, lugar de formación de la colección, como de los intercambios comerciales que ya se mantenían por aquellas fechas entre castellanos y franceses. Por este motivo no extraña que tempranamente, de igual modo que había sucedido con alguna anterioridad en Bretaña, se formara una versión particular del texto en las costas castellanas.

Por lo que se refiere a la época en que se pudo redactar el *Fuero de Layron* ese instante debe situarse necesariamente con posterioridad al momento en que las versiones primitiva y bretona se formaron y alcanzaron cierto grado de difusión si se tiene en cuenta que el texto castellano se realizó sobre la base de al menos dos copias distintas de la colección, una de la forma primitiva y otra de la versión bretona; que para el año 1364, fecha del privilegio de Carlos V de Francia a los castellanos (72), existe la constancia fehaciente del empleo del texto entre los navegantes de Castilla; y, por último, que fue necesario que transcurriera un tiempo desde que se elaboró la forma castellana y se aceptó como derecho en vigor entre quienes intervenían en el comercio en las costas de Castilla hasta el punto de ser admitido como tal por el monarca francés. Razones por las cuales sólo cabe concluir que la versión castellana tuvo que formarse, de igual modo que la bretona, aunque con posterioridad a ésta, en la primera mitad del XIV.

En relación a esta cuestión no puedo compartir el *terminus a quo* de 1358 manejado por García Sanz (73) porque, teniendo en cuenta el carácter extraoficial con el que se formó el *Fuero de Layron*, me parece excesivamente breve el plazo que transcurre entre 1358, año de puesta en circulación de la moneda a la que en

opinión de García Sanz se refiere la expresión *denier parisis* que aparece en la versión castellana, y 1364, momento en que la existencia del *Fuero de Layron* está documentada en el privilegio de Carlos V, para que el texto formado por un particular hubiera alcanzado tal difusión y aceptación entre los navegantes castellanos que justificara el reconocimiento de su vigencia entre ellos, no ya por parte del monarca castellano, sino por el francés. Y, porque, además, no considero que la mención a los *dineros parasines* deba interpretarse como relativa a aquella moneda particular de la villa de París de tan efímera existencia a la que se refiere García Sanz. Téngase en cuenta que ésta fue una moneda de muy limitada circulación no sólo en cuanto al espacio, circunscrita a París, sino también en el tiempo, pues sólo se manejó entre noviembre de 1358 y enero de 1359 (74), razón por la cual no parece probable que llegara a utilizarse con profusión en las costas más septentrionales de Francia por cercanas que se encuentren a París. Además, aquélla no fue la única moneda que bajo tal denominación se utilizó durante el siglo XIV en distintas partes de Francia y, especialmente, en los dominios reales. Desde el reinado de Luis VII en el siglo XII y hasta la segunda mitad del XIV, coincidiendo con la ocupación del trono por Carlos V, se utilizó como moneda de curso legal en los dominios de la monarquía francesa, incluída Normandía, otra moneda bajo la misma denominación de *denier parisis* (75). Moneda contrapuesta al *denier tournois*, originaria de los dominios ingleses en tierras francesas, que se mantuvo por Felipe Augusto tras la incorporación de una buena parte de los dominios de los Plantagenêt a la monarquía francesa, convirtiéndose de este modo en moneda real en concurrencia con el *denier parisis* (76).

De manera que si en la primera mitad del siglo XIV, momento en el que considero que se formó el *Fuero de Layron*, circulaba como moneda de curso legal en el conjunto de los dominios reales este *denier parisis*, me parece más oportuno interpretar la referencia a los *deniers parisis* del texto de la versión castellana como relativa a esta moneda y no al particular *denier parisis* que circuló en la villa de París de noviembre de 1358 a enero de 1359. Téngase en cuenta además, que las monedas reales no sólo circulaban en las tierras sujetas a la autoridad del rey, sino también en los dominios señoriales, incluidos aquéllos cuyos titulares disfrutaban del privilegio de acuñar moneda, como era el caso del Ducado de Bretaña, en los que, como consecuencia del desarrollo del comercio y de la política desarrollada por la propia monarquía, se manejaban conjuntamente las monedas particulares del



señorío y las de la Corona, tendiéndose a un progresivo abandono de las monedas señoriales (77). De manera que en toda la fachada atlántica francesa, este *denier parisis* era la moneda en circulación al tiempo de la formación no sólo de los *Rôles d'Oléron* sino también del *Fuero de Layron*.

El conocimiento que el autor del *Fuero de Layron* tenía de la moneda que circulaba por tierras francesas confirma que debía de estar vinculado con el comercio que los castellanos mantenían con el suroeste francés, Bretaña y Normandía, circunstancia que, a su vez, explica por qué en el momento de redactarse el texto del *Fuero de Layron*, su autor, además de manejar una reproducción de la versión primitiva de los *Rôles d'Oléron*, tuvo a su alcance una copia de la versión bretona.

Por otra parte, la aseveración de Padilla de que las leyes de *Llayron* se habrían ordenado en tiempos de Alfonso X, coincidiendo con el momento en que en Castilla existían dos Almirantazgos (78), carece también de cualquier fundamento. Como ya he señalado, Padilla debió de manejar una copia del texto semejante a la de El Escorial, incluso puede que fuera ésta, en la que se afirmaba que el texto marítimo se había aprobado por las *Partidas* con las que concordaba, de lo que dedujo que su promulgación había tenido lugar durante el reinado de Alfonso X.

Aquella afirmación incluida al final de la copia del manuscrito de El Escorial conforme a la cual el *Fuero de Layron* se habría aprobado por las *Partidas* debió realizarse por el copista con el fin de dotar de una mayor autoridad al texto de origen consuetudinario, revistiéndolo con la apariencia formal de una ley, sin contar, sin embargo, con ningún dato objetivo que amparara tal afirmación (79). Recuérdese cómo este mismo fenómeno se produjo en relación a los *Rôles d'Oléron*, de manera que durante un tiempo se atribuyó su autoría a distintos monarcas.

### C) El lugar de redacción del *Fuero de Layron*

En relación al lugar en el que pudo redactarse el texto del *Fuero de Layron* tampoco puedo compartir la tesis sostenida por García Sanz conforme a la cual la formación de la versión castellana de los *Rôles d'Oléron* debe situarse en las costas septentrionales francesas, en concreto en Harfleur (80). Argumentación sostenida por el autor sobre la base de la referencia a Saint Malo y a la navegación por las aguas normandas que aparece en el capítulo veinticinco del texto castellano. Estas referencias a Normandía tienen una explicación más sencilla que nada tiene que ver con el posible lugar de redacción del *Fuero de Layron*, aunque sí con alguna de las fuentes sobre cuya base se procedió a la redacción del texto castellano.

En realidad, el capítulo veinticinco del *Fuero de Layron* no constituyó una novedad atribuible al autor del texto castellano por cuanto su contenido se corresponde con el de la primera parte del capítulo veinticuatro de la versión bretona. De manera que la constatación de esta correlación entre ambos capítulos obliga a desechar la tesis conforme a la cual la referencia al puerto normando de Saint Malo y a la navegación por las costas de Normandía del capítulo veinticinco del *Fuero de Layron* constituye una prueba de que el texto castellano se redactó en algún punto de las costas más septentrionales de Francia. Y simultáneamente permite asegurar que en el momento en que el autor del *Fuero de Layron* redactó el texto conocía no sólo una copia de la versión primitiva de los *Rôles d'Oléron* sino también una copia de la redacción bretona.

Dicho lo cual, la pregunta acerca del lugar exacto en que pudo redactarse la forma castellana de los *Rôles d'Oléron* permanece sin respuesta, aunque, por la mayor cercanía del litoral septentrional de Castilla a las costas donde se formó y difundió inicialmente el texto marítimo y por los continuos intercambios comerciales entre una zona y otra, quizás no sea aventurado considerar que el *Fuero de Layron* pudo redactarse en las costas castellanas situadas en latitudes más septentrionales, aunque ciertamente se han localizado reproducciones del articulado del *Fuero de Layron* tanto en el norte como en el sur de la Corona de Castilla.

#### **4. Las particularidades del Fuero de Layron respecto de la versión primitiva de los Rôles d'Oléron**

A diferencia de los *Juicios de Damme* (*Vonnissen van Damme*) o *Leyes de Westcapelle* (*Zeerecht van Westcapelle*), nombres bajo los que se conocieron los *Rôles d'Oléron* en los Países Bajos, textos que no fueron sino meras traducciones a lengua flamenca del texto marítimo de origen francés, el *Fuero* o *Leyes de Layron* debe ser considerado una versión particular del texto de los *Rôles d'Oléron* formada en la Corona de Castilla, aunque su especificidad sea menor que la que ofrecen tanto la versión bretona como la inglesa.

El *Fuero de Layron*, al margen de estar redactado en castellano, dato que por sí sólo, como acabo de señalar, no justificaría hablar de una versión castellana de los *Rôles d'Oléron*, ofrece como particularidad un capítulo veinticinco a continuación de los veinticuatro primitivos (81), capítulo cuyo contenido es el siguiente:

*<v>n leman que toma vna nao sobre sy para leuar la asamalo o aotro puerto qualquier e siel falle e la nao es enpeorada por non guardar las marcas e domaje alguno y recreçier [?] el es tenuto alo emendar sy ha de que e este es el juyzio en este caso (82).*

Si bien la decisión de incorporar este capítulo a continuación de los veinticuatro propios de la versión primitiva del texto marítimo se debió a la iniciativa del autor del *Fuero de Layron*, el contenido del precepto no se debió a su ingenio porque, en realidad, el autor de la versión castellana se limitó a reproducir la primera parte del capítulo veinticuatro de la versión bretona (83), como se constata con la simple comparación del contenido del capítulo castellano con el del bretón, cuyo tenor es el siguiente:

*Ung locman prent une neff a mener a saint malou ou en autre lieu sil fault et la neff sempire pour faulte qui ne la saiche conduire les marchans aient domage il est tenu a rendre les domiages sil a dequoy et sil na de quoy il doit avoir la teste coupee et si le mestre ou aucuns des mariners ou acucuns des marchans que lui coupent la teste ilz ne sont pas tenuz apoier amendement. Mais toutes foiz len doit savoir avant tel ferre sil a dequoy admender. Cest le iugement (84).*

De todo ello, cabe deducir que el autor del *Fuero de Layron* en el momento en que dio forma a la versión castellana de los *Rôles d'Oléron* tenía conocimiento tanto de la versión primitiva, de ahí que reprodujera los veinticuatro capítulos primitivos del texto, como de la versión bretona, texto del que sin embargo, tan sólo consideró oportuno incorporar al texto castellano la primera parte del capítulo veinticuatro, pero no las demás particularidades que ofrece esta versión.

De este modo, incluyó el capítulo veinticuatro de la forma primitiva, que por el contrario falta en la versión bretona; omitió los capítulos veinticinco y veintiséis particulares del texto bretón (85); el capítulo cuarto, lo tomó de la versión primitiva (86) y no de la versión bretona en la que tiene un contenido más amplio (87) y, por último conservó el orden con el que aparecen los capítulos diecisiete y dieciocho en la versión primitiva, preceptos que se sitúan en orden inverso en la forma bretona.

### 5) *El Fuero de Layron en las costas castellanas*

La afirmación de la vigencia del *Fuero de Layron* en las costas de la Corona de Castilla ha sido, desde la publicación de la obra de Capmany en el siglo XVIII, una constante en la doctrina, siendo posible encontrar comentarios en este sentido tanto en las obras de los historiadores del derecho (88), como en los trabajos de los mercantilistas españoles (89). Afirmaciones fundamentadas en la existencia de las tres copias del *Fuero de Layron* que se conocían al tiempo de publicar estos autores sus obras (90) y en las afirmaciones, que al margen del texto, aparecen en el manuscrito 5581 de la Biblioteca Nacional, que contiene la obra de Padilla, y en el manuscrito X-2-14 de la Biblioteca de El Escorial.

En la actualidad, la vigencia y utilización del *Fuero de Layron* entre los navegantes castellanos se puede afirmar no sólo sobre la base de las distintas copias que se han conservado del texto, cuyo número, por otra parte, ha aumentado en los últimos tiempos, disponiéndose en este momento de cinco copias, cuestión a la que ya se ha hecho referencia, sino también de otros testimonios. De igual modo, se está en condiciones de asegurar con absoluta certeza que el texto del *Fuero de Layron* se utilizó por los navegantes de todo el litoral castellano, tanto por las costas meridionales, como por las septentrionales. Téngase en cuenta que hasta fechas recientes sólo estaba confirmada de manera fehaciente la vigencia del *Fuero de Layron* en las costas meridionales de la Corona de Castilla gracias al manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional. Códice en el que junto a distintas disposiciones relativas a Sevilla se incluye el articulado del texto marítimo.

En este contexto, la copia barquereña del *Fuero de Layron* tiene gran importancia porque si la reproducción de El Escorial permitió en el siglo XVIII constatar la existencia de una forma castellana de los *Rôles d'Oléron* y la copia incorporada al códice de la Biblioteca Nacional sirvió para acreditar la vigencia del código marítimo en el sur de la Corona castellana, la reproducción de San Vicente de la Barquera permite confirmar la utilización del *Fuero de Layron* en los puertos castellanos del Cantábrico.

De este modo la aplicación del *Fuero de Layron* en la zona cantábrica se encuentra plenamente confirmada atendiendo a la copia de San Vicente de la Barquera; a la existencia de relaciones comerciales entre los puertos cantábricos y distintos puertos atlánticos europeos en los que estaba probada la utilización de los *Rôles d'Oléron*; a la concesión del privilegio de Carlos V a los castellanos en 1364

---

(91); a la inclusión realizada por Lorenzo de Padilla del articulado del *Fuero de Layron* entre las fuentes legales castellanas (92); y, por último, al documento del reinado de los Reyes Católicos, en el que se confirmaba a los marineros gallegos la vigencia del *Fuero de Layron* (93).

La importancia de la copia del *Fuero de Layron* de San Vicente de la Barquera no se limita al aspecto relativo a la confirmación de la vigencia del texto en los puertos del Cantábrico, sino que, además, esta reproducción permite asegurar la vigencia del *Fuero de Layron* en las costas castellanas aún entre finales del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII, por tanto, bastante después de que los Reyes Católicos procedieran a confirmar su vigencia a los marineros gallegos. Si entre 1593 (94) y 1660 (95) una comunidad de mareantes como la de San Vicente de la Barquera, una institución eminentemente práctica y celosa de conservar sus tradiciones, derechos y privilegios, decidió incorporar el articulado del *Fuero de Layron* a su cuaderno de ordenanzas, texto que contenía las normas conforme a las cuales la institución se regía desde 1368, fecha de sus ordenanzas más antiguas, significa que, aunque la comunidad venía observando el contenido del *Fuero de Layron*, en aquel momento se consideró oportuno incluir su articulado en el mencionado cuaderno para garantizar la conservación del texto, porque no parece probable que fuera precisamente en ese momento cuando el texto del *Fuero de Layron* empezara a emplearse por los navegantes barquereños, teniendo en cuenta la antigüedad que ya tenía el texto y los numerosos contactos que desde siglos atrás los mareantes de la villa mantenían con los navegantes de otros puntos del litoral atlántico (96).

Además de las distintas reproducciones del *Fuero de Layron* y de la confirmación de su vigencia realizada por los Reyes Católicos, otras fuentes, como son los documentos de aplicación del derecho, proporcionan testimonios del empleo habitual del *Fuero de Layron* en los puertos peninsulares, no sólo castellanos, sino también catalanes en aquellas ocasiones en las que navegantes castellanos frecuentaban los puertos del Mediterráneo. En este sentido, las escrituras de fletamento, entre otras, constituyen una fuente de primer orden para constatar la vigencia del *Fuero de Layron*, en última instancia, de los *Rôles d'Oléron*, en las costas atlánticas y bálticas, y en particular, por lo que interesa en este momento, en las peninsulares.

Ahora bien, el análisis de esta documentación, de igual modo que sucede con otras fuentes como son las sentencias judiciales, ofrece la dificultad de que ni el

*Fuero de Layron* ni los *Rôles d'Oléron* se invocan expresamente en los documentos de aplicación del derecho, de manera que es necesario analizar con sumo cuidado y atención el contenido de las diferentes cartas de fletamento, perfeccionadas con frecuencia entre individuos originarios de distintos puntos de las costas europeas e incluso procedentes de distintas tradiciones jurídico-marítimas, para apreciar la vigencia del *Fuero de Layron* y de los *Rôles d'Oléron* a este nivel.

En esta ocasión, y tan sólo como ejemplo, de la importancia y utilidad que tiene el estudio de las escrituras de fletamento, entre otras fuentes notariales, para apreciar el grado de vigencia en las costas peninsulares del contenido del *Fuero de Layron* mencionaré el trabajo publicado por García Sanz en 1998 (97), en el que analizando el contenido de un contrato de fletamento perfeccionado en Barcelona en 1463 entre el patrón de la nave de Bilbao “Santa María y San Juan Bautista”, quien actúa como fletador, y la propia tripulación de la embarcación, como fletante, expone cómo en aquella ocasión, tratándose de un fletamento celebrado en Barcelona, aunque el patrón procedía del área atlántica, las características del contrato de fletamento están en consonancia con lo dispuesto en esta materia en el articulado del *Fuero de Layron* y de los *Rôles d'Oléron*.

### **III. Los Rôles d'Oléron en el Almirantazgo inglés: la formación de la versión inglesa**

Después de que se hubieran difundido por las costas de Inglaterra tanto la versión primitiva como la versión bretona de los *Rôles d'Oléron*, se formó en este país otra versión particular del texto marítimo. Texto que comprende treinta y cinco capítulos que la convierten en la más extensa de las cuatro redacciones que hubo del código marítimo del Mar de Poniente.

Esta versión inglesa se distancia de las otras redacciones de los *Rôles d'Oléron* por los once preceptos que incorpora a continuación de los primitivos veinticuatro capítulos, aunque el último de los capítulos de la versión inglesa se corresponde en realidad con la Ordenanza de Hastings fechada en el segundo año del reinado de Juan I (1199-1216) (98).

Todas las copias de esta versión inglesa de los *Rôles d'Oléron* de las que he tenido noticia proceden de Inglaterra y se realizaron entre los siglos XV y XVIII, de lo que cabe deducir que la difusión de esta versión, de igual modo que aconteció con el texto castellano, no superó el marco territorial en el que se había formado, en este caso Inglaterra.

---

De las ocho copias manejadas, directa o indirectamente, cuatro pertenecen al XV (99), dos al XVII (100) y una al XVIII (101). Por último, hay una novena copia respecto de la cual no me ha sido posible determinar su fecha de elaboración (102).

Por lo que se refiere a las circunstancias en las que se formó esta versión inglesa, los testimonios de que se dispone llevan a considerar que su elaboración debió tener lugar en torno a la segunda mitad del siglo XIV en el marco del Almirantazgo inglés. Téngase en cuenta que la versión inglesa del código marítimo del Mar de Poniente aparece unida a distinta documentación de aquella institución en la recopilación del *Black Book of the Admiralty* (103); que Twiss sitúa la fecha de formación de la tercera parte del *Black Book of Admiralty* en la que aparece incluido el articulado de la versión inglesa de los *Rôles d'Oléron* entre 1360 y 1369; y que las copias más antiguas de que se dispone de esta versión inglesa pertenecen a la primera mitad del XV (104).

La difusión de esta versión de los *Rôles d'Oléron* quedó limitada al litoral inglés, razón por la cual no existe ninguna copia de esta versión originaria de la Europa continental. Probablemente el hecho de que la mayor parte de los artículos propios de esta versión se formaran en el entorno del almirantazgo inglés y que por su contenido se sitúen en el ámbito del derecho público y no en el del derecho privado hicieron que esta versión no se difundiera por las costas del continente y que su aplicación se haya limitado a las islas, donde el almirantazgo inglés ejercía su jurisdicción.



## NOTAS

(1) *Coustumes de Bretagne*. Tréguier, 1485. Biblioteca Nacional de Francia. Réserve F, 2187. Fols. 2vº-10vº. Se publica por ZELLER, Heinrich Ludwig. "Das Seerecht von Oléron nach der Inkunabel Tréguier, Paris, Bibliothèque nationale, Réserve F, 2187", *Sammlung älterer Seerechtsquellen*, XII, Heildeberg, 1915, pp. 1-29.

(2) SERNA VALLEJO, Margarita. "La historiografía sobre los *Rôles d'Oléron* (Siglos XV a XX)", *Anuario de Historia del Derecho Español*, 70, 2000, pp. 471-498, por la cita, p. 474.

(3) Estas copias son las incorporadas a los siguientes manuscritos. *Coustumes de Bretagne*, cit.; Manuscrito 14398 de la Biblioteca Nacional de París. Ancien Fonds Français. Fols. 132vº.137vº. MORICE, Pierre Hyancinthe. *Mémoires pour servir de preuves à "L'histoire ecclesiastique et civile de Bretagne"*.I, París: 1742, I, II, 1746, pp. 786-791, cit.; Manuscrito 2570 de la Biblioteca del Arsenal de París. Fols. 129vº-134º, se publica por ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, Bibliothèque de l'Arsenal n. 2570", *Sammlung*, VI, Berlín, 1911, pp. 5-14; Manuscrito 14396 de la Biblioteca Nacional de Francia. Ancien Fonds Français. Fols. 184rº-189v.; Manuscrito 4465 de la Biblioteca Nacional de Francia. Ancien Fonds Français. Fols. 40rº-45vº.; Manuscrito 74 de la Biblioteca Municipal de Rennes. Fols. 209vº-213rº., publicado por ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Rennes Nr. 74", *Sammlung*, cit., III, Mainz, 1908, pp. 6-17; Manuscrito 923 de la Biblioteca Municipal de Poitiers. Colección Richard. Fols. 1rº-8vº., incluido en SHEPHARD, James. *Les origines des Rôles d'Oléron*. Mémoire de Maîtrise d'histoire médiévale préparé sous la direction de M. le professeur R. Favreau. Universidad de Poitiers, julio, 1983, pp. 187-203; la copia incluida en la costumbre de Bretaña publicada por MACÉ, J. *Les louables Coustumes du pays et Duché de Bretagne visitées et corrigées par plusieurs discretz et vénérables juristes, avec les coustumes de la mer...* Rennes: 1502); y el texto de los *Rôles d'Oléron* incorporado por Garcie a su primer derrotero, GARCIE, Pierre. *Le routier de la mer*. Rouen: s.f. Se publica en WATERS, David Watkin. *The Rutters of the Sea. The Sailing Directions of Pierre Garcie. A Study of the first english and french printed Sailing Directions with facsimile Reproductions*. New Haven y Londres: 1967, pp. 157-166.

(4) Manuscrito del *Coutumier de la Vicomté de Dieppe*. Archives de la Seine Inférieure. Fols. 6rº-9r. Se publica por BEAUREPAIRE, Charles de. *De la Vicomté de l'Eau*



de Rouen et de ses coutumes au XIIIe et au XIVe siècles. Evreux: 1856, pp. 476-491); copia incluida en ROUILLÉ D'ALENÇON, Guillaume le. *Le grand coutumier du pays et duché de Normandie... avec plusieurs additions... composées par... Guillaume le Rouillé, d'Alençon... La Chartre aux Normands... l'édit du feu roy Charles faict à Compiègne l'an 1429... Item y ont esté adjoustées toutes les ordonnances royaulx... publiées à Rouen en la cart souveraine de l'Eschiquier le 22 jour de décembre l'an de grace 1507... Item les ordonnances du roy nostre sire François premier de ce nom, publiées en sa court de Parlement à Rouen, Item... plusieurs aultres nouvelles ordonnances...* Rouen: 1539, fols. 61b y ss. de las adiciones.

(5) Manuscrito Sloane 2423 del Museo Británico. Fols. 17rº-27rº. y la copia de la Biblioteca Lincoln's Inn incluida en COPLAND, Robert. *The Rutter of the Sea... with a Rutter of the North added to the same*. Londres: 1557. Se publica en TWISS, Sir Travers, (ed.) *The Black Book of the Admiralty with an appendix*, 4 vols. Londres: I, 1871; II, 1873; III, 1874; IV, 1876. Reimpresión, Wiesbaden: 1965, I, pp. 89-121 y WATERS, *The Rutters of the Sea*, cit., pp. 103-124.

(6) Manuscrito del *Coutumier* del Vizcondado de Dieppe, cit.

(7) Manuscrito 2570, cit.; manuscrito 14398, cit.; manuscrito 14396, cit.; manuscrito 4465, cit.; manuscrito 74, cit.; manuscrito 923; copia incluida en *Coutumes de Bretagne*, cit.; MACE, *Les louables Coutumes du pays et Duché de Bretagne*, cit. y GARCIE, *Le routier de la mer*, cit.

(8) ROUILLÉ D'ALENÇON, *Le grand coutumier du pays et duché de Normandie*, cit.; COPLAND, *The rutter of the sea*, cit.; Manuscrito Sloane 2423, cit.

(9) Manuscrito del *Coutumier* del Vizcondado de Dieppe, cit.

(10) OLIVIER MARTIN, François. *Histoire du droit français des origines à la Révolution*. París: 1990, pp. 116-117 y 416-425.

(11) WATERS, *The rutters of the sea*, cit., p. 38.

(12) GARCIE, *Le routier de la mer*, cit.

(13) COPLAND, *The rutter of the sea*, cit. El texto se amplió a partir de 1540 con *The rutter of the Northe*, compilado por Proude. Por este motivo, la traducción de Copland que publica Waters incluye ya esta ampliación. COPLAND, *The rutter of the sea... with a Rutter of the north added to the same*, Londres, 1557. El texto de la traducción de Copland véase en WATERS, *The rutters of the sea*, cit., pp. 47-134) y en concreto el articulado de los *Rôles d'Oléron* en las páginas 55 a 76.

(14) CAPMANY, Antonio de. *Código de las costumbres marítimas de Barcelona*, hasta aquí vulgarmente llamado *Libro del Consulado*. Madrid: 1791. Se ha manejado la ree-

dición de la obra de Capmany que bajo el título *Libro del Consulado del mar*, edición del texto original catalán y traducción castellana de Antonio de Capmany, y con prólogo de José María Font Rius, se publicó en Barcelona en 1965.

(15) CLEIRAC, Etienne. *Us et coutumes de la mer divisées en trois parties*. Burdeos: I<sup>a</sup> ed., 1647; Rouen: 6<sup>a</sup> edición, 1671.

(16) Recuérdese que durante bastante tiempo algunos de los estudios más importantes en relación a los *Rôles d'Oléron* se elaboraron sobre la base del texto publicado por Cleirac, texto que no se corresponde con ninguna de las cuatro redacciones que hubo del código por cuanto, tomado del derrotero extenso de Garcie (GARCIE, *Le grant routier*, cit.) contiene la versión bretona y además una serie de preceptos ajenos a las distintas redacciones de los *Rôles d'Oléron*. Esto explica que alcance los cuarenta y siete preceptos, después de que el autor dividiera el capítulo XXIII del texto de Garcie en dos preceptos distintos.

(17) De este modo corrijo el error cometido en una ocasión anterior en la que señalé que la copia más antigua del texto en la que ya aparecía bajo la denominación de Layron era la incluida en la obra de Padilla del siglo XVI. SERNA VALLEJO, "La historiografía sobre los *Rôles d'Oléron*", cit., p. 479.

(18) Capítulo 42 de *Lettres contenant les privilèges accordés aux marchands Castilans trafiquant dans le royaume*, concedidas por Carlos V de Francia en abril de 1364. ISAMBERT, François-André / JOURDAN, Athanase-Jean-Léger / DECRUSY. *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, 29 vols. París: 1821-1833, por la cita, V, (1357-1380), pp. 188-208; también en *Ordonnances des rois de France de la troisième race...* París: IV, 1734, pp. 421-438. El texto también se ha publicado por SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*, Madrid, 1959, pp. 127-141.

(19) La única copia en la que no aparece referencia alguna a Layron es la del manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional de Madrid. Manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional de Madrid. Fols. 91-94. Se publica por SALAS, Francisco Javier. *Marina española en la edad media. Bosquejo histórico de sus principales sucesos en relación con las Coronas de Aragón y de Castilla*. Madrid: 1927, 2 vols., I, pp. 269-279; CASARIEGO, Jesús Evaristo. *Historia del Derecho y de las instituciones marítimas del mundo hispano*. Madrid: 1947, pp. 262-275; MORALES BELDA, Francisco. *La Hermandad de las Marismas*. Barcelona: 1974, pp. 294-300; FLORES DÍAZ, Manuel. *Hombres, barcos e intercambios. El derecho marítimo-mercantil del siglo XIII en Castilla y Aragón*. Madrid: 1998, pp. 145-150.

---

(20) Manuscrito X-2-14 de la Biblioteca del Monasterio del Escorial. Fols. 17<sup>o</sup>-18<sup>o</sup>. Publicada en CAPMANY, *Código de las costumbres*, cit., pp. 566-572; PARDESSUS, Jean Marie. *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, 6 vols. París: I, 1828; II, 1831; III, 1834; IV, 1837; V, 1839; VI, 1845, por la cita VI, pp. 57-63; HERNÁNDEZ BORONDO, Francisco. *Sobre la aplicación en España de los Rôles d'Oléron*. El Escorial: 1928, pp. 65-78; FLORES DÍAZ, *Hombres, barcos e intercambios*, cit., pp. 151-157.

(21) Manuscrito 5581 de la Biblioteca Nacional de Madrid. Fols. 644-653 (se trata del segundo de los manuscritos en los que se contiene la obra de PADILLA, Lorenzo de. *Leyes y Fueros Antiguos de España*). Se publica por HERNÁNDEZ BORONDO, *Sobre la aplicación en España*, pp. 83-93; BONET RAMÓN, Francisco. *Lorenzo Padilla, historiador del derecho castellano. Estudio de historiografía jurídica castellana*. Madrid: 1932, pp. 128-132; FLORES DÍAZ, *Hombres, barcos e intercambios*, cit., pp. 139-143.

(22) Manuscrito de la Biblioteca del Colegio de Santa Cruz de Valladolid. Cortes y Ordenamientos. XII. Fols. 330-347.

(23) Manuscrito de la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera. Ordenanzas del Cabildo de Mareantes de San Vicente de la Barquera. Fols. 26<sup>v</sup><sup>o</sup>-31<sup>r</sup><sup>o</sup>.

(24) PARDESSUS, *Collection des lois*, cit., I, p. 283.

(25) Entre otras fuentes del siglo XIV el término Layron aparece en el documento de la cancillería real francesa de 1364. Capítulo 42 de *Lettres contenant les privilèges accordés aux marchands Castellans*, cit.

(26) DíEZ DE GÁMES, Gutierre. *El Victorial. Crónica de las hazañas de Don Pero Niño, conde de Buelna*. Texto editado por Juan de Mata Carriazo. Madrid: 1940, p. 187: "Partieron de La Rochela, e pasaron Olono e Layron...". De nuevo el lugar de Layron, refiriéndose a la isla de Olerón, aparece en la documentación castellana en el capítulo 39 de las ordenanzas de la cofradía de mareantes de Luarca en el que se indica que sin la licencia del mayordomo de la cofradía *ningún sea osado de se embarcar en navío de mercaderes para Bayonna, o Burdel, o Layrón o Portogale, o Frandes, o la Ynglaterra o Lebante, nin dyrse con arrieros a Castiella, nin dyr a hoste con sennores, nin salir desta tierra de Baldés. Ordenanzas del Gremio de Mareantes y Navegantes Fijosdalgos de Luarca*, 1486. Traslado hecho en 1799 (Museo Naval de Madrid, ms. 2077; Biblioteca Universitaria de Oviedo, sig. 387. SUÁREZ ÁLVAREZ, María Jesús. "El "Novilísimo gremio" de mareantes de Luarca", *Asturiensia Medievalia*, 2, 1975, pp. 239-257, por la cita, p. 243). En relación a estas ordenanzas téngase en cuenta que en opinión de Ruiz de la Peña la copia del siglo XVIII muestra torpes manipulaciones que en su opinión hacen recusable su utilización. RUIZ DE LA

PEÑA, Juan Ignacio. *Las "polas" asturianas en la edad media. Estudio y Diplomatario*. Oviedo: 1981, p. 253.

(27) BERNARD, Jacques. *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*. París: 1968, 3 vols. (el 3º con numeración independiente), pp. 361 y 367.

(28) *Est la copie de la carte Dolairon des jugements de la mer*. Manuscrito AA 11 de los Archivos de Bayona. Se publica por SAINT-MAUR, François. "Les Rôles d'Oléron", *Révue de Législation*, 1873, pp. 163-185, por la cita, pp. 168-177.

(29) *La manière comment les maitres des navieres et marchands et outtres mariniers compaignons se doivent regir et gouverner par le jugement de la mer et roolle dolayron*. GARCIE, *Le Grand routier et pillotage et enseignement pour encrer tant ès ports, havres que lieux de la mer, tant des parties de France, Bretagne, Engleterre, Espagne, Flandres et haultes Alemaigne...* St. Gilles-sur-Vie: 1483-1484. Poitiers: 1ª edición conocida, 1520; 2ª ed., 1521. Se publica en WATERS, *The Rutters of the Sea*, cit., pp. 205-400.

(30) Cuaderno de ordenanzas del Cabildo de mareantes de San Vicente de la Barquera, cit.

(31) Manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional de Madrid, cit.

(32) GARCÍA SANZ, Arcadio. "Cronología de las formas castellanas de los 'Rôles d'Oleron'", *Estudios dedicados a la memoria del Profesor L.M. Díez de Salazar Fernández*. Bilbao: 1992, I, pp. 289-302, por la cita, p. 294. Flores Díaz sitúa esta copia ya en el siglo XV. FLORES DÍAZ, "El almirantazgo castellano y sus normas de conducción: las leyes de Layrón y el Mediterráneo", *V Jornadas Nacionales de Historia Militar. El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones*. Sevilla: 1997, pp. 295-306, por la cita, p. 297.

(33) SALAS, *Marina española*, cit., II, pp. 269-279.

(34) CASARIEGO, *Historia del Derecho y de las instituciones*, cit., pp. 262-275.

(35) MORALES BELDA, *La Hermandad*, cit., pp. 294-300.

(36) FLORES DÍAZ, *Hombres, barcos e intercambios*, cit., pp. 145-150.

(37) Códice X-2-14 de la Biblioteca del Monasterio de El Escorial, cit.

(38) PARDESSUS, *Collection des lois*, cit., I, pp. 300-301.

(39) CAPMANY, *Código de las costumbres*, pp. 565-572.

(40) PARDESSUS, *Collection des lois*, cit., VI, pp. 57-63.

(41) HERNÁNDEZ BORONDO, *Sobre la aplicación*, cit., pp. 65-78.

(42) FLORES DÍAZ, *Hombres, barcos e intercambios*, cit., pp. 151-157.

(43) Manuscrito de la Biblioteca del Colegio de Santa Cruz de Valladolid, cit. La primera noticia publicada de la existencia de esta copia del texto del *Fuero de Layron* la pro-

porcionó García Sanz. GARCÍA SANZ, "Cronología de las formas castellanas", cit., pp. 294-295.

(44) Cuaderno de ordenanzas del Cabildo de mareantes de San Vicente de la Barquera, cit. La copia del cuerpo de ordenanzas antiguas del cabildo de los mareantes y cofradía de señor San Vicente de la villa de San Vicente de la Barquera esta fechada el 30 de noviembre de 1660 y la certificación del texto por los escribanos del rey el 1 de diciembre de 1660.

(45) SÁÑEZ REGUART, Antonio. *Diccionario histórico de las artes de la pesca nacional*. Madrid: 1988, 2 vols. Edición facsímil de la de Madrid: I y II, 1791; III, 1792; IV, 1793; V, 1795, tomo II de la obra, vol. II de la reed., pp. 390-439.

(46) SAINZ DÍAZ, Vicente. *Notas históricas sobre la villa de San Vicente de la Barquera*. Santander: 1973, p. 537.

(47) PADILLA, *Leyes y fueros antiguos de España*, cit.

(48) HERNÁNDEZ BORONDO, *Sobre la aplicación*, cit., pp. 33-34 y CASARIEGO, *Historia del Derecho y de las instituciones*, cit., p. 137.

(49) GARCÍA SANZ, "Cronología de las formas castellanas", cit., pp. 295-296.

(50) GARCÍA SANZ, "Cronología de las formas castellanas", cit., p. 297.

(51) PADILLA, *Leyes y fueros antiguos*, cit., fol. 653.

(52) GARCÍA SANZ, "Cronología de las formas castellanas", cit., p. 295.

(53) Capítulo XIII: "Une nef frette a Burdeux ou a la Rochele ou aillours et vient a sa descharge e sunt chartre partie towage et petites lodmannage sunt sur les marchunz; e la coste de Bretagne touz ceux qe lem prent pus qe lem ad passe les de Batz ou sunt petit lodmaunz. Et ceus de Normaudie et Dengleterre puis qe lempasse Caleys. Et ceus Descoce puis qe lem passe Gerneseye. Et ceux de Flaundres puis qe lem passe Caleys. Et ceux Descoce puis qe lem passe Gernemue. Et ces le jugement en ceo cas". Manuscrito *Liber Horn* de los Archivos del Ayuntamiento de Londres. Fols. 355vº-360rº. Se publica por TWISS, *The Black Book*, cit., III, pp. 1-33 y por KRIEGER, Karl-Friedrich. *Ursprung und Würzeln der Rôles d'Oléron*. Colonia: 1970, pp. 123-145.

(54) "<III> Une nef sempert en alcun teres ou en quel leu qe ceo soit. Les mariners sont tenu a sauver le plus kil purrout; et sil aident, le mestre est tenu a engager sil nad deniers de ceo qil sauveront et les remener a leur teres; et sil ni aydent, il nest tenuz de riens lour bailer ne de rien les purveier, ayns perdent lur lowers quant la nef est perdue. Et le mestre nad nul poer de vendre apparailes de la nef, sil nad comaundement ou procuracioun des seignurs, mes les deit mettre en sauve garde jesques al taunt qil sache lur volonte. Et si

doit fere a plus loialment qil purra. Et si le feseit autrement, il est tenu damender sil ad de quei. Et cest le jugement en ceo cas". Tomado de la copia del manuscrito *Liber Horn*, cit.

(55) Manuscrito 5581, cit.: "Ley 3ª. Quando la Nave peresciese, los Marineros son tenudos á salvar la más ropa, que pudieren, y sino huvieren dineros con/ que pudieren ir á sus tierras donde los cogió hán de hacer saca/ de aquello el Maestre, y sino ayudaren no será tenudo á darles nada antes perderán el sueldo, ó aloguer".

(56) Manuscrito 5581, cit.: "Ley 4ª. Quando la Nave es perdida el Maestre no puede vender los aparejos de ella, sino á mandamiento de los dueños, mas develos poner á recaudo lo más lealmente que pudiere, para que sus Señores hagan de ellos lo que quisieren, y de otra manera será obligado á lo enmendar".

(57) HERNÁNDEZ BORONDO, *Sobre la aplicación*, cit., pp. 81-93.

(58) BONET RAMÓN, *Lorenzo Padilla*, cit., pp. 128-132.

(59) FLORES DÍAZ, *Hombres, barcos e intercambios*, cit., pp. 139-143.

(60) SERNA VALLEJO, "La historiografía sobre los *Rôles d'Oléron*", cit.

(61) PADILLA, *Leyes y fueros de España*, cit., fol. 645. Esta tesis será retomada ya en el siglo XX por Hernández Borondo después de haber manejado tanto la copia incluida en la obra de Padilla, como la del manuscrito de El Escorial (HERNÁNDEZ BORONDO, *Sobre la aplicación*, cit., pp. 52-58) y por NAVARRO GONZÁLEZ, Alberto. *El mar en la literatura medieval castellana*. La Laguna: 1962, pp. 117-128.

(62) PADILLA, *Leyes y fueros antiguos*, cit., fols. 644-645.

(63) "<nota>aquí se acaba el fuero de layron que fabla sobre las cosas que son de librar entre los mareantes y las fustas que handan sobre la mar con el qual concuerdan todas las leyes que estan en el titulo dela quynta partida el qual fuero por aquellas leyes es aprobado e manda que por el sean librados todos los mareantes e los juyzios que por el se dieren que valan que fue aquy escripto lunes a treze de agosto de myll e quatroçientos e treyn-ta VI anos" (Códice 716 de la Biblioteca del Monasterio de El Escorial, cit., fol. 18v.) La palabra *nota* esta escrita con una letra distinta a la del resto del documento, debiéndose de haber añadido con bastante posterioridad al momento de la redacción del documento.

(64) CAPMANY, *Código de las costumbres marítimas*, cit., pp. 566-567. La tesis de Capmany contará años después con el apoyo de Pardessus, como consecuencia de que el autor francés manejó el texto del *Fuero de Layron* a través de la edición de Capmany, motivo por el cual tuvo presente también la nota final del manuscrito de El Escorial. Ya en el siglo XIX, en nuestro país, Casariego volverá a retomar esta opinión, proponiendo la primera mitad del siglo XIII como momento probable de la realización de la traducción, des-

pués de haber trabajado sobre la copia incluida en el manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional. CASARIEGO, *Historia del Derecho y de las instituciones marítimas*, cit., p. 138.

(65) ARIAS BONET, Juan Antonio. "Derecho marítimo en las Partidas", *Revista de Derecho Mercantil*, 41, núm. 99, 1966, pp. 91-108, publicado también en *Studi in onore di E. Volterra*. Milán: 1969, III, pp. 105-121. Con anterioridad a este trabajo, ya Hernández Borondo había señalado la nula influencia de los *Rôles d'Oléron* en el texto alfonsino, lo que en su opinión no significaba que no hubiera concordancia entre las disposiciones de un texto y otro. HERNÁNDEZ BORONDO, *Sobre la aplicación*, cit., pp. 52-58.

(66) KRIEGER, *Ursprung*, cit., pp. 39-40.

(67) Manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional, cit.: "<XXV> <v>n leman que toma vna nao sobre sy para leuar la asamalo o aotro puerto qualquier e siel falle e la nao es enpeorada por non guardar las marcas e domaje alguno y recreçier el es tenuto alo emendar sy ha de que e este es el juyzio en este caso".

(68) Manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional, cit.: "<XII> <a>viene que el maestre e sus marineros estando enla tabla acomerecreçensse de[?]partymiento e palabras entre los marineros el maestre es tenuto de poner entreellos paz e sosiego et sy algund marinero desmyente a otro estando enla tabla deue pagar quatro dineros parasines e si el maestre desmyente a algund marinero deue pagar ocho dineros parasines e si algund marinero desmyente al maestre pague ocho dineros parasines e si contienda ha entrel maestre e algund marinero el marinero lo deue atender la primera punnada o palmada e si el maestre le quiere dar mas el marinero se puede bien defender e si el marinero fyere primero deue perder çient sueldos dela dicha moneda o el punno qual quisiere el marinero este es el juyzio en este caso".

(69) GARCÍA SANZ, "Cronología de las formas castellanas", cit. pp. 297-298.

(70) Capítulo 42 de *Lettres contenant les privilèges accordés aux marchands Castellans*, cit.

(71) Privilegios a los marinos gallegos, sobre sacar pacotilla y otras cosas, que los marineros y grumetes de los principales puertos gallegos tenían desde tiempo inmemorial. Confirmados por los Reyes Católicos: "para que les sean respetados han de ser marineros armados por los Maestros de las Naos, según manda el Fuero de Leiron Privilegios concedidos por los Reyes Católicos a los marineros de la ría de Pontevedra. Tarazona, 22 de marzo de 1484". FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*. 5 vols. Madrid: 1829-1859, II, apéndice número VIII, pp. 543-544.

(72) *Lettres contenant les privilèges accordés aux marchands Castellans*, cit.

(73) GARCÍA SANZ, "Cronología de las formas castellanas", cit., p. 298.

(74) FOURNIAL, Etienne. *Histoire monétaire de l'occident medieval*. París: 1970, pp. 110-111.

(75) Aunque los duques de Normandía consiguieron el derecho de acuñar moneda en el siglo X, tal facultad se les retiró a principios del siglo XIII una vez que Felipe Augusto confiscó el ducado a Juan Sin Tierra. FOURNIAL. *Histoire monétaire*, cit., p. 175.

(76) FOURNIAL, *Histoire monétaire*, cit., pp. 70-71.

(77) FOURNIAL, *Histoire monétaire*, cit., pp. 149-151.

(78) PADILLA, *Leyes y fueros antiguos de España*, cit., fols. 644-645.

(79) En este mismo sentido ya se pronunció Hernández Borondo. HERNÁNDEZ BORONDO, *Sobre la aplicación*, cit., pp. 53-58.

(80) GARCÍA SANZ, "Cronología de las formas castellanas", cit., pp. 297-298.

(81) Hernández Borondo ya señaló estas diferencias que existían entre la copia castellana del manuscrito de El Escorial y los seis manuscritos publicados por Zeller (HERNÁNDEZ BORONDO, *Sobre la aplicación*, cit., pp. 31-32), diferenciando entre el que él llama primer grupo integrado por los tres manuscritos de Zeller que yo incluyo dentro de la versión bretona: manuscrito de Rennes (Manuscrito 74, cit.), manuscrito 2570 (Manuscrito 2570, cit.) y manuscrito de Tréguier (*Coustumes de Bretagne*, cit.) y el segundo grupo, que en realidad se corresponde con textos que reproducen la versión primitiva de los *Rôles d'Oléron*, en el que sitúa el manuscrito de Troyes (Manuscrito 1386 de la Biblioteca Municipal de Troyes. Fols. 102rº-108rº. Publicado por LOUIS-LUCAS, P. / GRAU, M. "Un manuscrit inédit des Rôles d'Oleron", *RHD*, 26, 1902, pp. 608-620; ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Troyes (1386)", *Sammlung*, I, Mainz, 1906, pp. 11-29), el manuscrito 5330 (Manuscrito 5330 de la Biblioteca Nacional de Francia. Sede Richelieu. Ancien Fonds Français. Fols. 105rº-107rº. (se corresponde con el antiguo manuscrito 9846). Se publica en ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, Bibliothèque Nationale n. 5330", *Sammlung*, II, Mainz, 1907, pp. 6-13.) y el manuscrito 10251 (Manuscrito 10251 de la Biblioteca Nacional de Francia. Sede Richelieu. Nouvelles Acquisitions Françaises. Fols. 10rº- 15vº. Se publica por ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, Bibliothèque Nationale, Nouvelles Acquisitions Françaises, n. 10251", *Sammlung*, VIII, Berlín, 1912, pp. 5-14.).

(82) Capítulo XXV tomado del manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional, cit.

(83) El contenido de este capítulo se corresponde con el capítulo veinticuatro de las copias de esta versión bretona de los *Rôles d'Oléron* a las que he tenido acceso, con la



excepción de la reproducción incluida en el manuscrito 2570 en la que su contenido se corresponde con el capítulo veintiséis (Manuscrito 2570, cit.).

(84) Capítulo XXIV de la versión bretona tomado de *Coustumes de Bretagne*, cit.

(85) Capítulo XXV de la versión bretona tomado de *Coustumes de Bretagne*, cit.: “Une neff guinde a sa descharge et se meet a seche ou elle est si iolie que les mariniers prenent a leur voelle ou au sourtil deuant ou derriere. Le maistre leur doit croistre loiers veue par veue et guindent vins et aduient quil lessent vne broiche ouuerte ou tonnel que ont guinde et ne lont mie amerree o cordes au bout de la nef et le tonnel deffraude et chiet et se part et sa fonce sur vng autre sur quoy il chiet et sont tout deulx perduz le maistre et les mariniers les doiuent rendre aux marchans et les marchans doiuent paier le fret des deux tonneaux para raison que len leur doit paier au feur des autres qui sont venduz le maistre et le mariniers doiuent mettre leur guindaige premierement arecouurer leur dommaige liure a lure et les seigneurs de la neff ne doiuent rien prandre. Car cest par la faulte du maistre et des mariniers de mareer le tonnel. Cest le iugement”.

Capítulo XXVI de la versión bretona tomado de *Coustumes de Bretagne*, cit.: “Deulx vesceaulx sont compaignons pour aler aux harens ou es maquereaux et doiuent mettre autretant dengins lun mai/stre comme lautre agre sont despartir la gaigne par moitie entreulx et sil auient que dieu face sa volente dun des vaceaulx de lagent et des engins et des autres choses lun se achappe et vient a sauuete il est que les amis decellui qui est mort leur demande auer partie du gain qui ont fait tant es engins es harens et ou vessel ilz auront leur partie et leur gain des engins et des harens par le sermens de ceulx qui seroient eschappez mes ou vessel ilz nauront nulle chosse. Et cest le iugement”.

(86) Capítulo IV de la versión primitiva tomado de la copia del manuscrito *Liber Horn*, cit.: “Une nef se part de Burdeux ou ailleurs; il auient ascune foiz qele sempire, lem sauue le plus qe lem peut des vins et des autres darrees, les marchaunz (et le mestre) sount en graunt debat et demaudent les marchaunz de mestre aver lour deniers, il les deyvent bien aver paiaunt lur fret de taunt, come la nef ad fet de veyage sil plect al mestre. Et si le mestre voet, il poet bien adubber sa nef, sil est en cas kil la puisse adubber prestement. Et si noum, il poet lower un autre nef et fere la veiage et auera le mestre soun fret de taunt cum il auera des darres sauues par alcune manere. Et cest le jugement en ceo cas”.

(87) Capítulo IV de la versión bretona tomado de *Coustumes de Bretagne*, cit.: “Item une neff se part de bourdeaulx ou dautre partie chargee il auient aucunes foiz que la neff sempire len sauue le plus que len peut des denrees les marchans et le maistre sont en grant debat et demandent les marchans du maistre a auoir leurs denrees. Ilz les doiuent bien auoir poiant le fret de tant que la neff aura fait tel voiage veue par veue cours par cours sil plait au mais-

tre et sil le maistre veult il peut adouber sa neff et sil est en cas quelle peut estre prestement adoubee et si non il peut louer une aultre neff a achiuer son voyage et aura le maistre son fret et de tant come il aura des denrees sauuees et doit le fret desdites denrees qui sont sauuees estre compte tout liure a liure et les denrees apaier sont auenant des coux qui auroient estez mis es dictes denrees sauuer et si ainsin estoit que le maistre et les marchans promissent aux gens qui leurs aaideroient a sauuer la neff et les dictes denrees la tierce partie ou la moitie des dicte denrees qui pourroient estre sauues pour le peril ou ilz sont la iustice du pais doit bien garder quelle paine et quil labore ilz auront mis a les sauuer et cellon celle paiene non tentenat celle promesse que les dictz maistres et marchans leur auroient faicte les guerre donner. Cest le iugement”.

(88) En el campo de la Historia del Derecho, en el siglo XIX, se refirieron al *Fuero de Layron*, fundamentalmente, Marichalar y Manrique (MARICHALAR, Amalio / MANRIQUE, Cayetano. *Historia de la legislación y recitaciones del Derecho civil de España*. 9 vols. Madrid: 1861-1872, por la cita, III, 1862, pp. 459-460). Ya en el siglo XX la afirmación de la vigencia del texto marítimo continuó apareciendo en todos los manuales de Historia del Derecho y en los estudios relativos al derecho mercantil marítimo castellano, entre los que deben destacarse, además de los publicados por Hernández Borondo, Salas y Casariego, que aportaron importantes novedades al mejor conocimiento del *Fuero de Layron* y que han sido citados en distintas ocasiones a lo largo de estas páginas, los trabajos de Martínez Gijón (MARTÍNEZ GIJÓN, José. “La jurisdicción marítima en Castilla durante la Baja Edad Media”, *Recueils de la Société Jean Bodin*, XXXII. *Les grandes escalles. I. Antiquité et moyen age*. Bruselas: 1974, pp. 347-363), Gacto Fernández (GACTO FERNÁNDEZ, Enrique. *Historia de la jurisdicción mercantil en España*. Sevilla: 1971) y Coronas González (CORONAS GONZÁLEZ, Santos María. “Derecho mercantil y derecho de la mar de las villas vizcaínas medievales”, *Congreso de Estudios Históricos Vizcaya en la edad media*. Bilbao: 1984, pp. 101-112 y “La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI”, *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*. León: 1979, pp. 9-169).

(89) Entre los mercantilistas del siglo XIX que se refirieron a la difusión del *Fuero de Layron* en las costas castellanas se deben tener en cuenta a Martí de Eixalá (MARTÍ DE EIXALÁ, Ramón. *Instituciones del Derecho mercantil de España*. Barcelona: 1848), Gómez de la Serna (GÓMEZ DE LA SERNA, Pedro / REUS, José. *Código de comercio arreglado a la reforma de 6 de diciembre de 1868*. 7ª ed., Madrid: 1878), Puzo (PUZO, Nazario. *Tratado de Derecho marítimo español*. 2ª ed., Madrid: 1887), Agacino y Martínez (AGACINO Y MARTÍNEZ, Eugenio. *Diccionario de la legislación marítima*: Madrid: 1888), Godínez y Mihura (GODÍNEZ Y MIHURA, Manuel. *Elementos de Derecho maríti-*

mo español. Madrid: 1892), Blanco Constans (BLANCO CONSTANS, Francisco. *Estudios elementales de Derecho mercantil*. Granada: I; 1897) y González Huebra (GONZÁLEZ HUEBRA, Pablo. *Curso de Derecho mercantil*. 1ª ed., Madrid: 1853). Y, ya en el siglo XX, a Álvarez Manzano (ÁLVAREZ MANZANO y ÁLVAREZ RIVERA, Faustino. *Curso de Derecho mercantil filosófico, histórico y vigente (Español y extranjero)*. 2ª ed., Madrid: 1903) y Benito y Endara (BENITO Y ENDARA, Lorenzo. *Manual de Derecho Mercantil (Derecho mercantil español)*, 3 vols., 1ª ed., Valencia, 1904; 3ª edición, Madrid, 1924).

(90) Los tres manuscritos eran el 716 y el 5.581 de la Biblioteca Nacional de Madrid y el manuscrito X-2-14 de la Biblioteca de El Escorial. De manera general, acerca de la situación de la doctrina española en torno a los *Rôles d'Oléron* y, en particular, al *Fuero de Layron*, véase: SERNA VALLEJO, "La historiografía sobre los *Rôles d'Oléron*...", cit., pp. 490-491 y 495-498.

(91) *Lettres contenant les privilèges accordés aux marchands Castellans*, cit.

(92) PADILLA, *Leyes y fueros antiguos de España*, cit.

(93) Privilegios a los marinos gallegos, cit.

(94) 1593 es la fecha del último registro, anterior a la copia del *Fuero de Layron*, incorporado al cuaderno de ordenanzas. En concreto en 1593 se realizó un traslado al cuaderno de ordenanzas de la cofradía de mareantes del capítulo quinto de unas ordenanzas antiguas de la villa relativo al gobierno peculiar del gremio de mareantes y a la justicia privativa que, desde tiempos inmemoriales, ejercía el mayordomo de la Cofradía en toda clase de pesquerías, y de la ley 14, título 9 de la quinta *Partida*. Y a continuación se incorporó el texto del *Fuero de Layron*.

(95) Se trata de la fecha de la copia del cuaderno de ordenanzas que ha llegado hasta nosotros.

(96) De igual modo, el hecho de que en 1593 se incluyera también en este cuerpo de ordenanzas de la cofradía de San Vicente de la Barquera la ley de *Partidas* que preveía la existencia de jurisdicciones marítimas en algunos puntos de la costa no significa que fuera en este momento cuando la institución asumió competencias jurisdiccionales porque está documentado que, al menos, desde 1469 el mayordomo de la institución, el oficial más importante de todos, ejercía funciones jurisdiccionales, impartiendo justicia entre los navegantes y pescadores de la villa.

(97) GARCÍA SANZ, "La aplicación de los *Rôles d'Oléron* en España", *Anuario de Historia del Derecho Español*, 67-1, 1998, pp. 189-200.

(98) TWISS, *The Black Book*, cit. I, p. 129.

(99) Manuscrito Vespasian del Museo Británico. Colección Sir Robert Cotton. B.

XXII. Fols. 25rº-32vº; manuscrito Arch. Selden B. 27, núm. 3341 de la Biblioteca Bodleian de Oxford. Fols. 19rº-28vº; manuscrito 34801 del Museo Británico, se publica parcialmente por PERELS, L. "Das Seerecht von Oléron im Additional manuscript 34801 des Britischen Museums", *Zeitschrift der Savigny-stiftung für Rechtsgeschichte Germanistische Abteilung*, 32, 1911, pp. 246-254; manuscrito Black Book of Admiralty de los Archivos del Almirantazgo, noticia proporcionada por STUDER, Paul. *The Oak Book of Southampton of c. A.D. 1300, transcribed and edited from the unique Ms in the Audit House, with translation, introduction, notes...*, Southampton: I, 1910, II y III, 1911, por la cita, II, p. XLIII.

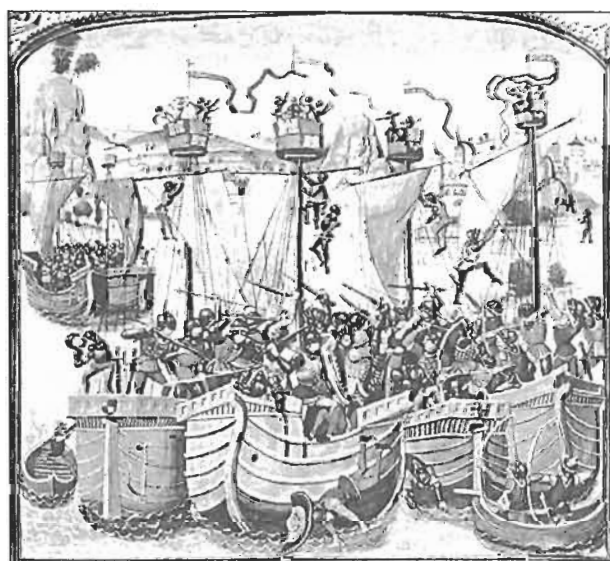
(100) Manuscrito Hale de la Biblioteca Lincoln's Inn. XLVI. Fols. 33rº-42vº y manuscrito Lansdowne del Museo Británico (noticia proporcionada por TWISS, *The Black Book*, I, p. LXXX).

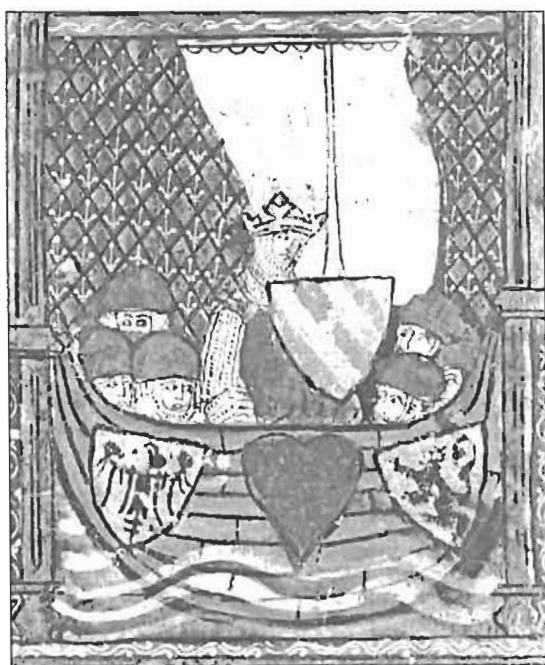
(101) Manuscrito *Black Book of the Admiralty*. Archivos del Ayuntamiento de Londres. Se publica por TWISS, *The Black Book*, I, pp. 88-130.

(102) Manuscrito Hargrave, núm. 185. Cita tomada de STUDER, *The Oak Book*, cit. II, p. XLIII.

(103) TWISS, *The Black Book*, cit. I, p. LXXVII-LXXXI.

(104) Manuscrito Vespasian, cit. y manuscrito Selden, cit.





## Capítulo III

### La participación de la monarquía y de la justicia en la consolidación de los *Rôles d'Oléron*

*...el qual dicho juez librava e determinava los dichos dannos e contiendas e debates segund el tenor e forma que lo dezía e desponía el fuero e leyes de Lerion, el qual dicho fuero e leyes fuera fecho e ordenados para librar e determinar todos los dichos casos e danoos e contiendas que acaesçian e contesían en los puertos del mar e en la mar entre las naos e navios e caravelas e pinaças que navegavan e acostumbran navegar, el qual dicho juez de la mar e fuero e leyes de Leryón era usado e guardado e tenido en todas las Espannas e costas de la mar de tanto tiempo a esta parte que memoria de onbres non hera en contrario.*

Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Reales ejecutorias, C 99/2. 6 de mayo de 1496, fols. 3rº-3vº.

Capítulo 42: *... le capitaine de ladicte ville de Harefleur, qui à present est et pour le temps avenir sera, et volons qu'il soit leur juge ordinaire, et lui donnons pover et auctorité, desdiz descors, debas et dissensions cognoistre et determiner, sommerement et de plain, sans lonc procès ou figure de jugement, selen les merites des causes, et selon les coustumes de la mer, et les droiz de layron dehors...*

*Lettres contenant les privilèges accordés aux marchands Castillans trafi-quant dans le royaume.* Carlos V de Francia en abril de 1364.

---

Al margen del interés que tuvieron los propios navegantes en regirse por el contenido de los *Rôles d'Oléron* y de las propias características de la actividad comercial marítima que requirieron un texto legal de las características de aquél. Circunstancias que no sólo tuvieron importancia en el momento de la redacción de los *Rôles d'Oléron* sino también en su expansión y difusión. La consolidación de los *Rôles d'Oléron* como derecho vigente se explica por la actitud que ante el texto mantuvieron las diferentes instancias judiciales con competencias en materia marítima y los titulares de las monarquías cuyos territorios limitan con el Atlántico y con el Báltico. De manera que si bien, ni los jueces ni los monarcas intervinieron en la redacción de los *Rôles d'Oléron*, lo que supone, como se ha expuesto en el primer capítulo, desechar tanto la tesis del origen judicial como la del origen regio de la colección, en beneficio de la tesis de su origen consuetudinario, tanto las distintas jurisdicciones con competencias en los asuntos marítimos como los monarcas del occidente y del norte de Europa desempeñaron un papel importante en la consolidación de los *Rôles d'Oléron* como derecho en vigor; una vez que ambas instancias reconocieron al texto la misma autoridad que ya le habían otorgado los navegantes. Como consecuencia del origen consuetudinario del texto, su aceptación como derecho marítimo común a todos los que participaban en el comercio marítimo atlántico y báltico se produjo en primer lugar entre los propios navegantes. Fueron ellos quienes llevaron de un puerto a otro el texto de los *Rôles d'Oléron* y propiciaron su aceptación por esa gran comunidad integrada por los navegantes del Mar de Poniente y del Báltico. Sólo en un segundo momento, una vez que el texto tenía ya la consideración de derecho marítimo común para los navegantes de esta extensa área, tanto los jueces como los monarcas le reconocieron el mismo valor, contribuyendo a partir de ese instante a su consolidación.

### **I. El apoyo prestado por la monarquía a los *Rôles d'Oléron***

La negación de cualquier intervención regia en la elaboración y formación de los *Rôles d'Oléron* no significa que los titulares de las diferentes monarquías por cuyos territorios se difundió el texto no desempeñaran algún papel respecto del mismo. Por el contrario es necesario llamar la atención acerca del apoyo, tanto explícito como implícito, que los diferentes monarcas prestaron a la utilización de los *Rôles d'Oléron* en sus costas. Respaldo del que han quedado algunos testimonios.

El apoyo tácito que los monarcas proporcionaron a la utilización de los *Rôles d'Oléron* no sólo por los navegantes sino también por los órganos de las jurisdic-

ciones regias se desprende, por una parte, del hecho de que, teniendo conocimiento como tenían de que la actividad mercantil marítima se regía en las costas occidentales y nórdicas de Europa por la costumbre marítima y por los *Rôles d'Oléron*, en ningún momento prohibieron su empleo. Y, por otra parte, de que no se preocuparan de legislar sobre los asuntos contemplados en aquellas dos fuentes hasta bien avanzada la época moderna o incluso hasta el siglo XIX y, en cualquier caso, teniendo presente sus contenidos.

Esta actitud que los monarcas mantuvieron ante el Derecho marítimo nacido del propio comercio marítimo les permitió, de un lado, despreocuparse de ordenar una actividad que ofrecía muchas particularidades y que constituía un sector económico muy distinto de los desarrollados en tierra firme. De otro, asegurarse que una parte importante de las ocupaciones relacionadas con dicho tráfico mercantil quedaban perfectamente reguladas a través del derecho consuetudinario recogido parcialmente en los *Rôles d'Oléron*.

Por otra parte, y al margen de aquel apoyo tácito prestado por los diferentes titulares de las monarquías, existen también testimonios que acreditan cómo en algunas ocasiones los reyes prestaron un respaldo expreso al empleo de los *Rôles d'Oléron*, habiendo constancia de actos legislativos de distintos monarcas en los que se reconoce expresamente la vigencia de los *Rôles d'Oléron* en sus reinos.

Así, Carlos V de Francia concedió en 1364 a los mercaderes castellanos el privilegio de que los conflictos suscitados con ocasión del tráfico mercantil marítimo en los que estuvieran involucrados se resolvieran de acuerdo con el contenido de los *droiz de layron* (1). De igual modo, unos años más tarde, probablemente con posterioridad a 1373, al regular la monarquía francesa los derechos del Almirantazgo, se ordenó, quizás por el propio Carlos V que reina hasta 1380, que los jueces del Almirantazgo francés resolvieran los conflictos marítimos conforme al contenido de los *droitz, jugemens, coustumes et usaiges d'Olleron* (2). Y por lo que se refiere al caso de la Corona de Castilla, en 1484 los Reyes Católicos confirmaron expresamente a los marinos de la ría de Pontevedra la vigencia del *Fuero de Leyrón* (3).

En relación a este apoyo prestado por los monarcas a los *Rôles d'Oléron* es significativo el hecho de que ni siquiera los conflictos políticos y bélicos que enfrentaron a las naciones europeas en la baja edad media y en época moderna, piénsese especialmente en la Guerra de los Cien Años, hicieron que los monarcas limitaran o prohibieran la utilización del texto en sus reinos. Actitud que permitió



que continuaran en aplicación hasta avanzado el siglo XVII, como sucedió en Francia, o hasta el siglo XIX, como aconteció en los demás países. Lo que fue posible porque lejos de considerarse un texto propio de una determinada nación, durante varios siglos se entendió que había llegado a pertenecer a la comunidad internacional de los navegantes, con independencia del lugar en donde se había formado, como lo prueba el hecho de que sólo a partir de los años centrales del siglo XVII se iniciara en la doctrina el debate acerca del origen del texto, como he expuesto en el primer capítulo, sin que ello significara limitar su aplicación a una determinada nación (4).

## **II. Las competencias marítimas de las distintas jurisdicciones**

La consolidación política de los reinos del occidente europeo permitió una nueva visión de la administración de la justicia, procediéndose a su reestructuración en los distintos territorios. Reorganización que debe tenerse en cuenta para comprender cómo desde la baja edad media distintas jurisdicciones asumieron competencias en la resolución de las causas marítimas y cómo en ellas se utilizaron los *Rôles d'Oléron*, contribuyendo así a su aplicación.

Así, a partir de los siglos bajomedievales se observa en Europa, además de la institucionalización de una auténtica administración judicial común, la aparición de nuevas jurisdicciones privilegiadas, siendo el caso de la marítima, así como el frecuente recurso al arbitraje como forma de resolución de los conflictos. Este esquema tuvo su reflejo en los conflictos marítimos de manera que en el occidente y en el norte de Europa el conocimiento de las causas marítimas se repartió entre tres tipos de jurisdicciones: distintas jurisdicciones marítimas privilegiadas, unas gremiales, otras generales, que se crearon en algunos puntos del litoral; las jurisdicciones comunes de los distintos reinos, porque en aquellos lugares donde no se establecieron jurisdicciones marítimas los conflictos planteados con ocasión del comercio marítimo se resolvieron por aquéllas; y la jurisdicción arbitral que tuvo un amplio desarrollo en este campo como consecuencia de las características de la actividad mercantil que requiere la resolución de los conflictos de un modo rápido.

### **1. El conocimiento de las causas marítimas por las jurisdicciones comunes**

Inicialmente los asuntos marítimos recayeron dentro del ámbito competencial de las diferentes jurisdicciones comunes extendidas por los distintos territorios,

compartiendo el conocimiento de estos asuntos con la jurisdicción arbitral. Posteriormente, en una segunda etapa, a partir de la creación de diferentes jurisdicciones marítimas, muchos de los asuntos, que hasta entonces habían sido resueltos por los órganos de aquellas jurisdicciones comunes, empezaron a plantearse ante los órganos de estas nuevas jurisdicciones. Sin embargo, la institucionalización de aquellas nuevas instancias judiciales no significó que todos los asuntos planteados con ocasión del desarrollo de las actividades marítimas se resolvieran a partir de entonces ante ellas, sino que se mantuvo la competencia de los tribunales comunes para dar solución a algunos conflictos marítimos, lo que permitió que las jurisdicciones comunes continuaran cumpliendo un papel importante durante la baja edad media y época moderna a la hora de impartir justicia entre los navegantes.

En efecto. La existencia de una jurisdicción marítima privilegiada dentro de la jurisdicción ordinaria no sólo no fue incompatible con la jurisdicción común y con la jurisdicción arbitral, sino que la existencia de jueces comunes en algunos lugares costeros continuo resultado en ocasiones imprescindible porque el establecimiento de unos jueces marítimos particulares para resolver los pleitos del “fecho de la mar” no tuvo carácter obligatorio en todo momento y lugar. Por este motivo, en aquellas partes y ocasiones en las que no se llegó a establecer una jurisdicción marítima, debieron ser los órganos judiciales comunes los que continuaran conociendo de estos asuntos, al margen del papel desarrollado por la jurisdicción arbitral. Además, incluso existiendo jueces marítimos, siempre quedaron reservadas a la jurisdicción común una serie de materias aún cuando tuvieran carácter marítimo o afectaran a los navegantes.

Así, en la Corona de Castilla, como consecuencia de la imposibilidad de consolidar una jurisdicción marítima general, a diferencia de lo que ocurrió en Francia e Inglaterra con la institución del almirantazgo, y de la vinculación de la jurisdicción marítima gremial a las cofradías de mareantes, hubo lugares en los que nunca existió una jurisdicción marítima. Bien porque en ningún momento llegó a establecer una cofradía de navegantes (5). Bien porque, creándose instituciones de este tipo, no se les reconocieron competencias jurisdiccionales (6). Además, hay que tener en cuenta que, en otros lugares, el proceso de creación de cofradías de mareantes fue un fenómeno tardío, avanzada la época moderna, motivo por el cual hasta que no se procedió a la fundación de instituciones de este tipo no hubo una jurisdicción marítima privilegiada en aquellos lugares (7).

---

Por lo que se refiere a la reserva de ciertos asuntos marítimos a favor de las jurisdicciones comunes es preciso determinar qué cuestiones permanecieron siempre dentro del ámbito competencial de éstas, independientemente de la existencia de unas jurisdicciones marítimas privilegiadas.

En primer lugar, los jueces y tribunales de las jurisdicciones comunes conservaron sus competencias en los pleitos marítimos de naturaleza penal porque la mayor parte de las jurisdicciones marítimas se crearon sin atribuciones en este ámbito. En este sentido, Hevia Bolaños señalaba que “el delito cometido en la mar se ha de castigar por el juez del territorio mas cercano al parage donde sucediere, ó el del puerto de la descarga de la nave en que sucediere, y se cometiere, aunque no sea mas cercano á la parte donde el delito acaeció, siendo en qualquiera de estas partes hallado el reo, sin que de la una á la otra haya lugar remision del”, debiéndose entender por “juez del territorio” el juez de la jurisdicción común (8).

En segundo lugar, la jurisdicción común continuó siendo competente en materia marítima en aquellas ocasiones en las que los conflictos excedieron por razón de la materia, al margen de las cuestiones penales ya mencionadas, del marco competencial atribuido a los órganos de las distintas jurisdicciones marítimas. Así, en la Corona de Castilla, ya en el texto de las *Partidas* (V, IX,14) se señalaba que la jurisdicción marítima conocía de los pleitos “sobre el pecio dellos, e sobre las cosas que echan en la mar, o sobre otra cosa qualquier”, debiéndose entender esta última expresión en el sentido de cualquier otra cosa relativa a la navegación, es decir, tanto a la actividad mercantil marítima como a la pesquera. Competencia material de esta jurisdicción que la glosa precisó señalando expresamente, entre otras cuestiones, los conflictos derivados de los fletes y de los salarios de los marineros (9). De manera que, en contrario, quedaba en el ámbito competencial de los jueces comunes todos los asuntos de los navegantes no relacionados con el hecho de la navegación.

En tercer lugar, en el marco de las jurisdicciones marítimas gremiales, residenciadas en el caso de Castilla en las cofradías de mareantes, los oficiales designados para conocer de las causas marítimas sólo fueron competentes para dirimir los conflictos marítimos surgidos entre los miembros pertenecientes a cada una de las hermandades, pero no aquellos otros en los que alguna de las partes era ajena a la institución de referencia. De manera que en el caso de que las partes afectadas pertenecieran a instituciones gremiales distintas, los conflictos surgidos al compás

del desarrollo de las actividades marítimas también debían resolverse por los órganos de las jurisdicciones comunes.

En cuarto lugar, hubo situaciones en las que las competencias jurisdiccionales de los oficiales de las jurisdicciones marítimas gremiales quedaron limitadas en función de la cuantía del objeto del litigio. Por ello, los pleitos que superaban determinadas cantidades salían automáticamente de su ámbito competencial, debiendo ser resueltos por los jueces y tribunales de la jurisdicción común. Así en la cofradía de pescadores de San Pedro de San Sebastián el mayordomo únicamente podía conocer de los pleitos hasta la cuantía de tres mil maravedíes (10) y en las de Fuenterrabía (11) y Santa Catalina de San Sebastián (12), los jueces cónsules de la mar y los mayordomos eran competentes en los pleitos hasta seis mil maravedíes.

Una quinta situación en la que en el caso castellano los jueces y tribunales integrados en la jurisdicción común tuvieron que intervenir en la resolución de las causas marítimas fue la relativa al conocimiento de las apelaciones porque, aunque en muchos de los puntos de la costa se creó la figura de los jueces marítimos en el marco de las cofradías de mareantes, en la mayor parte de las ocasiones éstos resolvían sólo en primera y, en algunas ocasiones, en segunda instancia. Razón por la cual las posteriores apelaciones debían resolverse ante los órganos judiciales comunes, es decir, ante alcaldes ordinarios, alcaldes mayores, corregidores, audiencias y chancillerías, en el caso de los territorios de realengo, y ante los correspondientes jueces señoriales en las tierras de señorío, pudiéndose apelar las sentencias de éstos ante la justicia real. Aunque también hubo ocasiones en las que las ordenanzas de las cofradías limitaron la posibilidad del recurso al ámbito de la propia cofradía. Así estaba previsto en las ordenanzas de la cofradía de Fuenterrabía (13) y en las de la cofradía de pescadores de San Pedro de San Sebastián (14). En las ordenanzas de la cofradía de Plencia expresamente se establecía que las resoluciones judiciales dictadas por los “instrumanes” eran apelables ante el conjunto de la cofradía y, posteriormente, ante los jueces ordinarios (15). Y en las de Mundaca se preveía que el recurso de las sentencias dictadas por los ustrumanes de la cofradía se planteara ante el teniente de corregidor de Vizcaya (16). Un ejemplo de cómo la justicia ordinaria señorial conocía de las apelaciones de las sentencias dictadas por los oficiales de las cofradías que impartían justicia entre los navegantes lo encontramos en el marco de la cofradía de Comillas, en cuyo ordenamiento particular se preveía que la primera instancia, en el seno de la hermandad, fuera resuelta por el mayordomo de la cofra-

---

día, mientras que las apelaciones debían sustanciarse ante la justicia ordinaria que no era otra que el juez del Duque del Infantado (17).

Por último, no se debe olvidar que los órganos de las jurisdicciones comunes se encargaron también de resolver las apelaciones de las sentencias dictadas por la jurisdicción arbitral en materia marítima.

Contamos con abundantes testimonios que acreditan la intervención de las justicias comunes en la resolución de las causas marítimas en la Corona de Castilla. Disponiéndose de documentación acerca de pleitos marítimos resueltos por la Chancillería de Valladolid (18), por el Corregidor de las Cuatro Villas de la Costa (19), por el Corregidor de Guipúzcoa (20), por el Corregidor de Vizcaya (21) y por el Corregidor de La Coruña (22), entre otras instancias.

Al margen del caso castellano, también existen otros testimonios que confirman esta intervención de las justicias comunes en la resolución de las causas marítimas en otros puntos de las costas europeas. Así, la justicia municipal de Brujas resolvió numerosos pleitos de índole marítima. Como sucedió el 10 de mayo de 1487, ocasión en la que los regidores sentenciaron en el pleito iniciado por los cónsules de la nación España en Brujas contra los de Cataluña por los derechos de avería (23); el 20 de julio de 1502, fecha en la que dictaron sentencia en la causa que enfrentaba a los maestros y capitanes de las naves de la flota de España con los comerciantes de la nación de Vizcaya, quienes se negaban a pagar el derecho de averías al margen del flete fijado en las cartas partidas (24); y el 7 de noviembre de 1513, oportunidad en la que resolvieron la causa planteada entre ciertos comerciantes españoles con motivo de la interpretación que realizaban de una carta partida (25).

En el caso de Escocia, está documentado cómo las justicias comunes asumieron el conocimiento de muchos de los conflictos marítimos, sin perjuicio de que existieran circunstancias en las que cabía la posibilidad de que las partes optaran por otra jurisdicción (26).

En Inglaterra, sobre todo durante la baja edad media, algunos asuntos marítimos que inicialmente habían sido resueltos por distintas jurisdicciones marítimas privilegiadas de carácter local, y que a partir del siglo XVI pasarán a ser competencia del Almirantazgo inglés, durante un tiempo se resolvieron por los órganos de la jurisdicción común (27).

Y en Francia, antes de que la monarquía decidiera atribuir al almirante de Francia y a sus oficiales la resolución de las causas marítimas, fueron los órganos de la jurisdicción común inferior, bien real, bien señorial, quienes resolvieron los

conflictos marítimos. Órganos de la jurisdicción común inferior que no eran otros que los prebostes y vizcondes, cuyas sentencias podían recurrirse ante los bailes y senecales en el caso de los dominios reales y los oficiales equivalentes a éstos en los grandes dominios señoriales hasta que, a medida que éstos territorios fueron incorporándose a la Corona francesa, fueron sustituidos por los correspondientes oficiales reales.

La pérdida de atribuciones en materia marítima de las jurisdicciones comunes en beneficio de las nuevas jurisdicciones privilegiadas no resultó del agrado de aquéllas. Circunstancia que provocó, en más de una ocasión, que intentaran recuperar sus antiguas atribuciones, planteándose conflictos de competencia con las nuevas jurisdicciones marítimas. Esta actitud obligó a los monarcas europeos, que ampararon y protegieron las jurisdicciones marítimas, a recordar a los órganos de las jurisdicciones comunes que debían de inhibirse en las causas marítimas a favor de las jurisdicciones marítimas y a aclarar el reparto de competencias entre unas y otras instancias jurisdiccionales. Por otra parte, también hubo ocasiones en las que los titulares del poder tuvieron que limitar la política expansionista de las jurisdicciones marítimas al pretender éstas extender su campo de acción más allá de las atribuciones recibidas.

En este sentido, se pueden tener en cuenta los siguientes casos que ejemplifican perfectamente estos conflictos en tierras castellanas. En el siglo XV el corregidor de Guipúzcoa Juan Rivera intentó sin éxito absorber la jurisdicción del gremio de pescadores de San Pedro de San Sebastián. Deseo que se frustró cuando el Consejo de Castilla le ordenó el 16 de mayo de 1492 respetar la jurisdicción del procurador de los pescadores de San Sebastián (28). En San Vicente de la Barquera se siguió un pleito sobre la jurisdicción del mayordomo de la cofradía de mareantes, quien tenía atribuidas las competencias jurisdiccionales en asuntos de navegación, dictándose sentencia el 20 de junio de 1429. En ella se estableció que la jurisdicción del mayordomo era una jurisdicción privativa sin que las justicias reales pudieran impedirlo (29). Por su parte, el concejo de Laredo, en el momento en que la cofradía de hijosdalgos, mareantes y pescadores de San Martín presentó sus ordenanzas a Felipe II para que fueran confirmadas, se opuso, también sin éxito, a la jurisdicción del alcalde de mar prevista en las mismas, por entender que esta previsión perjudicaba los intereses de la jurisdicción ordinaria de la villa (30). En Bermeo fue muy significativo el enfrentamiento planteado entre la cofradía de pescadores y el concejo de la villa por la defensa de la potestad jurisdiccional en los

---

asuntos marítimos que correspondía a las autoridades locales, en opinión del concejo, y a los ustrumanes de la cofradía, de acuerdo con el parecer de ésta. Conflicto que se resolvió, finalmente, a favor del concejo. Razón por la cual en las ordenanzas municipales de 1547 aparece ya el oficio de ustrumán como un cargo adscrito al concejo. Finalmente, testimonio de los abusos que en ocasiones cometieron las jurisdicciones marítimas en perjuicio de la jurisdicción común es el mandamiento que Alfonso XI dirigió en 1327 a los alcaldes de mar de Sevilla para que no se entrometieran en la jurisdicción de los alcaldes de tierra (31).

De manera semejante, en otros puntos de las costas occidentales europeas también se plantearon conflictos similares entre las jurisdicciones comunes y las marítimas como se desprende. Por ejemplo, en relación a Francia, así se desprende de la insistencia con la que en las distintas ordenanzas que regulan la jurisdicción del Almirantazgo, los monarcas consideran necesario recordar que la competencia de los almirantes de Francia y de sus lugartenientes en los puertos en materia marítima es exclusiva, de manera que ningún otro juez o tribunal puede entrar a conocer de los asuntos marítimos (32).

## ***2. Las jurisdicciones marítimas privilegiadas***

Las jurisdicciones marítimas privilegiadas nacieron en el contexto de un movimiento general que se produjo a partir de la baja edad media en distintos puntos de Europa por el que se constituyeron nuevas jurisdicciones por la vía del privilegio, al margen de las comunes de cada uno de los territorios. Jurisdicciones que por tener este origen deben denominarse jurisdicciones privilegiadas (33), en lugar de jurisdicciones especiales, que ha sido la expresión mayoritariamente utilizada por los autores.

Estas jurisdicciones privilegiadas no se oponen a las jurisdicciones ordinarias, en cuyo caso sí se podría hablar de jurisdicciones especiales, sino que dentro de las ordinarias se contraponen a las jurisdicciones comunes. Por tal motivo, estas jurisdicciones privilegiadas son tan ordinarias como las comunes. El uso generalizado de la denominación “jurisdicciones especiales” por parte de la doctrina española se debe a que si bien la expresión “jurisdicción ordinaria” tiene varios significados, no siempre se han tenido en cuenta. Lo que ha conducido a muchos historiadores y juristas a referirse a estas jurisdicciones, y por lo que interesa en este momento a las jurisdicciones marítimas, como jurisdicciones especiales, situándolas al margen de la jurisdicción ordinaria.

Tradicionalmente se ha señalado la existencia de una jurisdicción regia, ordinaria o común, con el correspondiente sistema de jueces y tribunales, encargada en principio del conocimiento de todas las causas, ya fuera en primera instancia, ya en apelación. Y junto a ella se han identificado varias jurisdicciones, también regias, privilegiadas por cuanto nacen del hecho de la concesión de un privilegio a un determinado colectivo, que en determinadas circunstancias reemplazan a aquélla. En unas ocasiones en los territorios inmunes, siendo éste el caso de la jurisdicción señorial. Y en otras en función de una específica materia o de la condición de las personas, como sucede con la jurisdicción mercantil y con la marítima. De manera que en este contexto la expresión “jurisdicción ordinaria” es equivalente a la de “jurisdicción común”, en contraposición a las “privilegiadas”.

Sin embargo, junto a este significado existe, asimismo, otro alcance de la expresión “jurisdicción ordinaria” que no es equivalente al de “jurisdicción común”. Su sentido se extrae, para el caso castellano, de las *Partidas*. Este sentido no siempre se ha tenido en cuenta, lo que ha facilitado aquella confusión y ha llevado a negar el carácter de jurisdicción ordinaria a las jurisdicciones privilegiadas y en concreto a la marítima.

De acuerdo con *Partidas* 3,4,1 los jueces ordinarios son aquéllos que “son puestos ordinariamente para fazer sus oficios sobre aquellos que han de judgar, cada uno en los logares que tiene”; jueces contrapuestos a los jueces delegados y a los jueces árbitros que solamente juzgan cuando “les mandan los Reyes, o los Adelantados, o los otros juezes ordinarios”, en el caso de los primeros, o cuando “son escogidos, para librar algund pleyto señalado, con otorgamiento de ambas las partes”, los segundos. De manera que esta disposición permite hablar de la jurisdicción ordinaria, cuyos integrantes, los jueces ordinarios, desempeñan sus funciones de modo regular, habitualmente, frente a las jurisdicciones delegada y arbitral, que son ejercidas por jueces delegados y árbitros que las ejercitan de modo ocasionalmente, sólo cuando reciben el concreto encargo, no de manera habitual. En consecuencia, en este caso, la jurisdicción ordinaria se contrapone a la jurisdicción delegada y a la jurisdicción arbitral.

Por no haberse tenido en cuenta este segundo sentido, se ha tendido a privar del carácter de jurisdicción ordinaria a la marítima, cuando en realidad los jueces marítimos son ordinarios en la medida en que desempeñan su actividad de modo habitual y conocen en primera instancia de los pleitos relativos al mar. De manera

---



que solamente cuando se utilice la expresión “jurisdicción ordinaria” como equivalente a la de “jurisdicción común” se puede afirmar que la jurisdicción marítima no forma parte de la jurisdicción ordinaria en tanto que se trata de una jurisdicción privilegiada, diferente de la común.

La naturaleza y características de las jurisdicciones marítimas de las costas occidentales y nórdicas de Europa no fueron idénticas en todo tiempo y lugar, variando en función del momento y del territorio en el que se establecieron. Así mientras que en la Corona de Castilla la jurisdicción marítima tuvo fundamentalmente carácter gremial por cuanto fue en el seno de las cofradías de mareantes donde se organizó, después de que los intentos por crear una jurisdicción marítima de carácter general fracasaran. En Inglaterra, en un primer momento, las jurisdicciones marítimas tuvieron carácter local y sólo posteriormente, y con la manifiesta oposición de aquéllas, el Almirantazgo inglés fue asumiendo, al menos en teoría, estas competencias. Y en las costas atlánticas francesas, fueron los responsables de las distintas sedes del Almirantazgo de Francia junto a los de los Almirantazgos de Bretaña y de Guyena quienes asumieron estas competencias. De manera que tanto en Inglaterra como, especialmente, en Francia la jurisdicción marítima tuvo alcance general, a diferencia del caso castellano en el que en la mayor parte de las situaciones tuvo carácter gremial.

### **A) En la Corona de Castilla**

La evolución de la jurisdicción marítima en las costas castellanas en la baja edad media y en época moderna atravesó por distintos momentos, de manera que las instituciones que durante este prolongado período de tiempo se encargaron de administrar justicia entre los navegantes no fueron siempre las mismas (34). Por esta razón, resulta oportuno analizar por separado la situación durante los siglos bajomedievales y los modernos.

De igual modo, centrando la atención en la baja edad media, es preciso distinguir la situación de la administración de la justicia en relación a los asuntos marítimos en la ciudad de Sevilla y en el resto de las poblaciones costeras de la Corona de Castilla porque la jurisdicción marítima en la capital andaluza ofreció unos rasgos, unas características, que no se aprecian en los demás lugares.

#### **a) Durante la baja edad media**

Durante los siglos XIV y XV, en la Corona de Castilla, la jurisdicción marí-

tima se ejerció con carácter gremial en el marco de las distintas cofradías de pescadores y mareantes, a partir del momento en que algunos de sus oficiales asumieron esta función (35). La configuración de esta jurisdicción gremial y la inexistencia de una jurisdicción marítima de alcance general se debió a que la institución del almirantazgo nunca llegó a consolidarse en los puertos castellanos, con la excepción del de Sevilla (36), y a la tardía constitución de los consulados en tierras castellanas. Recuérdese que hasta 1494 no se erige en esta parte del territorio peninsular el primer consulado, el de Burgos.

En contraposición a esta realidad, la ciudad de Sevilla ofrece en relación a la administración de la justicia entre los navegantes unas particularidades que no se aprecian en ningún otro punto de las costas castellanas. Desde muy pronto, en esta ciudad se establecieron distintas jurisdicciones particulares, con competencias en los asuntos marítimos, cuyo esquema no se reproduce en el resto de la Corona de Castilla. Y, posteriormente, en el momento en que se atribuyeron competencias jurisdiccionales en el campo del derecho marítimo privado a los almirantes de Castilla, Sevilla fue el único lugar en el que de manera efectiva estos oficiales ejercieron tal jurisdicción.

#### **-Las jurisdicciones marítimas de la ciudad de Sevilla**

El establecimiento de una jurisdicción privilegiada, competente para conocer de los asuntos relativos a la actividad desarrollada en el mar o en el río en la ciudad de Sevilla, no constituyó una novedad tras la ocupación de la ciudad por las tropas castellanas puesto que, con anterioridad, ya los barqueros del Guadalquivir se habían beneficiado de la existencia de una jurisdicción privativa (37), que conservarán bajo los reinados de Fernando III, Alfonso X, Sancho IV (38) y Fernando IV (39).

Existiendo este antecedente en la ciudad, Fernando III en 1250, con motivo de la concesión del *Fuero de Toledo* a Sevilla, otorgó al barrio de navegantes de esta población, arrabal integrado mayoritariamente por gentes procedentes del Cantábrico (40), el privilegio jurisdiccional de tener un alcalde de mar, nombrado por el propio monarca (41), con competencia exclusiva en los asuntos marítimos, con exclusión de los asuntos civiles y criminales. En el mismo documento se establecía el modo de presentarse las apelaciones ante un consejo de seis hombres buenos, conocedores del fuero de la mar, elegidos por el alcalde, quienes debían resolver junto a éste. Como última instancia se preveía la alzada ante el Tribunal del Rey (42).

---

Esta concesión significó que en 1250 el monarca castellano estableció en la ciudad de Sevilla una jurisdicción privilegiada, porque era consecuencia de la concesión de un privilegio a los navegantes de la ciudad. Marítima, porque únicamente se le atribuyó competencia en los asuntos marítimos. Ordinaria, dado que sus titulares la debían de ejercer de manera regular. Real, por cuanto el monarca fue quien, como titular de la jurisdicción, cedió su ejercicio en primera y segunda instancia a los alcaldes del mar y al consejo de seis hombres buenos, reservándose la última instancia y, durante un tiempo, la facultad de nombrar a los alcaldes. Privativa como consecuencia de que sólo quedaron sujetos a esta jurisdicción *los de la mar* (43). Y especializada o técnica por razón del ordenamiento jurídico conforme al cual debían de resolverse los conflictos (44).

Al margen de la existencia de la antigua jurisdicción de los barqueros y de la jurisdicción marítima establecida por Fernando III, a principios del siglo XIV se creó en Sevilla una nueva jurisdicción marítima privilegiada, vinculada en este caso a la actividad pesquera. Su establecimiento se efectuó el 2 de marzo de 1310 en el momento en que Fernando IV permitió a los pescadores la designación de unos alcaldes anuales que resolvieran todo lo relativo con este oficio. Estableciéndose, simultáneamente, la competencia de los alcaldes mayores en segunda instancia (45).

De este modo, en el primer cuarto del siglo XIV existían en la capital andaluza, al margen de la jurisdicción común y de la arbitral, tres jurisdicciones con competencias en distintos asuntos marítimos. La más antigua de los barqueros, la propia de los navegantes en sentido amplio y la constituida en beneficio de los pescadores. Sin embargo, la separación de la jurisdicción de los pescadores y la del resto de los navegantes no se prolongó en el tiempo porque el 20 de mayo de 1310 el mismo Fernando IV las reunió de nuevo, manteniendo independiente sólo la de los barqueros (46). Medida ratificada posteriormente por Alfonso XI el 4 de junio de 1336 en Burgos (47).

Las particularidades que en relación a la administración de la justicia en los asuntos marítimos ofreció la ciudad andaluza en los años centrales de la baja edad media no se limitaron a las expuestas. La creación del cargo de almirante y la ampliación de sus competencias jurisdiccionales a los asuntos marítimos privados provocó de nuevo una situación particular en Sevilla. Una vez que la consolidación de esta jurisdicción sólo se hizo realidad en esta ciudad y en algunas poblaciones cercanas (48). Y en todo caso, por un período relativamente breve. Hasta la extinción del tribunal del almirantazgo sevillano en la primera mitad del siglo XVI.

En el marco de la administración central castellana, el oficio de almirante fue en sus orígenes, en los años centrales del siglo XIII, un cargo de carácter militar. Por este motivo, en un primer momento, tal y como se refleja en *Partidas* (49), sus competencias jurisdiccionales se limitaron a las cuestiones relacionadas con los hechos bélicos en el mar, quedando excluidos los asuntos marítimos de naturaleza privada. Posteriormente, a la vez que el mando militar de los almirantes devino en un título de carácter honorífico, los almirantes castellanos, teniendo como sede de la institución la ciudad de Sevilla, adquirieron competencias sobre los asuntos marítimos privados a través de los distintos nombramientos para ocupar el cargo (50). Probablemente a partir de la vinculación que se estableció en Sevilla desde 1310 entre la justicia de los hombres del mar y el almirantazgo en el momento en que se atribuyó a este oficial el conocimiento de las alzadas de los juicios de los alcaldes del mar sevillanos (51).

De manera que, según fue avanzando la baja edad media, distintas jurisdicciones marítimas continuaron coexistiendo en Sevilla. La más antigua de los barqueros y la efímera de los pescadores establecida a principios del siglo XIV, ambas de carácter gremial, vinculadas a dos concretos gremios marítimos. La de alcance general creada en 1250 por Fernando III y la ejercida a partir del siglo XIV, también con carácter general, por el tribunal del almirantazgo. Situación que se mantuvo hasta que los navegantes sevillanos renunciaron el 22 de junio de 1420 al privilegio de elegir alcaldes y alguaciles para quedar sometidos a la jurisdicción civil y criminal del almirante (52).

#### **-La jurisdicción marítima en las costas septentrionales de Castilla**

La situación de la jurisdicción marítima en el resto de la Corona de Castilla fue bien distinta de la expuesta para el caso sevillano por la concurrencia de varias circunstancias. En primer lugar, porque todos los intentos por conseguir que la jurisdicción marítima atribuida a los almirantes y a sus oficiales se consolidara en los puertos castellanos del Cantábrico resultaron fallidos. En segundo lugar, por la inexistencia en Castilla, durante la baja edad, de consulados con competencias jurisdiccionales, a diferencia de lo que sucedía en el Mediterráneo. Y, por último, por la necesidad que sintieron los navegantes del Cantábrico de contar con una jurisdicción particular, aunque fuera gremial, acorde con las características de la actividad marítima. Lo que hizo que ciertos oficiales de algunas cofradías de mareantes del

---

norte de la Corona asumieran, con el beneplácito de la Monarquía y sin una excesiva oposición de los propios almirantes, la tarea de impartir justicia en los asuntos marítimos entre los miembros de cada una de tales cofradías (53).

En relación a la situación del almirantazgo fuera de la ciudad de Sevilla hay que tener en cuenta que si bien a lo largo del siglo XIV los monarcas castellanos intentaron la extensión de sus competencias a todas las costas de la Corona. Competencias entre las que se deben tener en cuenta, a los efectos del tema que nos ocupa, las jurisdiccionales, tal y como sucedía en el sur de la Corona, lo cierto es que este propósito no se logró. Por ello, en las costas castellanas del Cantábrico ni los almirantes ni sus oficiales se ocuparon de impartir justicia entre quienes se dedicaban a las actividades marítimas.

En el siglo XIV, además de ampliarse las atribuciones materiales de los almirantes, lo que permitió que en Sevilla el almirante se convirtiera en la máxima autoridad marítima y fluvial con competencias sobre todos los marinos profesionales, tanto en tiempos de guerra como de paz, se intentó extender sus funciones, desde un punto de vista territorial, a todos los demás puertos y ríos castellanos (54). Sin embargo, tal ampliación no llegó a consolidarse en la práctica. Razón por la cual en la segunda mitad del siglo XIV el oficio de almirante se clasifica aún entre los grandes oficios sin jurisdicción (55).

Esta situación llevó a la Monarquía en el siglo XV, mediando la iniciativa de los almirantes, a adoptar algunas medidas dirigidas a consolidar la jurisdicción de éstos en todos los puntos de las costas castellanas. Recordando a las autoridades concejiles de algunas poblaciones, como sucedió en relación a La Coruña durante la década de 1420, siendo almirante Alonso Enríquez (56), y a Santander y San Vicente de la Barquera en 1429 (57), las competencias jurisdiccionales de aquéllos. Además por una cédula de Juan II de 1442 (58) el monarca confirmó los privilegios del almirante en Sevilla, Cádiz, incluidas todas las ciudades, villas, lugares de sus arzobispado y obispado, Cartagena, La Coruña y demás puertos de Galicia, Santander, San Vicente y demás lugares de Guipúzcoa (59), del condado de Vizcaya que son puerto de mar (60) y las Asturias de Santillana y Oviedo, aunque hasta la fecha no los hubiera ejercido en algunos lugares. Disposición que se confirmó por el propio Juan II tres años más tarde añadiéndose los puertos de Castro Urdiales, Laredo (61) y Bilbao (62). Y aún a principios del siglo XVI tanto la Monarquía como los titulares del cargo intentaron de nuevo la extensión de la jurisdicción del almirantazgo a nuevos puer-

tos, en esta ocasión en el sur de la Corona castellana, como sucedió en marzo de 1512 cuando el rey notificó a los contadores mayores que el almirante pondría oficiales en los puertos de Málaga, Almería y Marbella (63).

Por lo que se refiere a la cuestión de los Consulados del Mar, no se puede olvidar que a diferencia de lo que sucedió en el mar de Levante, donde los consulados de la Corona de Aragón se constituyeron ya en el siglo XIII, el primer consulado castellano se erigió a finales de la baja edad media, en concreto en 1494, lo que impidió que en el área atlántica esta institución pudiera configurarse como una jurisdicción marítima de alcance general en la baja edad media (64).

La inexistencia de una jurisdicción marítima general en los puertos septentrionales castellanos hizo que quienes se dedicaban a las actividades marítimas en esta parte de la costa castellana sintieran la necesidad de contar con unos jueces que resolvieran con seguridad, rapidez y con un profundo conocimiento de los problemas marítimos, los conflictos planteados al compás del desarrollo de las diferentes actividades marítimas. Por este motivo propiciaron que ciertos oficiales de las cofradías marítimas, que desde el siglo XIII se habían ido constituyendo en los puertos, asumieran la resolución de al menos una parte de los pleitos marítimos. En concreto, de aquéllos que afectaban a los cofrades de cada uno de los gremios. Razón por la cual la jurisdicción marítima en este ámbito se constituyó con carácter gremial.

La aquiescencia de la Monarquía a la existencia de una jurisdicción marítima gremial en el marco de las cofradías de mareantes es evidente. Constatándose en el hecho de que los monarcas castellanos confirmaron las ordenanzas de distintas hermandades de mareantes en las que de manera expresa se preveía la existencia de una jurisdicción gremial. Así sucedió, entre otros muchos, en el seno de la cofradía de San Pedro de San Sebastián a la que los Reyes Católicos, con ocasión de su restablecimiento, reconocieron explícitamente la facultad de "...entender juzgar y determinar solamente entre los dichos maestros e pescadores de la dicha villa y su jurisdicción en los casos y cosas que por razón del oficio de pescar nasceren entre unos y otros fasta en cuantía de tres mil maravedís y no en más..." (65) y en el caso de la Cofradía de San Martín de Laredo a la que Felipe II ratificó sus ordenanzas en 1577 pese a la oposición tanto del concejo de Laredo como del Fiscal del Consejo de Castilla a que la cofradía tuviera un alcalde de mar (66).

Esta jurisdicción gremial de las cofradías de mareantes de las costas cantábricas no se puede asimilar a la jurisdicción marítima de los pescadores y navegan-

tes sevillanos al existir importantes diferencias entre ellas. Otra cosa es la de los barqueros, que de igual modo que las del Cantábrico, también tuvo carácter gremial. Lo cual no impide considerar la posibilidad de que el modelo sevillano pudiera haber influido de alguna manera en las costas septentrionales como consecuencia de los continuos contactos entre una parte y otra del litoral castellano.

En este sentido, al menos tres diferencias se aprecian entre aquellas jurisdicciones. En relación a los sujetos sobre los que se extiende su competencia, es claro que mientras que en el caso de Sevilla, todos los navegantes y pescadores estantes en la ciudad, con independencia de su lugar de procedencia, podían acudir a las jurisdicciones marítimas para que les fueran resueltas las controversias relacionadas con la navegación, la competencia de los oficiales de cada una de las cofradías cantábricas quedaba limitada a los navegantes de la población donde cada institución gremial tenía su sede. Por otra parte, mientras que la competencia de las jurisdicciones marítimas sevillanas se extendía a todas las actividades marítimas sin que la jurisdicción quedara vinculada a un determinado gremio, ya he dicho que queda excluida de esta reflexión la jurisdicción de los barqueros, en el caso de la jurisdicción de las cofradías, sus oficiales sólo podían administrar justicia entre los cofrades de la institución, dedicados fundamentalmente a la actividad pesquera. Y, en último lugar, mientras que los titulares de las jurisdicciones marítimas del sur de la Corona castellana debían resolver los asuntos marítimos de acuerdo con el “fuero del mar”, es decir, manejando el derecho marítimo general, los oficiales de las cofradías resolvían, fundamentalmente, sobre la base del derecho propio, particular de cada una de las hermandades.

Por todas estas razones, entiendo que mientras que la jurisdicción ejercida en materia marítima por los oficiales de las cofradías del Cantábrico tuvo carácter gremial, la jurisdicción marítima establecida por Fernando III en Sevilla y la ejercida por los almirantes en la misma ciudad tuvo un alcance general sin perjuicio de que estuvieran circunscritas a la ciudad de Sevilla.

#### **b) A partir de la constitución de los Consulados en época moderna**

La fundación de los consulados castellanos en época moderna no sólo no supuso la desaparición de la jurisdicción marítima de las hermandades de mareantes sino que, por el contrario, en general, se aprecia su consolidación en aquellas cofradías que disfrutaban de facultades jurisdiccionales desde la baja edad media y su institucionalización, por primera vez, en algunas cofradías creadas ya en época

moderna. Siendo este el caso, entre otras, de las hermandades de Comillas (67), Zumaya (68), Mundaca (69) y Portugalete (70). Incluso esta fórmula se adoptará en Sevilla, desapareciendo la idea de una jurisdicción marítima de alcance general.

La consolidación de la jurisdicción marítima gremial de las cofradías de mareantes castellanas, pese a la creación de los primeros consulados en esta parte de la Monarquía, se explica por la concurrencia de al menos dos circunstancias. De un lado, porque los primeros consulados castellanos, el de Burgos, el de Bilbao y el de Sevilla, no tuvieron el carácter marítimo que por el contrario tuvieron desde sus inicios la mayor parte de los consulados del Levante. De manera que aquellos Consulados no pudieron convertirse en una jurisdicción marítima de carácter general porque sólo una parte pequeña de los conflictos marítimos quedaron dentro de su ámbito competencial. Por otro, porque la competencia territorial del Consulado de San Sebastián, creado en 1682 con amplias competencias jurisdiccionales en asuntos marítimos, quedó limitada a las poblaciones de San Sebastián y de Pasajes. Por todo ello, después de la creación de estos Consulados, la mayor parte de los conflictos marítimos continuaron resolviéndose ante la jurisdicción común, la arbitral o la marítima gremial de las distintas cofradías. Sólo la resolución de un porcentaje pequeño de los asuntos marítimos correspondió a los Consulados de Burgos, Bilbao, Sevilla y San Sebastián.

#### **-Las competencias marítimas de los Consulados de Burgos, Bilbao y San Sebastián**

Los Consulados de Burgos y Bilbao sólo conocieron de los asuntos marítimos en aquellas ocasiones en las que la materia afectaba de modo directo a los mercaderes. Sucediendo de este modo con las diferencias suscitadas a propósito de los fletes, las echazones y las averías. Y quedando fuera de su competencia la resolución de los conflictos en los que sólo estaban involucrados los hombres del mar, como eran aquéllos surgidos de las relaciones establecidas entre los propietarios de las naves, los maestros y las tripulaciones. Casos en los que se mantuvo la competencia jurisdiccional de los tribunales comunes, de los jueces árbitros y de los oficiales con atribuciones jurisdiccionales de las distintas cofradías.

La competencia del Consulado de Burgos se extendía exclusivamente a las diferencias suscitadas entre mercaderes entre sí y con sus factores en relación al trato de mercaderías, trueques, compraventas, cambios y seguros, cuentas y compañías y afletamiento de naos (71). Y en el caso del Consulado de Bilbao quedaban

---



fuera de su ámbito competencial una buena parte de los navegantes por cuanto, si bien sus competencias se extendían sobre los capitanes, maestros de naves, mercaderes y tratantes, se excluía a todos los demás profesionales marítimos (72).

El Consulado de San Sebastián, a diferencia de los de Burgos, Bilbao y Sevilla, recibió mayores competencias en materia marítima porque entre sus atribuciones se incluyó el conocimiento de todos los asuntos marítimos, lo que afectaba, desde el punto de vista de la competencia personal, no sólo a los mercaderes sino en general a todos los navegantes, incluidos los hombres del mar (73).

Inicialmente, esta jurisdicción marítima del Consulado de San Sebastián no entró en colisión más que con la de la cofradía de mareantes de San Sebastián porque sus competencias territoriales se circunscribieron a los términos de Donostia (74) y de Pasajes, población en la que la cofradía de mareantes no se constituyó sino en 1777, coincidiendo con el momento en que el barrio de Pasajes se convirtió en villa. Pero a partir de 1766, momento en que el Consulado de San Sebastián extendió su jurisdicción al conjunto de la costa guipuzcoana (75), pudo haber algún desencuentro entre las cofradías y la institución consular. Sin embargo, como consecuencia de que en ese momento la jurisdicción marítima gremial de las cofradías de mareantes estaba muy consolidada y arraigada en la población dedicada a las actividades marítimas no parece probable que de un día para otro, de manera efectiva, el Consulado asumiera esta competencia que, en cualquier caso, en 1829 se suprime con la entrada en vigor del Código de comercio que supuso la desaparición de los antiguos consulados.

La atribución de aquellas competencias al Consulado de San Sebastián no se explica exclusivamente por el hecho de que la villa gozara de una larga tradición marítima por cuanto esta misma circunstancia se dio en los casos de Bilbao y, especialmente, en el de Sevilla y, sin embargo, sus Consulados no recibieron las mismas facultades. De igual modo, el que los Consulados de Bilbao y Sevilla se crearan a semejanza del burgalés tampoco explica que no recibieran atribuciones jurisdiccionales en materia de navegación porque, aunque efectivamente Burgos fue el modelo de estos Consulados, no hubiera habido ningún inconveniente en introducir en el esquema burgalés algunas particularidades atendiendo a la situación marítima de Bilbao y de Sevilla, como se hizo posteriormente en el caso de San Sebastián.

La extensión de la jurisdicción del Consulado donostiarra a todo lo relativo a la navegación se explica, al margen de la tradición marítima de la capital guipuzcoana, al menos por dos factores. En primer lugar, por la existencia desde los siglos

bajo medievales de una sólida organización gremial de quienes en San Sebastián tenían en el mar su profesión. Circunstancia que no se daba en Bilbao al tiempo de la institucionalización de su Consulado. Nótese que la institución que se encuentra en el origen del Consulado bilbaíno fue la Universidad de mercaderes y comerciantes, sin que los mareantes, que en el siglo XIV estaban agrupados en una cofradía bajo la advocación del apóstol Santiago, intervinieran en su constitución. Y, en segundo lugar, porque la cofradía de Santa Catalina, la impulsora del Consulado de San Sebastián (76), era no sólo una hermandad de comerciantes sino que integraba a todos los navegantes intervinientes en el comercio marítimo (77). Composición mixta de la Cofradía de Santa Catalina que influyó de manera decisiva en la determinación de las competencias del nuevo Consulado. Incluyéndose todo tipo de asuntos marítimos entre sus atribuciones. Por este motivo, en lugar de erigirse como un consulado de mercaderes, tal y como había sucedido en Burgos, Bilbao y Sevilla, se creó con un carácter mixto tanto por sus competencias, mercantiles y marítimas, como por el ámbito personal sobre el que se extendieron sus atribuciones.

#### **-La desaparición en Sevilla de la jurisdicción marítima general**

En el sur de la Corona de Castilla, en concreto en la ciudad de Sevilla, el Consulado, siguiendo el modelo burgalés y bilbaíno, asumió en el siglo XVI la jurisdicción mercantil (78), mientras que la jurisdicción marítima se acercó al modelo gremial que desde la baja edad media existía en las costas septentrionales castellanas.

Aproximación que se produjo después de que la antigua institución de los alcaldes de mar, suprimida el 22 de junio de 1420 (79) en el momento en que los armadores y pescadores sevillanos se sometieron a la jurisdicción civil y criminal del almirante, se recuperara, con carácter gremial (80), entre los pescadores sevillanos (81).

Por lo que se refiere a la institución del almirantazgo sevillano, que parecía consolidada en la baja edad media, se extingue en los inicios del siglo XVI, desapareciendo con ello la antigua jurisdicción marítima del almirantazgo.

De manera que en los inicios de época moderna desapareció en el sur de la Corona de Castilla el modelo bajomedieval de una jurisdicción marítima de alcance general. Sustituyéndose por una nueva jurisdicción marítima de naturaleza gremial, residenciada en la cofradía de pescadores.

---

### **B) En Francia**

La jurisdicción marítima francesa ofrece algunas diferencias respecto de la castellana pese a que en un caso y en otro se intentó que la resolución de los conflictos marítimos se efectuará de un modo rápido (82). En primer lugar, en Francia la jurisdicción marítima tuvo un carácter general, muy alejado de la naturaleza gremial de la jurisdicción marítima ejercida en el marco de las cofradías de mareantes de la costa castellana. De manera que, aunque existió más de una jurisdicción marítima, en ningún caso se vinculó a los gremios marítimos. En segundo lugar, en los puertos franceses hubo una efectiva consolidación de la institución del Almirantazgo, a diferencia de lo sucedido en Castilla, lo que contribuyó de manera importante a unificar la jurisdicción marítima. En tercer lugar, la atribución de la jurisdicción marítima a los almirantes se realizó por la Monarquía de manera expresa a través de distintas normas generales y no por medio de los particulares títulos de nombramiento, lo que permitió establecer minuciosamente el régimen jurídico de la institución. Y en cuarto lugar, y aunque de igual modo que en el caso de Castilla, tampoco se pueda hablar de una única jurisdicción marítima en el conjunto del territorio francés, dado que pese a que la idea de la Monarquía fue la de extender la jurisdicción marítima del Almirantazgo de Francia a todos los puertos, razones de naturaleza política llevaron a que en el momento en que se incorporaron a la Corona francesa los dominios señoriales de Guyena y Bretaña se optó por mantener sus respectivos Almirantazgos, lo cierto es que se tendió a unificar el régimen de las tres instituciones, con lo cual no existió la diversidad que en cambio hubo en Castilla.

El origen del Almirantazgo francés, institución en torno a la cual se procurará organizar una jurisdicción marítima diferenciada de la jurisdicción común, se sitúa en los años centrales del siglo XIII, en estrecha relación con las necesidades navales planteadas a la Monarquía francesa en el marco de las Cruzadas a Tierra Santa. Por esta razón, y de igual modo que en otros territorios, la institución nació con un evidente carácter militar, sin perjuicio de que paulatinamente se fueran ampliando sus competencias a todos los asuntos marítimos (83).

En el transcurso del siglo XIV el cargo de almirante de Francia se consolidó como uno de los grandes oficios de la Corona, gracias a la delimitación de su régimen jurídico a través de distintas disposiciones generales en las que se definió, ya de manera bastante clara y precisa, el marco competencial del cargo y los instru-

mentos con que se dotaba al almirante para el desempeño de sus atribuciones. De este modo, en 1373 Carlos V promulgó un reglamento sobre el Almirantazgo en el que, entre otros aspectos, se preveía el régimen jurídico de los apresamientos de las naves, en respuesta a la preocupación que tenía el monarca en relación a la seguridad en el mar; una disminución de los derechos fiscales del cargo, como consecuencia de las pretensiones de los últimos almirantes que habían intentado aumentar los ingresos fiscales; y la protección de la marina mercante (84). Posteriormente, probablemente entre 1373 y 1398, la monarquía francesa en una instrucción sobre los derechos y privilegios del almirante de Francia volvió a regular el régimen jurídico de la institución, definiendo las relaciones entre este oficial y la marina mercante (85). Y en 1398 un nuevo texto jurídico habría de ampliar las competencias de los almirantes de Francia (86). Ya en época moderna, en distintas ocasiones, los monarcas franceses completaron el régimen jurídico de la institución, siendo especialmente interesante el edicto de Enrique III de 1584 (87), en el que, además de confirmarse la competencia jurisdiccional del Almirantazgo en todos los asuntos relacionados con el mar (88), se extendió su ámbito competencial sobre los extranjeros (89).

De acuerdo con esta legislación, al titular del cargo le correspondía 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, para lo cual se le habilitaba para proceder al nombramiento de los tenientes, procuradores, abogados y todos los oficiales que precisara para impartir justicia en tales asuntos en los puertos de todo el reino, con independencia de que el tribunal central del Almirantazgo, presidido por el propio almirante, contara, de igual modo, con sus propios oficiales.

En cumplimiento de las atribuciones conferidas, los distintos titulares del Almirantazgo instalaron sedes de la institución en los diferentes puertos franceses, actuando sus oficiales como jurisdicción ordinaria en los pleitos marítimos (90), de manera que a fines del siglo XVII, momento de máximo desarrollo de la institución (91), llegaron a existir al menos cincuenta y siete sedes del Almirantazgo a lo largo de las costas francesas. Número que en el transcurso del siglo XVIII disminuyó hasta unas cuarenta y siete como consecuencia de la supresión o reunión de algunas antiguas sedes (92).

Por otra parte, en algunos grandes dominios señoriales costeros, a imitación del Almirantazgo francés, se constituyeron unas instituciones similares, sucediendo

de este modo, por lo que se refiere a las costas atlánticas, en Bretaña y en Guyena. En el momento en que estos dominios señoriales se incorporaron a la Corona francesa (93), el almirante de Francia intentó asumir las competencias desarrolladas hasta entonces por aquellos otros almirantes, sin embargo, como consecuencia de la oposición que esta decisión provocó en aquellos dominios, finalmente, el Almirantazgo de Guyena mantuvo su existencia hasta la Revolución y el cargo de almirante de Bretaña se unió al de gobernador de la nueva provincia (94).

### C) En Inglaterra

De igual modo que en el resto de los territorios europeos, también en Inglaterra desde la baja edad media se constituyeron distintas jurisdicciones marítimas privilegiadas, al margen de los órganos judiciales integrados en la jurisdicción común (95). Jurisdicciones que aunque tuvieron carácter local, no fueron gremiales. Entre otras poblaciones (96), la existencia de estas jurisdicciones está documentada en Ipswich (97), Bristol (98), Yarmouth (99) y en las ciudades que integraron la confederación de los Cinco Puertos (100). La importancia que alcanzaron estos tribunales marítimos locales fue de tal calibre que algunos continuaron actuando a lo largo de los primeros siglos de época moderna, hasta el establecimiento del *High Court of Admiralty* y otros prolongaron su existencia durante los siglos XVII y XVIII e incluso hasta el siglo XIX, como sucedió con la jurisdicción marítima de los Cinco Puertos.

En todos estos tribunales marítimos las controversias derivadas del tráfico comercial marítimo se resolvían a través de procedimientos rápidos, sencillos, sin ningún tipo de formalismo, de acuerdo con el derecho marítimo común a todos los puertos marítimos del occidente y del norte de Europa. Derecho muy alejado del *common law* inglés. Actuando como jueces individuos vinculados directamente con el tráfico mercantil marítimo.

A partir de la segunda mitad del siglo XIV y, especialmente, del XV, una nueva jurisdicción con competencias marítimas se organizó en Inglaterra con la creación de la *High Court of Admiralty*. EL Almirantazgo inglés, de igual modo que sucedió en Francia y en Castilla, nació como una institución de carácter administrativo y militar sin competencias judiciales, nombrándose simultáneamente varios almirantes con competencias en determinados asuntos o en concretas áreas geográficas. Y, sólo posteriormente, algunos de los almirantes, en particular aquéllos cuyas competencias se extendían sobre determinadas áreas geográficas, empezaron a asu-

mir ciertas competencias jurisdiccionales, resolviendo determinados asuntos marítimos que hasta entonces venían siendo dilucidados por las jurisdicciones marítimas locales. Sin embargo, los abusos que con excesiva frecuencia se produjeron en el entorno de estos almirantes llevó a su supresión y a la creación en el siglo XV de un único tribunal del Almirantazgo, la *Curia Principalis Amirallitatis Angliae*, cuya consolidación se alcanzó en la siguiente centuria.

La jurisdicción de este tribunal incluía, junto a los asuntos criminales, los relativos a los derechos del Almirantazgo y de la Corona y a las presas y los casos civiles de índole marítima, lo que suponía sustraer estos pleitos de la competencia de los tribunales marítimos locales. Sin embargo, en la práctica, la actuación del Almirantazgo en este campo no debió de ser nunca considerable por varias razones. En primer lugar, porque algunos de aquellos tribunales marítimos locales conservaron sus competencias a lo largo de época moderna. En segundo lugar, porque en Inglaterra, de igual modo que en el resto de los territorios europeos, los intervinientes en el comercio marítimo recurrieron con frecuencia al arbitraje para solucionar sus conflictos. En tercer lugar, porque los procedimientos que se seguían en este tribunal del Almirantazgo eran lentos y técnicos, muy alejados de los principios de rapidez y simplicidad conforme a los cuales era conveniente que se solucionaran los pleitos derivados del tráfico comercial. Y, en cuarto lugar, porque los conflictos no se resolvían en el lugar donde se producían sino donde tenían su sede los lugartenientes del Almirantazgo, cuyo número era escaso.

Como consecuencia de todas estas circunstancias, la actuación de los jueces del Almirantazgo inglés debían resultar insatisfactoria para las partes, lo que explica el limitado número de asuntos marítimos de índole privada planteados ante esta jurisdicción a lo largo de su existencia.

### **3. La jurisdicción arbitral y los asuntos marítimos**

Una parte muy importante de los conflictos marítimos en las costas europeas fueron resueltos a lo largo de la baja edad media y de época moderna por la vía de la jurisdicción arbitral, de manera que el papel que esta institución desempeñó en la administración de la justicia entre los navegantes lejos de ser residual fue tan relevante o incluso, en algunas situaciones, más significativo, que el que tuvieron las jurisdicciones comunes y las marítimas.

Los motivos por los que esta forma de resolución de los pleitos marítimos tuvo tal difusión fueron varios y todos ellos se comprenden con facilidad cuando se

analizan en el marco de las actividades marítimas (101). En primer lugar, el recurso al arbitraje permitía a las partes acelerar la resolución del conflicto, especialmente en aquellas situaciones en las que optaban por el arbitraje de hecho en el que los árbitros podían prescindir de las formalidades legales a las que por el contrario estaban sujetos los árbitros de derecho (102). Esta ventaja, interesante en cualquier contexto, resultaba aún más atractiva en el marco de las actividades mercantil y marítima por las propias características de estas ocupaciones que exigían rapidez en la resolución de los conflictos. En segundo lugar, la posibilidad de poder resolver al margen del derecho escrito, especialmente en el caso de los arbitradores, fundamentando las resoluciones en la equidad, en el derecho consuetudinario y en las prácticas profesionales del grupo, facilitaba la resolución de los conflictos marítimos. En tercer lugar, el procedimiento arbitral era prácticamente el mismo en todas las costas europeas. Característica que facilitaba su utilización en un medio como el marítimo en el que frecuentemente las partes de los conflictos eran individuos de distintas procedencias. En cuarto lugar, otro factor importante que favoreció el recurso a esta vía de resolución de los conflictos fue el reducido montante de los gastos que conllevaba el sistema arbitral. Y, en quinto lugar, la posibilidad de que las partes pudieran optar por el arbitraje en cualquier momento, antes de iniciarse el proceso ante las otras jurisdicciones competentes en materia marítima, una vez que se hubiera iniciado el conocimiento de la causa en alguna de ellas e incluso habiéndose dictado ya sentencia (103), favoreció su utilización.

En cuanto a los árbitros, los terceros elegidos por las partes para decidir, habitualmente fueron designados entre gentes vinculadas al mundo marítimo, porque de este modo se garantizaba que tuvieran el suficiente conocimiento tanto de la costumbre marítima, como de la práctica profesional. Motivo por el cual, en la mayor parte de las ocasiones, los árbitros fueron comerciantes, maestros, marineros o pilotos.

Prueba de la importancia que el sistema arbitral, como mecanismo de resolución de conflictos, llegó a tener entre los navegantes es la existencia en el contexto marítimo, de igual modo que en otros sectores donde el arbitraje tuvo desarrollo, del llamado arbitraje forzoso. Es decir, casos en los que necesariamente las partes tenían la obligación de someterse a esta jurisdicción, bien en única instancia, bien como requisito previo antes de acudir a otra jurisdicción. Así, este arbitraje forzoso se contempla en las ordenanzas de algunas cofradías de mareantes de la Corona de

Castilla (104), siendo el caso de las de Deva (105), Ondárroa (106) y Lequeitio. Arbitraje forzoso que no fue algo particular de aquellas cofradías que carecían de competencias jurisdiccionales, como lo prueba el hecho de que la cofradía de Lequeitio, que disfrutaba desde antiguo la prerrogativa de resolver los litigios que se suscitasen entre los cofrades, tenía previsto en sus ordenanzas el arbitraje forzoso en relación al ataje (107).

Al margen de este arbitraje forzoso, son muchos los testimonios de muy diversa naturaleza y origen que acreditan la importancia que el arbitraje alcanzó en el ámbito marítimo. Como simples ejemplos de la variedad de fuentes que documentan esta importancia ténganse presentes los siguientes. Por escritura de 9 de noviembre de 1434 Pero Crú o Vello y Elvira Peres, padre y viuda de Alvaro Crú, acuerdan que Pero Crú o Moço y Ruy Fernandes de Cedofeita arbitren el litigio pendiente entre ellos por el cobro de una comanda de sardina llevada por Alvaro Crú (108). Por sentencia arbitral dictada el 20 de julio de 1463 en Barcelona se resolvió el conflicto planteado entre Gonçalo Peres, patrón de la nave Corpo Santo de Pontevedra, y Pere Rodeiro, mercader de Santiago, sobre el reparto de los beneficios de un viaje a Nápoles y Roma, actuando como árbitros Fernán Sardiña, mercader de Santiago, Pero de Areas, patrón, y Rodrigo Suares, mercader, ambos vecinos de Bayona (109). Y por escritura de 22 de marzo de 1470 André Ytalian de Gênes, patrón y maestre de una embarcación, y Fernand de Salines, comerciante español en Brujas, recurrieron a la jurisdicción arbitral para solucionar los conflictos ocasionados con motivo del transporte de ciertas mercancías (110).

### **III. El empleo de los *Rôles d'Oléron* en las distintas jurisdicciones**

La utilización de los *Rôles d'Oléron* en la resolución de los conflictos marítimos se generalizó antes en la jurisdicción arbitral que en las otras jurisdicciones porque, normalmente, eran personas vinculadas con el comercio marítimo las designadas por las partes para actuar como árbitros. Razón por la cual fue sencillo que éstos tuvieran conocimiento no sólo del texto de los *Rôles d'Oléron*, sino también del derecho marítimo consuetudinario que se encuentra en su origen. De igual modo, la aceptación de los *Rôles d'Oléron* como derecho en vigor debió de producirse antes en el seno de las jurisdicciones marítimas privilegiadas que en el marco de las jurisdicciones comunes porque la especialidad de aquéllas facilitó, de igual modo, el conocimiento del derecho marítimo consuetudinario y de los *Rôles d'Oléron*. Por el contrario, el empleo del texto para la resolución de los conflictos

---



marítimos en las jurisdicciones comunes debió resultar más complicado por tratarse de una obra jurídica que, nacida de la misma práctica comercial, nada tuvo que ver con los cauces legislativos ordinarios.

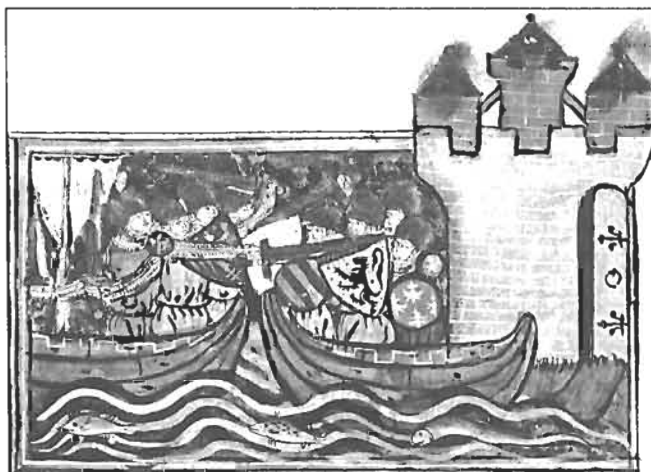
No obstante, el manejo de los *Rôles d'Oléron* por los órganos judiciales integrados en las diferentes jurisdicciones comunes se favoreció en aquellos territorios en los que su articulado se incorporó a distintas recopilaciones jurídicas, como sucedió en Francia e Inglaterra. Recuérdese que en Francia, el texto se incluyó en algunos *coutumiers*, como fueron los que contemplaban la costumbre de Bretaña (111), Normandía (112) y de otras circunscripciones menores, como ciertos vizcondados (113), mientras que en Inglaterra, los *Rôles d'Oléron* se reprodujeron en las recopilaciones del derecho local de algunas poblaciones como Londres (114), Bristol (115) y Southampton (116).

Distintos testimonios permiten verificar el manejo del articulado de los *Rôles d'Oléron* en las diferentes jurisdicciones con competencias en los asuntos marítimos pese a las dificultades que ofrece la constatación de su empleo como consecuencia del principio de oralidad que informaba los procesos marítimos y de la práctica de no mencionar de manera expresa los textos legales conforme a los cuales se dictaban las sentencias en caso de redactarse por escrito.

En primer lugar, la reproducción del articulado de la versión primitiva de la colección junto a distintas ordenanzas del almirantazgo francés constituye una prueba evidente de cómo en la segunda mitad del siglo XIV los *Rôles d'Oléron* habían alcanzado tal difusión en Francia que ya se entendía que formaban parte del derecho que aplicaban los jueces del Almirantazgo (117). En segundo lugar, en distintas sentencias judiciales inglesas se hace referencia expresa al empleo de los *Rôles d'Oléron*. Entre otras, así sucede en una sentencia dictada en los años centrales del siglo XIV, en el caso *Pilk contra Venore*, planteado ante la jurisdicción marítima de Bristol, en relación al deber del maestro de una nave de proteger la mercancía introducida en la embarcación por algunos miembros de la tripulación, ocasión en la que ambas partes citaron la *lex et consuetudo de Oleron* (118). De igual modo, en el caso *Rex contra Well* de 1445, resuelto por los jueces del almirantazgo, el demandado fue acusado por actuar contra *leges maritimas et statutum de Oleron* (119). Prynne cita también una condena pronunciada en el año 23 del reinado de Enrique VI contra un patrón declarado culpable por haber actuado contra *leges maritimas et statutum de Oleron*, rehusando cuidar de un marinero enfermo, supuesto previsto en el artículo séptimo del texto marítimo (120).

Centrando la atención en la Corona de Castilla, la utilización de los *Rôles d'Oléron* en el tribunal del almirantazgo sevillano se documenta gracias a la inclusión del texto marítimo en el código de la Biblioteca Nacional de Madrid en el que se reproducen distintos privilegios de la ciudad de Sevilla, indicándose que por el contenido de sus preceptos se resuelven los pleitos marítimos (121). Mientras que el empleo de la forma castellana de los *Rôles d'Oléron* por los alcaldes del mar de las cofradías de navegantes de la Corona de Castilla se constata al comprobar cómo su articulado se incorporó al cuaderno de ordenanzas de la Cofradía de mareantes de San Vicente de la Barquera. Recopilación en la que junto a distintas ordenanzas particulares de la institución gremial y a algunas leyes de *Partidas* se reproducen los veintiún capítulos primeros del texto, introduciéndose con la frase *Este es el Fuero de Layron por donde se deben juzgar y determinar los cassos y negocios de la mar, articulando e provando el fuero y su costumbre* (122).

Finalmente, el contenido del *Fuero de Layrón* se invocó también ante la Chancillería de Valladolid, como hicieron los mareantes de San Vicente de la Barquera en 1496. Así, se refleja en la ejecutoria de la sentencia del pleito que enfrentó a Juan González del Corro, el calvo, contra Pedro Felices, Juan Alonso de Cóbreces y sus consortes, pescadores marineros de San Vicente de la Barquera, por el pago de 40.000 maravedíes, valor de una pinaza con sus aparejos y pescado, que se fue al fondo del mar al ser arremetida por otro navío de los demandados cuando estaban pescando en el lugar que llaman las Barrosas, en la Costa de Berbería (123).



## NOTAS

(1) *Lettres contenant les privilèges accordés aux marchands Castellans trafiquant dans le royaume*, concedidas por Carlos V de Francia en abril de 1364. ISAMBERT, François-André / JOURDAN, Athanase-Jean-Léger / DECRUSY. *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, 29 vols. París: 1821-1833, por la cita, 5, (1357-1380), pp. 188-208; también en *Ordonnances des roys de France de la troisième race...*, IV, París, 1734, pp. 421-438. El texto se ha publicado en España por SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis, *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*. Madrid, 1959: pp. 127-141.

(2) *Droit et preeminences demondit seigneur ladmiral*. Publicado en FONTANON, Antoine. *Les édits et ordonnances des roys de France*, III, p. 864; en SECOUSSE, Dais-François. *Ordonnances des roys de France de la troisième race...* VIII, p. 640; CLEIRAC, Etienne. *Us et coutumes de la mer divisées en trois parties*. Burdeos: 1ª ed., 1647; Rouen: 6ª edición, 1671, pp. 462-466; y en TWISS, Sir Travers, (ed.) *The Black Book of the Admiralty with an appendix*, 4 vols. Londres: I, 1871; II, 1873; III, 1874; IV, 1876. Reimpresión, Wiesbaden: 1965, pp. 443-448.

(3) Privilegios concedidos por los Reyes Católicos a los marineros de la ría de Pontevedra. Tarazona, 22 de marzo de 1484. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*. 5 vols. Madrid: 1829-1859, por la cita, II, apéndice número VIII, pp. 543-544.

(4) Además de lo dicho en este capítulo véase también SERNA VALLEJO, Margarita. "La historiografía sobre los *Rôles d'Oléron* (siglos XV a XX)", *Anuario de Historia del Derecho Español*, 70, 2000, pp. 471-498.

(5) Entre otros lugares, así sucedió en Santoña, población en la que no hubo una hermandad marítima hasta finales del siglo XIX, en concreto hasta 1892, cuando ya se habían suprimido los gremios marítimos en 1864 (Real Decreto 10 de julio de 1864 suprimiendo los gremios de mar. *Colección Legislativa*, 2º semestre de 1864, pp. 106-110) razón por la cual en realidad se creó una sociedad de pescadores.

(6) Éste fue el caso de las cofradías de Motrico y Ondárroa. Así, en el capítulo 25 de las ordenanzas de la cofradía de San Pedro de 1598 se dice que "...acordaron que la ejecución e cumplimiento de las penas puestas en todas las dichas ordenanzas se pida ante la Justicia ordinaria de la dicha villa y ella los mande goardar con todo rigor de justicia, sin embargo de cualquier apelación e reclamo". Las ordenanzas de esta cofradía en ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki. *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*. Vitoria: 1991, pp. 493-499. Las ordenanzas de la cofradía de Santa Clara de Ondárroa véanse en ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional*, cit. pp. 501-507.

(7) Así sucedió, entre otros lugares, en las poblaciones cantábricas de Comillas y Suances. En el caso de Comillas su cofradía se erigió en el siglo XVI y en el de la de Suances en el XVII, atribuyéndose desde entonces competencias jurisdiccionales al mayor-domo de cada una de tales instituciones.

(8) HEVIA Y BOLAÑOS, Juan de. *Laberinto del comercio terrestre y naval*. Lima: 1617. Se ha manejado la edición *Curia philipica. Laberinto del comercio terrestre y naval*. Madrid: 1790. Lima: edición facsímil, 1988, III, I, 39.

(9) Glosa (A) Partidas V, IX,14: "Veluti super naulis quae vulgo dicuntur fletes et super salariis nautarum et aliis huiusmodi".

(10) ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional*, cit., pp. 461-477, por la cita, p. 471-473. Estas ordenanzas también están publicadas en IMAZ, José Manuel. *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI*. San Sebastián: 1944, pp. 81-101.

(11) Capítulo 28 de las ordenanzas de 1566, en ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional*, cit., pp. 443-450.

(12) Capítulo 3 de las ordenanzas de 1489, véanse en (BANUS AGUIRRE, José Luis. "Ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina", *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 8,1974, pp. 73-106, por la cita pp. 90-99.

(13) Capítulo 28 de las ordenanzas de 1566, cit.

(14) Cit.

(15) Capítulo 53 de las ordenanzas de la cofradía de Plencia: *Otro sí, ordenamos que los dichos nuestros oficiales sean tenidos de dar sentencia, por rigor de estas nuestras ordenanzas, en las diferencias y demandas que ante ellos y por los dichos nuestros cofrades hubieran, sobre lo contenido en los capítulos de estas nuestras ordenanzas y sobre las cosas de nuestra navegación. Y si ninguna de las partes se agraviare de lo por ellos proveído, haya lugar para ello a la dicha cofradía general y de ella para ante los jueces ordinarios de Sus Altezas*. El texto de estas ordenanzas en ERKOREKA GERVASIO: *Análisis histórico-institucional*, cit. pp. 581-601.

---

(16) Ordenanzas de la cofradía de Mundaca. Publicadas en ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional de las cofradías*, cit., pp. 545-549.

(17) Archivo Histórico Provincial de Cantabria. Jurisdicciones antiguas. Alfoz de Lloredo, leg. 192, doc. 5, fols. 5r.-6v.

(18) Así ante la Chancillería vallisoletana se dilucidó un pleito por incumplimiento del contrato de fletamento por el que Francisco Lercaro, genovés, debía entregar a Felipe de Haro la mitad del dinero establecido en el contrato más lo gastado en el avituallamiento del barco y lo correspondiente a los riesgos corridos por el depósito del dinero que tenía que llevar a Flandes. Contrato que no se había cumplido en virtud de los mandamientos reales que prohibían la salida al mar por miedo a los corsarios (Archivo de la Chancillería de Valladolid. Escribanía de Pérez Alonso. Pleitos fenecidos. Signatura 931-05 (antiguo leg. 176). 1569-1571). De igual modo, ante esta instancia judicial se desarrolló un proceso por el pago a Pedro del Hoyo de los 50 ducados que le faltaban de cobrar de los 110 en que se había fijado el fletamento de una nave que, por encargo de su factor, fletó para Pedro y Miguel de Erdara, mercaderes navarros, y por reclamación de los 40 ducados de oro que valían las mercancías de retorno que cargó en el puerto de La Rochelle para traerlas a España en nombre de los navarros. (Archivo de la Chancillería de Valladolid. Escribanía de Pérez Alonso. Pleitos fenecidos. Signatura 993-06 (antiguo leg. 188). 1526-1531).

(19) El pleito citado en primer lugar en la nota anterior se había resuelto en primera instancia ante el Corregidor de las Cuatro Villas de la Costa. Archivo de la Chancillería de Valladolid. Escribanía de Pérez Alonso. Pleitos fenecidos. Signatura 931-05 (antiguo leg. 176). 1569-1571.

(20) Así sucedió en el caso del pleito que se planteó por incumplimiento del contrato de fletamento por el que Martín Pérez de Segura se había obligado a entregar a Domingo de Albiztur ciertas mercancías de frutas y vinos de Jerez en el Puerto de Santa María para llevarlas a Inglaterra. Mercancías que no se habían entregado a tiempo, lo que había obligado a Domingo de Albiztur a regresar a San Sebastián de vacío, momento en que había sido asaltado por piratas, recibiendo graves daños en el barco. Archivo de la Chancillería de Valladolid. Escribanía de Pérez Alonso. Pleitos fenecidos. Signatura 605-02 (antiguo legajo 114). 1546-1548.

(21) IRADI, Juan Ángel. "Bermeo antiguo y moderno descrito y pintado en lo más notable. Año 1844", *Revista Bermeo*, 3, 1983, pp. 11-118, por la cita, p. 19 y GUIARD Y LARRAURI, Teófilo. *La industria naval vizcaína. Anotaciones históricas y estadísticas desde sus orígenes hasta 1917*. Bilbao: 2ª. ed., corregida y aumentada por Manuel Basas Fernández, 1968, por la cita, p. 37.

(22) Como aconteció en el caso del conflicto entre el concejo de La Coruña y un mercader vasco por la represalia ejercida por éste en el puerto. Archivo General de Simancas. Registro General del Sello. IX-1493, 93, cita tomada de FERREIRA PRIEGUE, Elisa. *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña: 1988, p. 361.

(23) GILLIODTS VAN SEVEREN, Louis. (ed.) *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges. Recueil des documents concernant le commerce maritime et intérieur; le droit des gens public et privé et l'histoire économique de la Flandre*. I, (1280-1550). Brujas: 1901. II. (1550-1777). Brujas: 1902, por la cita, I, pp. 137-139.

(24) GILLIODTS VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancien consulat*, cit., I, p. 205.

(25) GILLIODTS VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancien consulat*, cit., I, pp. 227-228.

(26) *Leges Burgorum*. Capítulo XXVII, véase en PARDESSUS, Jean Marie. *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, 6 vols. París: I, 1828; II, 1831; III, 1834; IV, 1837; V, 1839; VI, 1845, por la cita, IV, pp. 219-220.

(27) SANBORN, Frederic Rockwell. *Origins of the early english maritime and commercial law*. Oxford: 1930, reimp. 1989, pp. 273-278.

(28) ORELLA UNZUE, José Luis. *El delegado del gobierno central en Guipúzcoa. Estudio histórico-jurídico del Corregidor guipuzcoano durante el reinado de Isabel la Católica (1474-1504)*. San Sebastián: 1987, p. 42 (cita tomada de ERKOREKA GERVA-SIO, *Análisis histórico-institucional*, cit., p. 236).

(29) La relación de este pleito debía formar parte del documento 23 del legajo 3 del Archivo del Cabildo de San Martín de la Mar, como aparece señalado en *Copia de los índices topográfico y de materias del Archivo del Cabildo de San Martín de la Mar de la villa de Santander*. Biblioteca Municipal de Santander. Sección Fondos modernos, manuscrito 272, publicada por MAZA SOLANO, Tomás. "Documentos del archivo del Cabildo de San Martín de la Mar de Santander", *Altamira*, 2, 1935, pp. 145-195.

(30) SERNA VALLEJO, "Algunas cuestiones en torno a la cofradía de hijosdalgos, mareantes, navegantes y pescadores de San Martín de Laredo", BARÓ PAZOS, Juan / SERNA VALLEJO (eds.). *El Fuero de Laredo en su octavo centenario*. Santander: 2001, pp. 405-449, por la cita, pp. 426-429.

(31) Mandamiento de Alfonso XI dirigido a los alcaldes del mar de Sevilla. Biblioteca Nacional. Manuscrito 716, fols. 64vº-69. Publicado por CALDERÓN ORTEGA, José Manuel. *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*. Madrid: 2003, pp. 329-330.

(32) Incluso en la *Ordonnance de la marine*. Fontainebleau, agosto de 1681. ISAMBERT, François-André / JOURDAN, Athanase-Jean-Léger / DECRUSY. *Recueil général*

*des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, 29 vols. París: 1821-1833, 19, pp. 282-366.

(33) Ya en el siglo XVIII, Dou y Bassóls optó por denominarlas “jurisdicciones privilegiadas” en virtud de que son las que “por privilegio, ó ley especial tienen juzgado particular”. DOU Y BASSÓLS, Ramón Lázaro de. *Instituciones del derecho público general de España con noticia del particular de Cataluña...* 9 vols. Barcelona: 1975, reproducción facsimilar de la edición de Madrid: 1800-1803, por la cita, II, p. 56.

(34) Sobre la jurisdicción marítima en la Corona de Castilla véase: CORONAS GONZÁLEZ, Santos. “La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI” *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*, León, 1979, pp. 9-169; GACTO FERNÁNDEZ, Enrique. *Historia de la jurisdicción mercantil en España*. Sevilla: 1971, especialmente, pp. 9-28 y MARTÍNEZ GIJÓN, José. “La jurisdicción marítima en Castilla durante la Baja Edad Media”, *Recueils de la Société Jean Bodin, XXXII. Les grandes escales. I. Antiquité et moyen age*. Bruselas: 1974, pp. 347-363.

(35) En la mayor parte de las cofradías, estos oficiales recibieron el nombre de alcaides de mar, aunque en algunas de las cofradías vascas se les llamó también ustrumanes o cónsules del mar. Por otra parte hay que tener en cuenta que en algunas ocasiones no llegó a existir un oficial encargado específicamente de la administración de la justicia entre los cofrades, sino que la función jurisdiccional recayó en el oficial más importante de la cofradía, el mayordomo, quien junto a otras labores se ocupó de esta importante función.

(36) En relación a la cuestión del almirantazgo castellano, además de los trabajos ya clásicos, de CONCHA, Ignacio de la Concha. “El Almirantazgo de Sevilla. Notas para el estudio de las instituciones mercantiles en la edad moderna”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 19, 1948-1949, pp. 459-525; PÉREZ-EMBED, Florentino. “El Almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe”, *Anuario de Estudios Americanos*, 1, 1944, pp. 1-170 y TORRES SANZ, David. *La administración central castellana en la baja edad media*. Valladolid: 1982, pp. 235-237, véanse también: CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla*, cit.; CALDERÓN ORTEGA / DÍAZ GONZÁLEZ, Francisco Javier. “Los almirantes y la política naval de los Reyes de Castilla en el siglo XIII”, *Homenaje al profesor D. Luis García San Miguel*. Alcalá de Henares: 2001, pp. 103-127, “Los Almirantes de Castilla y el conocimiento de los pleitos de corsarios: reflexiones en torno a un documento de Enrique III de 1399”, *Las innovaciones en la Historia del Derecho*. Actas de las I Jornadas de Historia del Derecho “Ramón Carande”. Madrid: 2000, pp. 111-141 y “Los Almirantes del “siglo de Oro” de la Marina castellana medieval”, *En la España Medieval*, 24, 2001, pp. 311-364.

(37) Gacto Fernández apunta que probablemente esta jurisdicción de los barqueros sevillanos tuviera su origen en el período de la dominación musulmana. GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción*, cit., p. 14.

(38) En 1292 Sancho IV autorizó a estos barqueros a elegir anualmente sus alcaldes, aunque en diciembre del mismo año les privó de tal privilegio, estableciendo la competencia del monarca o de sus alcaldes mayores para la designación de los alcaldes de los barqueros y la apelación ante éstos, a diferencia de la práctica que había existido hasta entonces conforme a la cual las alzadas se realizaban de igual modo que las alzadas de la mar. Privilegio de Sancho IV dado en Córdoba el 30 de diciembre de 1292. Biblioteca Nacional. Manuscrito 716, fol. 32. Publicado por TENORIO CERERO, Nicolás. *El concejo de Sevilla. estudio de la organización político-social de la ciudad desde su reconquista hasta el reinado de Alfonso XI (1248-1312)*. Sevilla: 1995, con un estudio e índices realizados por F.M. Pérez Carrera, edición facsímil de la hecha en Sevilla: 1901, doc. XXVI, pp. 232-233: "Otrosi a lo que dezides en razon de los alcalls barqueros que fueron syempre puestos por my o por mys alcalls mayores de y de la villa e quando alguno se alçaua de su juicio que los alcaldes que venyan ante los mis alcaldes e que agora que ganaron una mi carta en que fazian los barqueros mismos alcaldes de cada anno e las alçadas que las llevaban a las alçadas de la mar a esto uos digo que tengo por bien que los tales alcalls barqueros que sean puestos por my o por los alcalls mayores que estouieren por mi en vuestro lugar e que las alzadas que uengan antellos assi como siempre fue usado e si alguno contra esto fuere mando por esta mi carta al adelantado o al que touiere su lugar e al alcalls mayor e alguazil que y fuere que gelo fagan guardar asy como en esta carta dice e non fagades ende al".

(39) La conservación de la jurisdicción bajo los reinados de estos monarcas se documenta en la carta de privilegio de fuero a favor de los cómitres, barqueros, pescadores y gente de mar dada por Fernando IV en Sevilla el 20 de mayo de 1310, publicada por BENAVIDES, Antonio. *Memorias de D. Fernando IV de Castilla*. Madrid: 1860, II, doc. DXVII, pp. 746-749.

(40) CORONAS GONZÁLEZ, "La jurisdicción mercantil castellana", cit., pp. 32-33 y MORALES BELDA, Francisco. *La Hermandad de las Marismas*. Barcelona: 1974, p. 45.

(41) En opinión de Martínez Gijón debió de ser frecuente que el rey delegase el nombramiento de los alcaldes del mar en los alcaldes mayores de Sevilla. MARTÍNEZ GIJÓN, "La jurisdicción marítima en Castilla", cit., p. 350.

(42) Privilegio otorgado por Fernando III a Sevilla el 15 de junio de 1250. "Otrossí damos e otorgamos a los de la Mar, por merçed que les fazemos, que ayan su alcalldes que los judgue toda cosa de mar, fuera end homezillos e calonnas e heredamientos e debdas e



empennamiento e todas las otras cosas que pertenescen a fuero de tierra. E estas cosas que pertenescen a fuero de tierra e non son de mar an a iudgar los alcalldes de Seuilla por fuero de Seuilla, que les nos damos de Toledo. Et este alcalld de deuémosle nos poner o los que regnaren después de nos. E si alguno non se pagare del iudizio deste alcalld, que el alcalld cate seys omes bonos, que sean sabidores del fuero de la mar, e que lo acuerde con ellos; e que muestre al querelloso lo que él e aquellos seys omes bonos tienen [por derecho]; e si, el querelloso non se pagare del iudizio que acordare el alcalld con aquellos seys omes bonos, que se alçe a nos o a los que regnaren después de nos”. BORRERO FERNÁNDEZ, Mercedes / FERNÁNDEZ GÓMEZ, Marcos / IGLESIA FERREIRÓS, Aquilino / OSOTS SALCEDO, Pilar / PARDO RODRÍGUEZ, María Luisa. Sevilla. *Ciudad de Privilegios. Escritura y poder a través del privilegio rodado*. Sevilla: 1995, pp. 181-184.

(43) Teniendo en cuenta la utilización de esta expresión tan genérica que aparece en el privilegio creo que debe entenderse que a esta jurisdicción quedaban sujetas todas las personas vinculadas con alguna faceta de la actividad marítima, ya fuera la comercial, motivo por el que los comerciantes que traficaban por el mar debían de acudir a esta jurisdicción; la pesquera, por lo que también los pescadores estaban sujetos a ella; o la mareante de forma que los hombres del mar, quienes hacían navegar las embarcaciones, también debían acudir ante estos alcalldes del mar para resolver los problemas relacionados con el mar. Interpreto de este modo el texto porque si en el privilegio se manifiesta expresamente que esos alcalldes juzguen toda cosa de la mar, sin distinguir entre las diversas actividades, creo que se debe entender que la jurisdicción de estos alcalldes se extendía sobre todas las actividades marítimas con independencia de su naturaleza, con la única excepción de los barqueros que contaban con sus propios alcalldes. Lo que me permite considerar que en este momento se constituyó en Sevilla una jurisdicción particular de todos los navegantes, de la que sólo quedaron excluidos los barqueros.

(44) Martínez Gijón, desde otras perspectivas, de igual modo interesantes, calificó esta jurisdicción de objetiva, única y técnica por cuanto el fecho de la mar fue lo que determinó su establecimiento, porque los encargados de ejercerla debían ser personas conocedoras del fuero de la mar y, finalmente, porque no aparecía fragmentada en función de los diferentes gremios. MARTÍNEZ GIJÓN, “La jurisdicción marítima”, cit., p. 349.

(45) Privilegio de Fernando IV, dado en Sevilla el 2 de marzo de 1310, publicado en TENORIO CERERO, *El concejo de Sevilla*, cit., pp. 249-252: “Otrosi mando e tengo por bien que los dichos pescadores ayan sus alcalldes cadañeros entre si de su ofiço que los suelen aver e que ayan su escrivano qual ellos quisiere por si e que libren estos sobredichos alcalldes todos los pleitos que entre ellos acaescieren en hecho de sus pesquerias tambien de

la mar como del río tan bien del pescado fresco como del salado así en lo que vendieren como en lo que compraren en toda la cibdad de Sevilla así en las partes como en las soldadas en la dicha ciudad o fuera si acaeciere en los alquileres como en los fletes de sus barcos de traer sus pescados en todas las otras cosas aquellos acaescieren del fecho de su oficio. otrosi que ningún alcalde de Sevilla hordinario nin otro alcalde ninguno los que agora son e seran daqui adelante que non judguen nin conoscan pleito ninguno de los oficios dichos pescadores e que de la sentençia que dieren los dichos alcaldes de los pescadores se alçaren que tomen la dicha alçada para ante los mis alcaldes mayores de Sevilla y non ante otros ningunos...”.

(46) Carta de privilegio de fuero a favor de los cómitres, barqueros, pescadores y gente de mar dada por Fernando IV en Sevilla el 20 de mayo de 1310, cit.: “...E mando que por cartas, e privilegios que algunos ganasen, que contra ellos, o contra parte de ellos fuese que non valiese, e que ningún alcalde, ni alguacil, ni escrivano non fuese, ni osasen de estos oficios, sino aquellos que ellos pusiesen cada año, e que non fuessedes osados de oyr ningún pleito que al fecho de la mar, ni del río perteneciese nuebamente por alsada, sino los alcaldes ordinarios que fuesen puestos cada año entre los omes de la mar, y ellos que imbiasen las alçadas al capitan, y dende a el almirante, así como siempre fuera uso, y costumbre. E otrosi que usasen por la mar, y por las aguas dulces en los navios, que fuesen con los pleitos que entre ellos acaesciesen, así en razon de la pesca como de fletes, y alquilees de los navios de la mar, como de todas las otras cosas que pertenecieren al fecho de la mar, y no ante otro ninguno”.

(47) Sobrecarta de Alfonso XI de 4 de junio de 1336. BENAVIDES, *Memorias de D. Fernando IV*, cit., p. 746.

(48) El modelo del Almirantazgo sevillano, a través de sus lugartenientes, se extendió a otras poblaciones del sur como fueron Sanlúcar de Barrameda, Puerto de Santa María y Cádiz desde los tiempos de Diego Hurtado de Mendoza. MARTÍNEZ DIEZ, Gonzalo. “Los Almirantazgos de Castilla y de las Indias después de 1492”, *Poder y presión fiscal en la América española (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Madrid: 1986, pp. 67-92, por la cita, p. 72.

(49) *Partidas*, II, IX, 24.

(50) De este modo, en el nombramiento como almirante de Ambrosio Bocanegra, de fecha 16 de agosto de 1370, se puede constatar ya cómo la competencia del almirante se extendía sobre los navegantes: “E por esta mi carta o por el traslado della signado de escrivano publico mando a todos los capitanes y cómitres y naucheles y maestros de las naos y a todos los omes de la mar y del río y a los pescadores y a los varqueros del río, e a todos los otros qualesquier que andan en la mi flota o fuera de la mi flota en qualesquier nabios o

anduvieren de aquí adelante, de qualquier estado o condizion que sean, que vos aian y rresçiban por mi Almirante mayor de la mar e vos obedezcan y fagan vuestro mandado asi como de mi Almirante mayor de la mar, e asi como farian por el mi cuerpo mesmo". Real Academia de la Historia. Colección Salazar y Castro, M-9, fols. 75-76.

(51) Carta de privilegio de fuero a favor de los cómitres, barqueros, pescadores y gente de mar, cit.

(52) PÉREZ EMBID, "El Almirantazgo", cit., p. 62 y GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción*, cit., p. 20.

(53) En realidad, los aspectos relativos a la jurisdicción del almirantazgo que de verdad preocupaba a los monarcas y a los titulares del oficio eran los militares y, en especial, los económicos que se derivaban del ejercicio del cargo en los distintos lugares de la costa. De manera que los concernientes a la administración de la justicia entre los navegantes ocuparon un lugar secundario. Téngase en cuenta que los rendimientos económicos anejos al cargo de almirante eran importantes e interesaban tanto a la monarquía como a los almirantes. Su naturaleza era diversa porque mientras que unos tenían su origen en los botines de guerra, otros lo tenían en la carga y descarga de las naves y otros se institucionalizaron tras la creación de la Casa de la Contratación sevillana (CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla*, cit., pp. 271-305). Esto explica porqué, mientras que por un lado en distintas ocasiones los almirantes se dirigieron a la Monarquía para que se les confirmaran sus derechos en los distintos lugares de la costa castellana y aquélla amparó a través de diferentes disposiciones tales pretensiones, por otro lado, ni la Corona ni los almirantes se opusieron, en la mayor parte de las ocasiones, a la existencia de los alcaldes de mar.

(54) De modo muy claro, en el nombramiento como almirante de Alonso Enríquez de 4 de abril de 1405 se le atribuye la jurisdicción sobre todos los navegantes. En el mismo, además de ordenarse, tanto a las autoridades como a los navegantes, que obedecieran al almirante, se le atribuye el conocimiento de todas las causas marítimas y se le faculta para el nombramiento de oficiales propios en los puertos marítimos: "E por esta mi carta mando a todos los prelados e maestros, condes e rricos omnes e cavalleros e escuderos e a todos los conçejos e allcaldes e alguaziles e merinos, prestameros, prevostes e otras justiçias e ofiçiales qualesquier de muy noble çibdad de Sevilla e de todas las otras çibdades e villas e logares de los mis rregnos e señorios, e los capitanes de la mar e al mi armador de la flota e patrones e cómitres de las mis galeas, e a los maestros e marynos e mareantes e otras personas qualesquier que andodieren e navegaren por la mar, e a qualquier o qualesquier dellos, que vos ayan e obedezcan a vos el dicho don Alfonso Enriquez por mi Almirante mayor de la mar en todas las cosas e cada una dellas que al ofiçio de Almiantadgo pertenesçen... Ca

por esta mi carta vos do todo mi poder conplidamente para que podades usar e usedes de la jurediçion çevil e creminal que al dicho ofiçio de Almirantazgo pertenesçe e pertenesçer deven en qualquier manera en todos los fechos de la mar, asy para dar cartas de represarias e judgar todos los pleitos que en ella acaesçieren, conmo en los puertos o en los logares dellos fasta donde entre agua salada o navegar los navios, e que vos el dicho Almirante aya-des poder de poner e pongades vuestros allcaldes e alguaziles e escrivanos e ofiçiales en todas las villas e logares de los mis rregnos que son puertos de mar, para que conozcan e libren los pleitos criminales e çeviles que acaesçieren en la mar e en el rrio donde allega la cresçiente e menguante, segund e en la manera que mejor e mas conplidamente los otros almirantes pasados la posyeron e posyerdas en la dicha çibdad de Sevilla. E por esta mi carta mando a los del mi consejo e a los oydores de la mi Abdiencia e allcaldes de la mi corte e a todas las otras justiçias de las dichas villas e logares de los puertos de la mar e de los mis rregnos que se non entremetan de conosçer nin librar los dichos pleitos nin perturban a vos nin a los dichos vuestros ofiçiales de la dicha vuestra jurediçion que podierdes por vos para conosçer de los dichos pleitos en la manera que dicha es...". El documento puede verse en CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla*, cit., pp. 333-335.

(55) Ordenamiento de Cancillería otorgado, según se cree, en las Cortes celebradas en Toro en 1371. *Cortes de los antiguos Reinos de León y de Castilla publicadas por la Real Academia de la Historia*. II, Madrid, 1863, pp. 217-243, por la cita, p. 234.

(56) El enfrentamiento entre el almirante Alfonso Enríquez y el concejo de La Coruña por el ejercicio de la jurisdicción en esta población llegó a los tribunales, expidiéndose, finalmente, carta ejecutoria por Juan II el 26 de agosto de 1421 a favor del almirante. En la sentencia se declaraba que el dicho "...almirante o el que su poder oviese, podiese poner e pusiese de aquí adelante allcaldes e alguaziles e ofiçiales en la dicha villa de La Coruña para que librasen en ella conmo en puerto de mar, todos los pleitos çeviles e criminales que acaesçiesen en la mar o en el rrio donde llegare la cresçiente e menguante e escrivanos por quien pasen los dichos pleitos" y se ordenaba al conejo coruñés que consintiera poner los dichos allcaldes e alguaziles e escrivanos e ofiçiales e usasen con ellos e cada uno dellos en los dichos ofiçios, e non consentiesen que los allcaldes e ofiçiales de la dicha villa conosçiesen de los tales pleitos..." (CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla*, cit., pp. 337-343). Las vicisitudes de este enfrentamiento pueden verse en CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla*, cit., pp. 171-173.

(57) Carta de Juan II de 4 de enero de 1429, dirigida a los concejos de Santander y San Vicente para que se admitiera a los oficiales que nombrase el almirante (alcaldes, alguaciles y escrivanos) para que resolviesen los pleitos, tanto civiles como criminales, que se

planteasen en el mar y en ambos puertos. CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla*, cit., pp. 173-174.

(58) Carta de Juan II de 12 de enero de 1442. El texto puede verse en CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla y la jurisdicción mercantil marítima: Una historia conflictiva (1250-1560)*. Tesis doctoral. Universidad de Alcalá de Henares. Curso 2001-2002, pp. 655-659.

(59) La posibilidad de que se consolidará en los puertos guipuzcoanos la jurisdicción marítima criminal del Almirantazgo se desvaneció de manera definitiva en 1461 cuando Enrique IV otorgó a los procuradores de la Hermandad de Guipúzcoa la facultad de resolver las causas de muertes, robos, fuerzas, males y daños en las que estuvieran involucrados los hermanos y vecinos en el mar. *Libro Viejo de Guipúzcoa del bachiller J. Martínez de Zaldivia*, I parte, título 11(=Ordenanzas de 1583, tit. 10, ley 3 = Nueva Recopilación de los Fueros... de Guipúzcoa, tit. 10, cap. 3).

(60) En los puertos vizcaínos tampoco se pudo consolidar la institución del almirante porque de manera expresa en 1452 se rechazó su jurisdicción en los términos siguientes: “[12] Que no aya almirante en Vizcaya, ni los vizcaynos tengan subjeçion a almirante alguno. Otrosí los dichos vizcaynos, así de las Villas como de la Tierra Llana de Vizcaya e durangueses e de las Encartaciones, dixieron que eran francados e livertados por uso e costumbre de tanto tiempo acá que en memoria de homes non es en contrario, de non aver almirante ni ofiçial suyo ninguno, ni yr a sus llamamientos, ni obedecer sus cartas por mar ni por tierra, ni le pagar derecho ni tributo alguno que sea por cosa que ellos tomen con sus navíos, por mar ni por tierra. Por quanto las dichas Villas e Tierras Llanas sienpre fueron e son de el Rey, así como Sennor de Vizcaya, e non de otro alguno que fuese. De el qual Sennor cumplieron e cumplieran sus cartas e mandamientos, así como a su Sennor, que non sea contra sus Fueros e usos e costumbres e privilegios. Que el Sennor de Uizcaya, así como sennor de Vizcaya, nunca ovo almirante en el Sennorío de Vizcaya, ni lo ha oy”. Fuero de Vizcaya aprobado en la Junta General de 2 de junio de 1452. He podido efectuar esta consulta en el texto de la edición crítica del Fuero de Vizcaya de 1452 que ha preparado Gregorio MONREAL ZÍA. El texto se halla en prensa para su publicación en inglés con el título *The Old Law of Biscay*, que realizará el Center for the Basques Studies de la Universidad de Nevada; y dentro del presente año será publicado también, con un aparato crítico más amplio y un extenso estudio introductorio, por la Fundación para el estudio del Derecho Histórico y Autonómico de Vasconia, de San Sebastián.

(61) Pese a estas disposiciones no fue posible la consolidación de los oficiales del almirantazgo en las Cuatro Villas de la Costa, razón por la cual en 1486 los Reyes Católicos

ordenaron a las justicias de Santander, Laredo, Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera que reprimieran los delitos que se cometieran en los puertos, rías y abras, persiguiendo a los delincuentes como si se tratara de casos de hermandad.

(62) Arévalo, 23 de enero de 1445. Archivo de Indias. Patronato, leg. 295, doc. 120. Cita tomada de PÉREZ EMBID, "El Almirantazgo", cit., p. 52.

(63) El texto de esta disposición puede verse en CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla*, cit., p. 395.

(64) En relación a los consulados aragoneses me parece oportuno señalar que, aunque nacieron con un carácter eminentemente marítimo, a partir del siglo XIV se inició en ellos un proceso que condujo a la expulsión de los hombres del mar de tales instituciones, a propiciar su control por parte de los mercaderes y, finalmente, a atribuirles la jurisdicción mercantil con carácter general, tanto marítima como terrestre. Concesión que se efectuó en 1401 para los consulados de Barcelona, Mallorca, Perpiñán y Tortosa y en 1493 para el de Valencia, lo que permitió a los consulados aragoneses asumir el conocimiento de las causas mercantiles terrestres con la misma amplitud con la que venían resolviendo las controversias marítimas. GARCÍA SANZ, Arcadio. *Llibre del Consolat de Mar*. III. 1. *Estudi jurídic*. Prólogo de J.M. Font Rius. Barcelona: 1984, pp. 116-125.

(65) ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional*, cit. pp. 235-236.

(66) Real Provisión de Felipe II confirmando las ordenanzas de la cofradía de pescadores de San Martín de Laredo. Madrid, 16 de febrero de 1577. Archivo Histórico Provincial de Cantabria. Cofradía de San Martín, leg. 1, doc. 8 (antiguo Laredo, leg. 8, doc. 2), el articulado de la ordenanza en fols. 2-6.

(67) Con independencia de algún asentamiento previo, la población de Comillas tuvo su origen a partir de 1483. Momento en el que, con motivo del incendio que asoló San Vicente de la Barquera, un grupo de barquereños se instaló en el lugar de Comillas. Sin embargo, los habitantes de la nueva población no consiguieron hasta 1503 el privilegio de poder pescar libremente, institucionalizándose a partir de entonces la cofradía de pescadores (Confirmación del privilegio de las dos leguas a la villa de San Vicente de la Barquera por los Reyes Católicos. Alcalá de Henares, 15 de enero de 1503, documento publicado en SAINZ DÍAZ, Vicente. *Notas históricas sobre la villa de San Vicente de la Barquera*. Santander: 1973, pp. 194-197.

(68) ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional*, cit. pp. 236-237.

(69) ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional*, cit. pp. 238-239.

(70) ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional*, cit. pp. 243-244.

(71) *Nueva Recopilación*, III, XIII, 1 = *Novísima Recopilación*, IX, II, 1.

(72) *Nueva Recopilación*, III, XIII, 1 = *Novísima Recopilación*, IX, II, 2. Pese a este reparto de competencias entre el Consulado bilbaíno y las cofradías de mareantes del Señorío, en algunas ocasiones se plantearon diferencias entre estas instituciones. Así sucedió, entre otras ocasiones, en los años centrales del siglo XVIII momento en que el Consulado intentó asumir la competencia en la resolución del conflicto planteado entre el maestre de una lancha y los oficiales de la cofradía de Plencia por los obstáculos que el maestre afirmaba que la cofradía le ponía para navegar. Recurrida la sentencia de primera instancia ante el Juez Mayor de Vizcaya, éste resolvió a favor de la cofradía, reconociendo la competencia de la hermandad en los asuntos profesionales y limitando la competencia del Consulado a las causas mercantiles. ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional*, cit. p. 242.

(73) Así en el capítulo segundo de las ordenanzas de 1682 se dice que “Acordaban y acordaron que en cada un año de aquí adelante y perpetuamente haya de haber en esta casa de la contratación y Consulado un prior y dos consules... para que conozcan y tengan jurisdicción para conocer de todos los pleitos causas y negocios en cualquier manera tocantes al comercio y navegación”. El texto de estas ordenanzas véase en LAZCANO, Samuel. *Creación y ordenanzas del Consulado de San Sebastián*. San Sebastián: 1986, pp. 65-221.

(74) Las relaciones del Consulado con la cofradía de mareantes de San Pedro de San Sebastián, que contaba con autonomía jurisdiccional, debieron ser conflictivas. Sin embargo, la falta de fuentes que ilustren acerca el desenvolvimiento de la cofradía en época moderna hace difícil proporcionar una respuesta definitiva. En todo caso, de las bases de datos de IRARGI he obtenido la información de la existencia de un expediente en el Archivo Histórico Nacional de 1756 acerca de los excesos que, en opinión del Consulado, habían cometido los mareantes de San Sebastián (Archivo Histórico Nacional. Consejos suprimidos. Consejo y Cámara de Castilla. Escribanía o Sala de Gobierno. Expediente de gobierno y oficio, leg. 10680 / Exp S.N., 63 folios), que me permite aventurar que tras la erección del Consulado no se disolvió la cofradía de San Pedro y que, en efecto, se plantearon problemas con las autoridades consulares.

En todo caso, téngase en cuenta que existen distintas posturas acerca de la suerte que corrió la cofradía tras la constitución del Consulado. De manera que mientras algunos autores, entre otros, Soraluze, consideran que, de igual modo que sucedió con la cofradía donostiarra de Santa Catalina que agrupaba a los comerciantes y nautas vinculados al tráfico comercial marítimo, la cofradía de pescadores se agregó al Consulado (SORALUZE, P.M. “Las cofradías de mareantes de San Sebastián desde la edad media hasta nuestros días”, *Revista Euskal Herria*, 1893, XXVIII, pp. 380-384, 407-414, 459-466, por la cita p. 413,

tomada de ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional*, cit., p. 48), otros, como es el caso de Erkoreka Gervasio, sostienen que la cofradía de San Pedro mantuvo su existencia hasta el siglo XIX (ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional*, cit., p. 48).

(75) De acuerdo con las nuevas ordenanzas de 1766 la competencia del consulado se extendía a los negocios, causas y debates que ocurrieren entre comerciantes y personas de trato, compañeros y factores, tanto sobre mercaderías, compras y ventas de ellas, como sobre cambios, seguros, cuentas y compañías que hubiere con todo lo demás accesorio á ello” y a las “diferencias que se suscitaren entre los mareantes de los puertos de esta Provincia de Guipuzcoa, capitanes de navío, y maestros de embarcaciones que arribasen á ellos de Europa, ya sea al tiempo de su arribada, ó ya al salir de ellos, en orden á atogages, socorros y demas faenas de mar. Novísima Recopilación, IX,II, 6.

(76) La cofradía de Santa Catalina se incorporó al Consulado tras haber sido la impulsora de su creación. Por esta razón no se plantearon conflictos de competencia entre la jurisdicción del nuevo consulado y el mayordomo de la cofradía que hasta ese momento había desempeñado funciones jurisdiccionales. En cualquier caso existen algunas dudas acerca de si esta incorporación fue o no inmediata. BANUS AGUIRRE, “Ordenanzas de la Cofradía”, cit., pp. 83 y 88.

(77) Así, ya en las ordenanzas de la cofradía confirmadas por los Reyes Católicos en 1489 se señala que la hermandad está integrada por “maestros de naos, mercaderes, pilotos y mareantes”, idea que se reafirma en la confirmación de Carlos I en 1539 y que de nuevo se desprende del artículo primero de las nuevas ordenanzas de 1642 porque, aunque en esta ocasión de manera genérica se dice que la cofradía es de los mareantes de San Sebastián, en el capítulo citado en el cuerpo electoral del cabildo se incluyen a “los capitanes, pilotos, dueños de naos y bajeles, maestros de chalupas y marineros, y todas las personas que hubieren sido armadores de navíos y bajeles y cargadores de hacienda”. El texto de las ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina véanse en BANUS AGUIRRE.: “Ordenanzas de la Cofradía...”, cit., pp. 90-106.

(78) El Consulado de la Universidad de cargadores a Indias se creó por Real Provisión de 23 de agosto de 1543 con unas competencias similares a las del Consulado de Burgos. Por este motivo también quedaron fuera de su ámbito competencial la mayor parte de los asuntos marítimos. El texto por el que se erige el consulado sevillano en CAPMANY, Antonio de. *Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado*. Madrid: 1791 (se ha manejado la reedición de la obra de

---



Capmany que bajo el título *Libro del Consulado del mar*, edición del texto original catalán y traducción castellana de Antonio de Capmany, y con prólogo de José María Font Rius, se publicó en Barcelona en 1965) pp. 690-694 y el texto de las ordenanzas de 1554 en las páginas 695-705.

(79) PÉREZ EMBID, "El Almirantazgo", cit., p. 62 y GACTO FERNÁNDEZ, *Historia de la jurisdicción*, cit., p. 20.

(80) Estos alcaldes de mar se contemplan en las ordenanzas de la cofradía de pescadores de Sevilla de 1512 (SÁÑEZ REGUART, Antonio. *Diccionario histórico de las artes de la pesca nacional*. Madrid: 1988, 2 vols.: Edición facsímil de la de Madrid: I y II, 1791; III, 1792; IV, 1793; V, 1795. La edición de 1988 en dos volúmenes, contiene en el primer volumen las láminas del diccionario y en el segundo los cinco tomos del texto. Por la cita, tomo I (en el vol. II de la reed.), pp. 184-185) y su existencia aún está documentada en 1620 (SMITH, Robert Sidney: *Historia de los consulados de mar (1250-1700)*. Barcelona: 1978, p. 60).

(81) En la ciudad de Sevilla, durante los siglos modernos, los mareantes y los pescadores se organizaron en instituciones diferentes. De manera que, por un lado, se creó una cofradía de pescadores y, por otro, se constituyó la "Universidad de los maestros, e pilotos, e capitanes, e señores de naos de la navegación de las Indias", cuya existencia está ya documentada en 1555. En relación a esta institución véase *Actas de la universidad de mareantes*, estudio preliminar de Luis Navarro García y transcripción de María del Carmen Borrego Plá. Sevilla: 1972.

(82) Esta finalidad se expresó en el momento de organizarse el almirantazgo francés como jurisdicción marítima en el edicto de Enrique III de 1584: Artículo 14: "...pour plus prompt expédition de justice et afin qu les maistres, contremaistres, mariniers et antres fréquentans la mer, ne soyent retardez au fait et exercice de ladite navigation, les officiers de ladite admiraulté en première instance tiendront ladite jurisdiction trois jours la sepmaine pour les gens de la ville où icelle jurisdiction será tenue, et de la coste de la mer, mais pour les marchans forains tiendront ladite jurisdiction de jour en jour et d'heure à autre". *Édit sur la jurisdiction de l'amiral, le droit de prise, la pêche du hareng, l'entretien des navires*, etc. París, marzo de 1584. ISAMBERT / JOURDAN / DECRUSY, *Recueil général des anciennes lois*, cit., 14, 2ª parte, mayo de 1574 a agosto de 1589, pp. 556-590.

(83) En relación a los momentos iniciales del Almirantazgo francés véase MENAGER, L.R. *Amiratus. L'émirat et les origines de l'Amirauté (XIe-XIIIe siècles)*. París: 1960, pp. 133-154.

(84) Ordenanza de Carlos V sobre la jurisdicción del Almirantazgo contra la piratería... 7 de diciembre de 1373. Puede verse en TWISS, *The Black Book*, cit., I, pp. 430-442.

(85) *Droit et preeminences demondit seigneur ladmiral*, cit.

(86) DESJARDINS, Arthur. *Traité de Droit commercial maritime. Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*. París: 1890, pp. 72-73.

(87) *Édit sur la jurisdiction de l'amiral, le droit de prise...*, cit.

(88) Artículo 2: "Aura cognoissance, jurisdiction et définition de tous faits, querelles, différens, crimes, délits et maléfices, tant durant la guerre et à l'occasion d'icelle, que de l'enterinement des rémissions des cas commis sur la mer et greves d'icelle, pareillement du fait de marchandise, pescheries, frettemens, affrettemens, ventes et bris de navires, contracts passez pour les choses susdites, chartes-parties, polices d'assurabce, brevets et autres choses quelconques survenans sur la mer et greves d'icelle, comme nostre lieutenant général seul et pour le tout és lieux susdits, laquelle cognoissance, jurisdiction et diffinition, nous avons interdite à tous autres nos juges".

(89) Artículo 3: "Cognoistra privativement à iceux des causes civiles et criminelles de ceux de la hande theutonique, Austerlins, Anglais, Ecossais, Portugais, Espagnols, et autres estrangers, soit que des procez et différens soyent entre eux ou avec nos sujets ou chacun d'eux poru quelque cause et occasion que ce soit".

(90) La competencia de los lugartenientes del almirante francés en los distintos puertos franceses en el conocimiento de las causas marítimas, actuando como jurisdicción ordinaria, queda atestiguada entre otras fuentes en un certificado emitido por los regidores de la villa de Caen, a petición de un comerciante escocés, en el que se dice expresamente que los lugartenientes del almirante en las sedes de Oystrehan y de Caen "ont jurisdiction ordinaire pour cognoistre des differentz et proces qui proviennent du fait de la marine et de la navigation, traictes des marchandises portees par mer et de tout ce qui en deppend privativement a tous autres juges...". GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancien consulat*, cit., II, pp. 518-519.

(91) La época de máximo esplendor del Almirantazgo francés debe situarse en los años finales del siglo XVII, tras la promulgación de la *Ordenanza de la Marina* de 1681 (*Ordonnance de la marine*, cit., en particular el libro primero dedicado al Almirantazgo), gracias a la cual el Almirantazgo francés resultó fortalecido, después de que en tiempos de Richelieu, en concreto 1626, la institución hubiera atravesado una importante crisis tras suprimirse temporalmente.

(92) VIGNOLS, L. "Une source documentaire trop peu utilisée: Les archives des

anciennes amirautés françaises”, *Annales d’Histoire Économique et Sociale*, 1930, pp. 565-571, por la cita, p. 566.

(93) Mientras que la incorporación de la Guyena a los dominios del rey de Francia se realizó entre los siglos XIV y XV, en el marco de la Guerra de los Cien Años, la integración del ducado de Bretaña en la Corona francesa se realizó entre 1491 y 1532 a través de una hábil política matrimonial por medio de tres sucesivos matrimonios en el momento en que la duquesa Ana, última heredera del ducado, se casó sucesivamente con Carlos VIII y Luis XII y posteriormente su hija Claude contrajo matrimonio con Francisco I, lo que permitió que, finalmente, el ducado pasara junto con la Corona, a su primogénito Enrique II.

(94) En relación al Almirantazgo de Guyena véase GOURON, Marcel. *L’amirauté de Guienne depuis le premier amiral anglais en Guinée jusqu’à la Révolution*. Tesis. París: 1938 y por lo que se refiere al Almirantazgo de Bretaña, DARSEL, J. *L’Amirauté de Bretagne, des origines à la Révolution de 1789*. Tesis. París: 1954.

(95) Véase MARSDEN, R.G. (ed.). Introducción a *Documents relating to the law and custom of the sea*. I. (AD, 1205-1648). Londres: 1915. II. (AD. 1649-1767). Londres: 1916. Reimpresión, Londres: 1999; SANBORN, Origins of the early english maritime, cit., pp. 262-323; PLUCKNETT, T.F.T. *A concise history of the common law*. 4ª ed., revisada y aumentada, Londres: 1948, pp. 619-626.

(96) Otras ciudades inglesas en las que también existieron tribunales marítimos con este carácter fueron Londres, Rochester, Lostwithiel, Padstow, Dartmouth, Newcastle, Tynemouth, Scarborough, Chester, Kings’s Lynn y Harwich. SANBORN, *Origins of the early english maritime*, cit., p. 269.

(97) Capítulo 1 del Domesday de Gippewyz, publicado por TWISS: *The Black Book*, cit., II, pp. 16-20, por la cita, pp. 20-24.

(98) CARTER, Albert Thomas. “The early history of the law merchant in England”, *Law Quart. Rev.*, 17, 1901, p. 246, cita tomada de KRIEGER, Karl-Friedrich. *Ursprung und Wurzeln der Rôles d’Oléron*. Colonia: 1970, p. 102.

(99) SWINDEN, H. *The history and antiquities of the ancien Burgh of Great Yarmouth in the County of Norfolk*. Norwich: 1772, p. 144, cita tomada de KRIEGER, Ursprung, cit., p. 102.

(100) Los “Cinco Puertos” fue la asociación de los puertos ingleses del Canal de la Mancha, en el sudeste de Inglaterra, constituida con la finalidad de proporcionar hombres y naves a la armada real y de proteger el paso por el canal. Institución que alcanzó su máximo desarrollo y el mayor número de privilegios durante los siglos XIII y XIV. A los cinco puertos originales de Hastings, New Romney, Hythe, Dover y Sandwich se fueron añadien-

do paulatinamente más de treinta puertos. Acerca de esta liga véase MURRAY, K.M.E. *Constitutional history of the Cinque Ports*. Manchester: 1935.

(101) Estos motivos fueron estudiados de manera general por Merchán Álvarez, de manera que en este momento me limito, sobre la base de su trabajo, a determinar las ventajas y las circunstancias por las que esta vía de resolución de los conflictos fue útil para quienes intervenían de un modo u otro en el comercio por mar. Véase MERCHÁN ÁLVAREZ, Antonio. *El arbitraje. Estudio histórico-jurídico*. Sevilla: 1981, pp. 45-49.

(102) En el derecho castellano ambos tipos de arbitraje se prevén en las *Partidas* porque bajo la denominación de *árbitros*, el texto jurídico comprende dos tipos diferentes de arbitraje. El que corresponde a los *árbitros*, en sentido estricto, llamados también *árbitros de derecho*, y el que es competencia de los llamados arbitrades, alvidriadores o comunales amigos, quienes pueden proceder y decidir conforme a su leal saber y entender sin necesidad de sujetarse a las formalidades previstas por el derecho. *Partidas*, III, 4, 23. MERCHÁN ÁLVAREZ, *El arbitraje*, cit., pp. 70-78.

(103) MERCHÁN ÁLVAREZ, *El arbitraje*, cit., pp. 129-130.

(104) MERCHÁN ÁLVAREZ, *El arbitraje*, cit., pp. 142-148.

(105) Conforme al capítulo trece de las ordenanzas de la cofradía de Deva los cofrades que quisieran iniciar una acción, demanda o pleito civil contra otro de los cofrades tenían la obligación de hacérselo saber a los mayores con el fin de que éstos, convocando a ambas partes, procuraran avenirlos y concordarlos durante los ocho días siguientes a la comunicación a los mayores. Pasado ese plazo sin acuerdo, las partes podían dirigirse libremente a la justicia que quisieran. ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional*, cit., pp. 485-491.

(106) En Ondárroa, se prevé que si algunos de los hermanos cofrades se hallaren enemistados, los mayordomos les hagan amigos y para ello, siendo necesario, junten toda la cofradía y, al que fuere rebelde, el mayordomo le sancione con la prohibición de navegar. ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional*, cit. pp., 501-507.

(107) Capítulo 58 de las Ordenanzas de la Cofradía de San Pedro de Lequeitio. ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional*, cit. pp. 509-537.

(108) FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio*, cit., pp. 847-848.

(109) FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio*, cit., pp. 890-891.

(110) GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancien consulat*, cit., I, pp. 106-107.

(111) Como ejemplo, *Coustumes de Bretagne. Tréguier*, 1485. Biblioteca Nacional de Francia. Réserve F, 2187. Fols. 2vº-10vº. ZELLER, Heinrich Ludwig. "Das Seerecht von

Oléron nach der Inkunabel Tréguier, Paris, Bibliothèque nationale, Réserve F, 2187", *Sammlung älterer Seerechtsquellen*, XII, Heildeberg, 1915, pp. 1-29.

(112) Como ejemplo, ROUILLÉ D'ALENÇON, Guillaume le. *Le grand coutumier du pays et duché de Normandie*, fols. 61b de las adiciones y siguientes.

(113) Como ejemplo, el manuscrito del *Coutumier de la Vicomté de Dieppe*. Archives de la Seine Inférieure. Fols. 6rº-9rº. Se publica por BEAUREPAIRE, Charles de. *De la Vicomté de l'Eau de Rouen et de ses coutumes au XIIIe et au XIVe siècles*. Evreux: 1856, pp. 476-491.

(114) Manuscrito *Liber Horn* de los Archivos del Ayuntamiento de Londres. Fols. 355vº-360rº. Se publica por TWISS, *The Black Book*, III, pp. 1-33 y por KRIEGER, Ursprung, pp. 123-145.

(115) *Little Red Book of Bristol*. Archivos de la ciudad de Bristol. Fols. 31v.-33v.

(116) Manuscrito Oak Book de Southampton. Fols. 40rº-45vº. Se publica por STU-  
DER, Paul. *The Oak Book of Southampton of c. A.D. 1300, transcribed and edited from the unique Ms in the Audit House, with translation, introduction, notes...*, Southampton: I, 1910, II y III, 1911, por la cita, II, pp. 54-99.

(117) Manuscrito 10251 de la Biblioteca Nacional de Francia. Sede Richelieu. Nouvelles Acquisitions Françaises. Fols. 10rº- 15vº. Se publica por ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, Bibliothèque Nationale, Nouvelles Acquisitions Françaises, n. 10251", *Sammlung*, VIII, Berlín, 1912, pp. 1-19, por la cita, pp. 5-14.

(118) TWISS, *The Black Book*, cit., I, pp. LXI-LXII y SANBORN, *Origins of the early english maritime*, cit., pp. 270.

(119) TWISS, *The Black Book*, cit., I, p. 255 y SANBORN, *Origins of the early english maritime...*, cit., pp. 298.

(120) PARDESSUS, *Collection des lois maritimes*, cit., II, p. 295.

(121) Manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional de Madrid. Fols. 91-94. SALAS, Francisco Javier. *Marina española en la edad media. Bosquejo histórico de sus principales sucesos en relación con las Coronas de Aragón y de Castilla*. Madrid:1927, 2 vols, I, pp. 269-279; CASARIEGO, Jesús Evaristo. *Historia del Derecho y de las instituciones marítimas del mundo hispano*. Madrid: 1947, pp. 262-275; MORALES BELDA, Francisco. *La Hermandad de las Marismas: Barcelona: 1974, pp. 294-300; FLORES DÍAZ, Manuel. Hombres, barcos e intercambios. El derecho marítimo-mercantil del siglo XIII en Castilla y Aragón*. Madrid: 1998, pp. 145-150.

(122) Manuscrito de la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera. Ordenanzas del Cabildo de Mareantes de San Vicente de la Barquera. Fols. 26vº-31rº.

(123) Ejecutoria de 6 de mayo de 1496. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Reales ejecutorias. C 99/2. SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús / VÁZQUEZ ÁLVAREZ, Roberto / ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. *San Vicente de la Barquera en la edad media una villa en conflicto*. Archivo de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid. *Documentación medieval (1241-1500)*. Santander, 2004, pp. 307-328.



---

## APÉNDICES







# I. CUADROS COMPARATIVOS DE LAS DISTINTAS VERSIONES DE LOS RÔLES D'OLÉRON

	Versión	Manuscrito Obra	Fecha	Capítulos	Publicación	Localización
1.	Primitiva	<i>Liber Horn</i>	XIII	24	Krieger	Ayuntamiento de Londres
2.	Bretona	2187	XV	26	Zeller	Biblioteca Nacional Francia
3.	Castellana	716	XIV	25	Salas	Biblioteca Nacional Madrid
4.	Inglesa	<i>Vespasian</i>	XV	35	-----	Museo Británico Londres
5.	Texto de Garcie	<i>Grand Routier</i>	XV	46	Garcie	Biblioteca Nacional Francia

**C**est la copie des bulles ou chartre d'olivier des juges  
meuz de mer. Premièrement l'offit vy mestre  
dun nef. la nef est a deux homes ou a trois. La nef  
sempart du pais dont elle est et vient a bordure  
ou a l'ordell ou a l'oure et se fette pur aler en pais estrange.  
Le mestre ne poet pas vendre la nef sil nait comandement ou pro-  
curacion des sages ayes. Sil ait mestier des despenses il met  
bien maist mettre a l'uns des apuill en gage par conseil des ca-  
paignons de la nef et cest le iugement en cest cas. Une nef  
est en vy hanen pur attendre son temps et quant vient a son  
partir le mestre doit prendre conseil oue ses compaignons  
et leur dire se nous auons cest temps a l'un y a il a q. dira  
le temps nest pas bon. et a l'uns q. diout le temps est bon et  
bon. le mestre se doit acorder oue le plus des compaignons  
et sil fesoit autrement il est tenuz de rendre la nef et  
d'apres ois omydout. Sil ait de quoi et cest le iugement  
en ce cas. Une nef sempart en istmes terres ou en

## II. LA VERSIÓN PRIMITIVA DE LOS *RÔLES D'OLÉRON*: EL MANUSCRITO LIBER HORN DEL AYUNTAMIENTO DE LONDRES (1)

<Fol. 355 v<sup>o</sup>> Ceo est la copie de la chartre Doliroun des jugemenz de la meer.

<I> Primerement lem fet un homme mestre dune neef. La neef est a deus hommes ou a treis. La neef senpart de pays dount ele est et vient a Burdeaux, ou a la Rochele, ou aillours et se frette a aler en pais estraunge. Le mestre ne poet pas vendre la nef si il nad comaundement ou procuracioun des seignurs; mes si il ad mestier de despenses, il pout bien mettre ascun des appareilles en gage par conseil des compaignouns de la neef. Et ceo est le jugement en ceo cas (2).

<II> Une neef est en une havene et demoere pur attendre soun temps et quant vient a soun partir, le mestre deit prendre conseil oue ses compaignouns et lour dire, seigneurs, vous avez cest temps; ascun i auera, qi dirra, le temps nest pas bon et ascuns qi dirront le temps est bel et bon. Le mestre est tenuz de ceo acorder oue les plus des compaignouns. Et sil fet autrement, le mestre est tenuz a rendre la nef et les darrees, si il senperdout. Et cest le jugement en ceo cas (3).

<III> Une nef sempert en alcun teres ou en quel leu qe ceo soit. Les mariners sount tenu a sauver le plus kil purrout; et sil aident, le mestre est tenu a engager sil nad deniers de ceo qil sauverout et les remener a leur teres; et sil ni aydent, il nest tenuz de riens lour bailer ne de rien les purveier, ayns perdent lur lowers quant la nef est perdue. Et le mestre nad nul poer de vendre appareilles de la nef, sil nad comaundement ou procuracioun des seignurs, mes les deit mettre en sauve garde jesques al taunt qil sache lur volunte. Et si doit fere a plus loialment qil purra. Et si le feseit autrement, il est tenu damender sil ad de quei. Et cest le jugement en ceo cas (4).

<IV> Une nef se part de Burdeux ou ailleurs; il avient ascune foiz qele sempire, lem sauve le plus qe lem peut des vins et des autres darrees; les marchaunz (et le mestre) sount en graunt debat et demaudent <Fol. 356 r<sup>o</sup>> les marchaunz de mestre aver lour deniers, il les

---

deyvent bien aver paiaunt lur fret de taunt, come la nef ad fet de veyage sil plest al mestre. Et si le mestre voet, il poet bien adubber sa nef, sil est en cas kil la puisse adubber preste-ment. Et si noum, il poet lower un autre nef et fere la veiage et auera le mestre soun fret de taunt cum il auera des darres sauves par aucune manere. Et cest le jugement en ceo cas (5).

<V> Une nef se part de acun port charge ou voyde et aryve en alcun port. Les mariners ne deyvent pas issir hors saunz conge de mestre; kar si la nef senperdoit par acun aventure, a dunc il serrount tenuz a amender (sils ont de qei; mais si la nef estoit en lieu ou ele se fut amarree de quatre amarrees il pourront bien issir hors) et revenir par temps a lour nef. Et cest le jugement en ceo cas (6).

<VI> Mariners se lowent ou lour mestre, et acuns deux sen issent saunz conge hors et senyverent et fount contekes et en y a acuns, qi sount naufres; le mestre nest pas tenuz a eux fere garir ne a les purveier de rien, eins les poet ben mettre hors et lower un autre en lieu de li, et sil couste plus qe celui, il le deit paier, si le mestre troeve rien de soen; mes si (le mestre) lenvoie en aucune service de la nef par soun comaun dement et sil se blessat ou le naverat, il deit estre garries et sauves sur le coustes de la nef. Et cest le jugement en ceo cas (7).

<VII> Il avient qe maladie enprent a un des compaignouns ou a deus ou a troys; il ne poet pas taunz estre malades en la nef. Li mestre li doit mettre hors et li quere un hostiel et li bailer crescet ou chaundeile et li bailer un de ses valles de la nef pur li garder ou lower une femme qe prenge garde a li. Et li deit purveier de tele viaunde cum len use en la nef, cest asaver de taunt, come il prist en saunte <Fol. 356 v<sup>o</sup>> et rien plus, si ne li plest. Et sil voet aver viaundes plus delicieuses, le mestre nest pas tenuz a li quere, sil ne soit a ses des pensees. La nef ne deit pas demorer pur li, einz se deit aler Et sil garist, il deit avoier soun lower tot a lonc. Et sil moert, sa femme ou ses prives deyvent avoier pur li. Et cest le jugement en ceo cas (8).

<VIII> Une nef charge a Burdeux ou aillours et avent chose qe torment la prent en la mer et qe il ne poent eschaper saunz gettre darres et des vinc. Le mestre est tenu de dire as mar chaunz, seignurs, nous ne pouns eschaper saunz gettre des vins ou des darres. Les marchauns si en .j., respoudrent lour volunte et greent bien le getisoun; par aventure les resouns del mestre sount plus cleres. Et sil ne greent, le mestre ne deit pas lesser pur ceo kil

ne gette taunt qil verra qe bien soit, juraunt le tiers de ses compaignouns sur les seinz evangelies, quant il serra venuz a sauvete al tere, kil ne fesoit mes pur sauver les corps et la nef et les darres et les vins. Cels qi serount gete hors, deyvent estre aprisagez a foer de ceux, qi serount venuz a sauve te et serount venduz et partis livere a livere entre les mar chaunz. Et y doyt le mestre partir a countre la nef ou soun fret a soun choiz pur estorer le damage. Les mariners deyvent aver un tonel fraunk et lautre deyvent partir au get solonc qe le auera si defent en la meer cum un homme. Et sil ne defent, il ne auera riens de fraunchise. Et en sera le mestre cru para soun serment. Et cest le jugement en ceo cas (9).

<IX> Il avient qe le mestre dune nef coupe soun mast par force del temps; il deit appeller les marchaunz et <Fol. 357 r<sup>o</sup>> lour moustrer kil covient couper le mast pur sauver la nef et les darres. Et acune foiz avient qe len coupent cables et lessent auncres pur sauver la nef et les darres; il deyvent estre countes livere a livere come get. Et il deyvent partir les marchaunz et paier saunz nul delai tot avaunt qe les darres serount mises hors de la nef. Et si la nef estoit en dur sege et le mestre demorast pur lur debat et yl y eust corisoun, le mestre ne doit partir, eins si doit aver soun fret cum des autres darres qi sount sauvez. Et cest le jugement en ceo cas (10)

<X> Un mestre dune nef vient a sauvete a sa descharge. Il doit moustrer a marchaunz les cordes oue quei il guidera. Et si il veit, qil a amender, le mestre est tenuz a les amender; kar si le tonel se pert par defaute de guide ou de corda ge, le mestre est tenuz al amender, luy et ses mariners. Et il deyt partir le mestre pur taunt qil prent en gunyndage. Et deyt le gunyndage estre mis a restorer le damage primerement. Et le remenaunt deit estre parti entre eux. Mes si cordes rumpent saunz ceo qil eut moustre as marchaunz, il serreit tenu a rendre tut le damage. Mes si les marchaunz dient, qe les cordes soient beles et bones, et il rumpent, chacun doit partir du damage, cest asaver les marchaunz a ki les vins serount taunt seulement. Et cest le jugement en ceo cas (11).

<XI> Un (nef) charge a Burdeux ou ailours et leve sa veille pur ariver ses vins et senpart et nafient pas le mestre et les mariners lur boucle sicum il dussunt et les prent mal temps en la meer en tiele manere qe la fuistile de leyns enfoundre ou tonel ou pipe. La nef vient a sauvete, les marchaunz dient qe lur fuistaile ad les vins perduz. Le mestre dit qe noun fist. Si le mestre poet jurer, li et ses troys compaignouns ou <Fol. 357 v<sup>o</sup>> quatre de ceux, qe les marchaunz eslirunt, qe les vins ne se perdirent pas pur lur fuistaile come les marchaunz lur met

tent sus, il en deyvent estre quites et deliveres. Et sil ne voilent jurir, il deyvent rendre as marchanz lur da mages, kar il sount tenuz a affier lour boucles et lour elores bien et certainement, avant kil se deyvent partir del lieu ou il se chagent. Et cest le jugement en ce cas (12).

<XII> Un mestre lowe ses mariners et les deit tenir en pees et estre lur juge, sil i a nul, qi endamage lautre par quei il met payn et vin a table. Celi qi dementera lautre deit paier .iiij. d. Et le mestre sil demente nul, deit paier .viij. d. Et si il ia nul, qi demente le mestre, il doit paier a taunt cum le mestre. Et si ensi est qe le mestre enferge un de ses mariners, il deit attendre le primere colee cum de poin ou de paume, et sil le fiert plus, il se doit defendre. Et si le mariner fert le mestre primer, il doit perdre .c.s. ou les poins al chois de mariner. Et cest le jugement en ceo cas (13).

<XIII> Une nef frette a Burdeux ou a la Rochele ou aillours et vient a sa descharge e sunt chartre partie towage et petites lod mannage sunt sur les marchunz; e la coste de Bretaigne touz ceux qe lem prent pus qe lem ad passe les de Batz ou sunt petit lodmaunz. Et ceus de Normaudie et Dengleterre puis qe lempasse Caley. Et ceus Descocce puis qe lem passe Gerneseye. Et ceux de Flaundres puis qe lem passe Caley. Et ceux Descocce puis qe lem passe Gernemue. Et ces le jugement en ceo cas (14).

<XIV> Contek si fet en une nef entre le mestre et ses mariners. Le mestre deit ous-ter la towaile devaunt ses mariners trois foitz avaunt qe il les menge hors. Et (si) le mariner ofre a fere les amendes a la gard des mariners, qi sount a la table <Fol. 358 r°> et le mestre soit taunt cruel, kil ne voile rien fere et le met hors, le mariner se poet aler et seure la nef jeques al deschar ge, et tout aver autresi bon lower com il venu dedeinz a mendaunt la forfet a la gard de la table. Et si ensik soit qe le mestre ume autresi bon mariner cum li en la nef, et la perde par acun aventure, le mestre est tenu de rendre le damage de la nef et de la marchandise qil y serra sil ad de quei. Et cest le jugement en ceo cas (15).

<XV> Une nef est en un cuvers amarre, et hasant de sa marree un autre nef crest en sa pees. La nef est adamage du coup qe lautre li done. Et ya des vins enfoundres, dascuns le damage deit estre prisagez et parti moite 7 entre les deus nefes. Et les vins, qi sount dedeinz les .ij. nefes, deyvent estre partiz pur le damage entre les marchanz. Le maistre de la nef, qe ad feru lautre, est tenuz a jurir, li et ses mariners, kil ne firent pas de gre, et est resoun pur quei cest jugement es fet, si est, qe une viele nef se mist volunters en la voie a une mei-

lure, si ele touz ses damages pur quider aver lautre nef; mes quant ele siet, qele doit partir la moite, ele se voit volunters de la voie. Et cest le jugement en ceo cas (16).

<XVI> Une nef ou .ij. ou plus sunt en une havene ou il i a poi de ewe. Et a cecche un des nefes et est trop pres de lautre. Le mestre de cele nef deit dire as autres mariners, seignurs, levez vostre auncre, kar ele est trop pres de nous et purroit fere damage. Et eus ne la voilent lever, le mestre pur li et ses compainouns la vount lever et esloigner de li. <Fol. 358 v°> Et si il tolent a lever, et lautre et lautre lur fet damage, il sunt tenuz al amender tut alounc. Et si ensi estoit, qil y eust mis ancre saunz boye et il fount damage, il sount tenuz al amender tut alounc. Et sil sunt en une havene, qe asecche, il sunt tenuz al maistre balinges et ancrs, qe ne parigent au plein. Et cest le jugement en ceo cas (17).

<XVII> Les mariners de la costere de Bretagne ne doivent aver qe une quisine le jour par la resoun, qil ount beverage en alaunt en en venaunt. Et ceus de Normandie endeyvent aver deux le jour par la resoun, qe lour mestre ne lur baile qe ewe al aler. Mes puis qe la nef est en la tere, ou la vin crest, les mariners deyvent avoir beverage, et lur deit le maistre quere. Et cest le jugement en ceo cas (18).

<XVIII> Une nef arive a sa charge a Burdeux ou aillurs. Le maistre est tenuz dire a ses compaignouns, seignurs, frettere vous a marrees ou liweres a fret de la nef. Ils sount tenuz a respundre le quel il frount. Et si il elysent al fret de la nef, tiel fret cum la nef auera, il auerount. Et sil voilent fretter par eux, il deyvent fretter en tele manere qe la nef ne soit demoraunte. Et si il aviegne, qil ne troevent fret, le mestre nad nule (blame). Et il doit le mestre moustrer lour rives et lur leire. Et il deit le mestre penser de lur mareage chescun. Et si il voilent mettre tonel de ewe (et) soit gette en la meer, il doit estre counte pur vin ou pur autre darres, livre a livre, si les mariners se puissent defendre resounablement en la meer. Et si ensi est qe eux se freget tent as marchaunz (tiele franchise comes les mariners avent, doit estre as marchaunz). Et cest la cutume en ceo cas (19).

<XIX> <Fol. 359 r°> Une nef vient a descharge. Les mariners voilent aver lur louwers. Et il i a acuns, qe ne ount lich ne arche leins. Le mestre poet retenir de soun lower pur rendre la nef la, ou il la prist sil ne doune bone caucioun pur furnir la veyage. Et tiel est le jugement en ces cas (20).

---



<XX> Le mestre dune nef lowe ses mariners de la vile dount la nef est, les uns a mareage, les autres a deniers. Il avient, qe la nef ne peut trover fret a venir en ses parties. Et lur convient aler plus loins. Ceux qi sunt a mareage la doyvent suire; mes ceux, qi sount a deniers, le mestre est tenuz a lur crestre lour lowers vewe, et corps par corps para la resoun, kil les avoit lowe a termine lieu. Et si ele venoit plus pres qe le convenaunt fut pris, il deyvent aver tut lower. Mes il deyvent aider a rendre la nef la ou eus la pristrent, si le mestre vent a le aventure dedaunz. Et cest le jugement en ceo cas (21).

<XXI> Il avient qe une nef est a Burdeux ou aillurs. De tel cusine kil auera en la nef, les .ij. mariners poent enporter un mes; mes taunt cum ils serrent trenchez en la nef. Et tel pain cum il i auera, il endeivent aver solunc ceo qil porrunt manger. Et de beiverage endeyvent eux rien aver tut aprestement si qe le mestre ne perde ses heures de la nef; kar si le mestre les y perdoit et il y eut damage, il serrount tenuz al amender; ou si un des compaignouns se blessad par bosoygne de ayde, il sount tenuz a fere garir et amender al compaignoun et al mestre et a ceux de la table. Et cest le jugement en ceo cas (22).

<XXII> Un mestre frette sa nef a un marchaunt, et est devise entre <Fol. 359 v<sup>o</sup>> eux et mis un terme bonement deux deux. Et le marchaunt nel tient pas, einz tient la nef et les mariners par l'espace de .xv. jours ou plus, et acune foiz enpert le mestre soun temps et sa messioun par defaute de marchaunt. Le marchaunt est tenuz al amender a le mestre. Et en cel amender qi serra fet le marchaunt i deyvent partir le quart et le mestre les trois parties para la resoun qil troeve les coustes. Et cest le jugement en ceo cas (23).

<XXIII> Un marchaunt frette une nef a la charge et la met en chemin; et entre cele nef en une port, et demorent taunt qe deniers lur faillent. Le mestre tient bien et poet envoyer en soun pais pur quere del argent. Mes il ne doit mie perdre temps; kar sil fet, il est tenuz, al amender as marchaunz tut lur damage, kil auerount. Mes le mestre poet bien prendre des vins as marchaunz et les vendre pur aver soun estorement. Et quant la nef serra arive a droite descharge, les vins qe le mestre auera pris, deyvent estre a foir mis qe les autres serrount venduz, ne a greindre foir, ne a menour. Et deit le mestre avoir soun fret de ceux vins cum il prendra des autres. Et cest le jugement en ceo cas (24).

<XXIV> Un bachelier est lodman dune nef et est lowe del amener jeques au port, ou lem la deit descharger. Il avient bien qen ceste port a formez, ou lem met les nefes pur des-

charger. Le mestre est tenu pur purveier sa fourne, li et ses compaignouns, et y mettre bailig nes, kil prengent au pleyn, ou qe la fourme soit ben balig nee, qe les marchauns neient damage; kar si il vient dama ge, le mestre est tenuz al amender, si il ne dient resoun pur <Fol. 360 r°> quei le mestre soit abatu de sa resoun. Et le lodman ad bien fet soun dever, quant il ad amene la nef a sauvete jeques a la fourme; kar jeques iloeques la devoit amener. En avaunt le fees est sus le mestre et sus compaignouns. Et cest le jugement en ceo cas (25).

Dit ge eux se flegent as marchans  
 Et ceo d'la custume en ceo cas.  
 Une mes vint a descharge. Les marchans  
 voillent aver leur loers. Et il oint  
 asuns q'ne oint loz ne arche lez  
 Le mestre poet retenir de son loer  
 por rendre la mes la ou il la prist s'il  
 ne donne bone caution pur fournir  
 le voiage. Et tel est le ussagement en  
 ceo cas a d.  
 Le mestre d'un nef loe des marchans  
 de la ville dont la mes est. Les uns a  
 mariage les autres a deiers. Il avint  
 qe la mes ne poet trouver fruit a venir  
 en ses parais a leur count a se plus  
 loinz. Ceux q' sont a mariage la de-  
 viennent d'une. Mais ceux q' sont deuers  
 Le mestre est tenuz leur gesez leur  
 loer de par eage a corps par iors  
 par la redun q'il les avoit loe adun

Manuscrito Liber Memorandum de los Archivos de Londres. Fols. 103 v°-110v°.

Versión Primitiva

**Q**uand commencent les sugars de la mer des nef  
des maistres des marmiers ce des mar  
chans et de tout leste de fagmea. Et pre  
mierement ben faire un homme maistre  
d'une nef. La nef est a plusieurs compagnons la  
neff son port du pais donc elle est ce bien pour  
deau ou aillours. et se fect de ce en pais est d'ice  
le maistre ne puet preschendre la nef sans y aller  
ou mandement des seigneurs sit a maistre d'ice  
pour les dechans de la nef Il puet mettre toutes  
des apports en gaige par le conseil des marmiers de  
la nef. Cest le jugement en cest cas.

**U**n nef est en bng haire et de moure po d'ice  
dore son fret et son temps. Et que si il vient a  
son port le maistre doit prendre conseil d'ice ro  
paignons. et leur dire se done heur de temps.  
Aucuns y aura qui diront. Le temps n'est pas bon car  
il est beau de redire et se de none laiff asson. Et  
les autres diront le temps est bel et bon. Le maist  
est tenu a s'ice de o le plus des compagnons et si  
le fait autement et la nef se p'doit se est tenu de  
dro la nef. Si a par quoy Cest le jugement.

**L**es nef se peut en aucune tierce en quel  
que lieu que ce soit les marmiers sont d'ice  
a s'ice le plus qu'ilz pourront des bne de la nef  
et des demers et silz aident a s'ice. Le maistre est  
tenu a leur bailler leur coust. Renablement a leur  
en leur tix. et silz ont tant saue par quoy se puit  
se fce. Et puit bn sil n'aden en gaige des chos q'il  
les sont sautes a aucun p'doe pour les autres  
silz n'aden esdres chos saue Il n'est pas tenu  
a les pourvoir en rien. Am. tout p'doe leur loier.  
**Q**uant aucune nef est p'due le maistre ne

### III. LA VERSIÓN BRETONA: EL MANUSCRITO 2187 DE LA BIBLIOTECA NACIONAL DE FRANCIA (26)

<Fol. 2 v<sup>o</sup>> Cy commencent les iugemens de la mer des neffs des maistres des marini-  
niers des marchans et de tout leur estre

<I> Et primierement len fait ung home maistre dune neff la neff est a plusieurs com-  
paignons la neff sen part du pais dont elle est et vient a bourdeaux ou en aultre lieu et sen  
frete a aller en pais estrange le maistre ne peut mie vendre la neff sil na procuracion ou man-  
dement des seigneurs mes sil a mestier dargent pour les despens de la neff il peut mettre aun-  
cuns des aparelz engage par le conseil des mariners de la neff cest le iugement en cest cas  
(27).

<II> Une neff est a ung haure et demoure pour actandre son fret et son temps et quant  
il vient a soy despartir le maistre doit prandre conseil oses compaignons et leur dire seig-  
neurs vos hecte cest temps <Fol. 3 r<sup>o</sup>> aucun yaura quye dira cest temps nest mie bon car il  
est nouvel devenu et le devons lesser assoer et les autres diront le temps est bel et bon. le  
maistre este tenu a soy acorder ole pluis des compaignons et sil le faisoit aultrement et la  
neff se perdoit il este tenu de rendre la neff la somme qui seroit prise sil a de quoy. Cest le  
iugement (28).

<III> Item une neff se pert en aucunes terres en quelconque lieu que soit les marinies  
sont tenuz de sauver le plus quilz pourront sauver des biens de la neff et des denrees et silz  
les aident les a sauver le maistre est tenu de leur bailler leurs coux resonnablement avenir  
en leur terre. Et silz ont tant save par quoy le maistre le puisse faire. et peut bien le maistre  
engager des choses que elles seroient sauvees o au cun proudomme por les acoir. et silz nai-  
dent des dictes choses sauver il nest mie tenu a les pourveoir en riens aincois ilz perdent  
leurs louyers quant la neff este perdue et le maistre ne peut vendre les appareilz de la neff  
sil na commandement ou procuracion des seigneurs ainczois il les doit mettre en sauve  
garde iusques tant qil saiche la voulante des seigneurs et le doit fen le plus loialment qil  
porra. et sil faisoit autrement <Fol. 3 v<sup>o</sup>> il est tenu a lamender sil a dequoy. Cest le iuge-  
ment (29).

---

<IV> Item une neff se part de bourdeaulx ou dautre part chargee il avient aucunes foiz que la neff sempire lem sauve le plus quen peut des denrees les marchans et le maistre sont en grant debat et demandent les marchans du maistre a avoir leurs denrees. ils le doivent bien avoir poiant le fret de tant que la neff aura fait tel voiage veue par veue cours par cours sil plait ou maistre. et sil est en cas quelle peut est pretement adoubee et si non il peut louer un aultre neff a achiver son voyage. et de tant come il aura des denrees sauvees . et doit le fret desdictes denrees qui sont sauvees estre compte tour livre a livre Et les denrees a paier son avenant des coux qui auroient estez mis esdictes denrees sauver (30). Et si ain-sin estoit que le maistre et les mar chans permissent aux gens qui les aideroient a sauver la neff et lesdictes denrees la tierce partie ou la moitie desdictes denrees qui pouroient estre sauvees pour le peril ou ilz sont la iustice du pais doit bien garder que elle paine et quil laborent ilz auront mis a les sauver et cellon celle pai <Fol. 4 r<sup>o</sup>> ne non tenant celle promesse que les dicts maistres et marchans leur auroient faicte les guerre donner. Cest le iugement

<V> Item une neff sen part daucune part chargee ou voede et est arivee en aucune part les mariniers ne doivent issir hors sens le congie du maistre car si la neff perdoit ou enpiroit par aucune a venture ilz sont tenuz a amander. Mes si la neff estoit en lieu ou elle estoit ancree de deulx amares ou de trois ilz pevent bien yssir sans le congie du maistre les sent une partie desdiz mariniers a garder la neff et les denrees et eulx arevenir par temps a leur neff et silz estoient en demoure ilz le doivent admender sil ont par quoy. Et tel est le iugement (31).

<VI> Mariniers se louent ou leur maistre et ia deulx qui sen yssent sen congie de leur maistre et sen yurent et font contens et meles desquieulx ya aucuns qui sont naures le mestre nest mie tenu a les fen guerir ne les por veoir en riens ains les peut bien mettre hors de la neff eulx et leurs escours et silz con sterent ilz sont tenuz apaier le plus au mai stre. Mes si le maistre les envoie en aucun <Fol. 4 v<sup>o</sup>> servige pour le prouffit de la neff et ilz sen ble-ceroient ou len leur fist chose grevance ilz doinent estre gueriz sur le coustz de la neff Cest le iugement (32).

<VII> Quant il advient que maladie prent ung des mariniers de la neff en font le service de la neff le maistre le doit mettre hors et lui doit querir hostel et lui doit querir gras-set ou chandelle et lui doit bailler ung vallet de la neff a le garder ou lui louer une femmee qui prange garde de luy et si luy doit pourveoir de telle viande comme len use en la neff cest assanoir autant come il prenoit quant il estoit en sancte ne rien plus sil ne plect au mestre.

Et sil veult avoir viandes plus dilicieuses le maistre nest mie tenue les querre si nest a ses despens. Et si la nef est prest asen partir elle ne doit mie demourer por lui sil guerit il doit avoir son louer tant en louer competant et rabatant le frest si le mestre luy a fait. Et sil meurt sa femme ou ses prochains amis le doivent avoir pour luy Et tel est le iugement (33).

<VIII> Item une neff est chargée a aler a Bourdeaulx ou en aultre lieu et advient que tor <Fol. 5 r°> ment la prent en lamer et quelle ne peut eschapper senz gecter les denrees de la neff le mestre doit dire sengneurs il convient gecter hors ses denrees pour sauver la nef et sil n'ya nulz marchans qui respondent leurs volentes et greent le giet bien les raisons au mestre sont plus clers ou mestre et sil ne greent le mestre ne doit mie pour ce lesser quil ne geteront tant quil verroit que bien seroit iurant lui et ses tiers de ses compaignons sur saintes euvangilles quant il venoit a sa droite voie descharger qui le faisoit pour sauver le corps de la neff et les aultres denrees qui encoures y sont et les vins qui seront gectez doivent estre prisager au feu de ceulx qui seroient venu a sauvete et quant ilz seront venduz si les doit lenpartir livre et livre entre lesdis marchans et les mestre y doit partir et compter la neff ou le fret et son chois et pour recouurer le dommaige et les mariniers doivent avoir un tonnel franc et lautre doit partir au giet selon quil aura sil se deffent comme bon homme en la mer et sil ne se deffent il n'aura riens de franchise et pevent bien les marchans charger le mestre par son serment <Fol. 5 v°> Cest le iugement (34).

<IX> Sil advient que le mestre coupe son mast pour force de temps il doit appeller les marchans qui ont les denrees en la neff sil en ya nul et leur dire il covient couper cest mast pour sauver la neff et les denrees i fust renable par loy aulte et aucunes foiz advient que le coupe chables et lesse len cables et austiers pour sauver la neff et les denrees toutes les choses sont comptees livre a livre come giet et quant dieux donne que la neff est venue a soy droicte des charge a sauvete les marchans doivent paier leur advenant sez delay ou vandre gaiger dar gent tout avant que les denrees soient mises hors de la neff et si la neff est alouaige et le mestre y demourast par raison de leur debat et il voit collouyson le mestre ny doit mie partir ains doit avoir son fret ainsin comme les toneaulx fussent plains. Cest le iugement (35).

<X> Tem ung mestre dune neff viente a sauvete a sa droite descharge il doit monstrer aux marchans le cordaige o quil guindera et ilz voient quil eut que admender le mestre le doit admender car si le tonnel se pardoit par deffault de guindage ou de cordaige le mestre est te <Fol. 6 r°> nu a le paier aux marchans entre lui et ses mariniers et si doit le mestre paier selon quil doit prandre de guinage et doit le guindage estre mis a recouvrer le

---

dommaige premierement et le remenant doit estre parti entreulx mes si les cordaiges rompent senz que le mestre les monstrast aux marchans ilz sont tenuz a rendre le domaige. Mes si les marchans dient le cordaige est bel et bon et ilz rompent chacun doit partir au domaige cest asavoir le marchant a qui le vin sera tant seulement et le mestre et les mariniers Cest le iugement en cest cas (36).

<XI> Item une neff est chargee abourdeaulx ou aultre part et lieue sa voelle por mener ses vins et noffre mie le maestre et ses mariniers leur voelle si comme ilz deussent et les prant mauvoys temps en la mer en telle maniere que la fustaille crolle et effonce tonnel ou pippe la neff arrive assauvete a sa droite descharge le marchant dit au mestre que par le fustaille est perdu leur vin le mestre dit que non fust si le mestre peut iurer lui et ses mariniers soient III. IIII. ou VI ou de ceulx que les marchans voudroiet que les vins ne pardi-rente par eulx ne par leur fustaille ne par <Fol. 6 v<sup>o</sup>> leur deffaulte comme les marchans leur mectent sus ilz doivent estre quittes et delivres mes si ainsi est qui ne veullent iurer ilz sont tenuz a officer leur voelle bien et iustement a vant quilz partent de leur charge Cest le iugement (37).

<XII> Item ung mestre loue ses mariniers et les doit tenir bien en paix et offre estre leur iuge et sil ya nul qui demanteige lautre pour quoy ilz aient vin et pain atable celui qui desmentira doit paier IIII. d'et si ainsin est que le maistre frappe nulli de ses mariniers le marinier doit actendre la premiere colee comme de poing ou de paulme si le fiert plus il se peut deffendre. et si le marinier fiert le maistre il doit poier V. s. ou perdre le poing. Cest le iugement (38).

<XIII> Une neff se frete abourdeaulx ou en aut' lieu et vient asa droite descharge et font charger my partie tonnage et petiz lomanz ser vantez sont sur les marchans. La constu-me de bretagne est toux ceulx que len prant puis que len passe lille de bas et len soit painz la main. et ceulx de normandie et den <Fol. 7 r<sup>o</sup>> glenterre puis que len passe grenaisse. et ceulx de flandres puis que len passe celles grenaesse et ceulx de copuers puis que len passe gerneseme. Cest le iugment (39).

<XIV> Si contens fe si est entre le maistre du neff et les mariniers le maistre doit host' la touaille tros foiz devent son marinier avant que le mettre hors et si le marinier souffre a faire lamande au regard des mariniers qui sont atable. et si le maistre est tel qui ne vuille rien faire et le mest hors le marinier sen peut aller sieuldre la neff iusques asa droicte des-

charge. et doit avoir aussi bon louer comme sil estoit venu dedans admentent le meffait au regard des compaignons et si ainsin est que le maistre ne prenge aussi bon compaignon comme cellui en la nef et la neff sempire par aucune aventure le maistre est tenu a randre la neff et la marchandie sil a par quoy. Cest le iugement (40).

<XV> Item une neff est en ung cour lie et amaree une autre neff vient de hors de la mer et ne se gouverne mie bien et se fiert en la neff qui est en sa voie si que la neff est dommaige du copu que lautre neff lui adonne et <Fol. 7 v<sup>o</sup>> ya des vins fondrez dune partie et dautre par la raison de cest coup le dommaige doit est'parti et prisaigne moitie a moitie les deux neff et les vins qui sont dedans les deux neffs partir et le dommaige aussi entre les marchans et le maistre de la neff qui a feru lautre est tenu iurer sur saintes euvangilles lui et ses marchans qui ne firent mie de leur gre et est raison pour quoy cest iugement fur gait premierement que une vielle neff ne se mest mie volentiers en lavoie dune meilleure si avant en dommaige chose pour grever la neff mes quant elle soit bien quelle y doit partir iusques a la moitie elle se tranche volentier hors de sa voie. Et tiel est le iugement (41).

<XVI> Item deux neffs ou plusieurs sont en ung havre ou il ya poy eue et si a asseiche lancre de la neff et le maistre de celle neff doit dire au maistre de lautre et aux marchans marchans dicelle neff maistre dicelle neff maistre leuer vostre anchre car elle est trop pres de nous et nous pourroit faite dommaige et ilz ne veullent mis lever le maistre et ses mariniers qui paour ont partir du dommaige le pevent lever et eslonguer deulx et <Fol. 8 r<sup>o</sup>> silz deffendent a leuer lancre et lancre leur face dommaige ilz sont tenuz a admander tout a long. et su ausin estoit quilz neuf, mis bonvic et il fait dommaige ilz sont tenuz a rendre le dommaige tout au long. et si ainsin estoit quilz soient en ung havre asseiche ilz sont tenuz de mettre baloingues aleurs anchres qui apprissent au plain de la mer. Et tel est le iugement (42).

<XVII> Une neff est arivee osa charge a bourdeaulx ou enaultre lieu le mestre est tenu a dire a ses compaignons seigneurs fret'es onous amareges ouvous louerez aufret de la neff ilz sont tenuz a respondre le quel il feront et silz se prenent au fret de la neff ilz auront comme la nef aura et silz veullente freter par eulx ilz doivent freter en telle maniere que la neff ne soit mie demourante et sil avient choses qui ne trouisent fret le mestre nya nul blame et leur doit monstrier leur remmage et peult mettre le pesent de leur mareaige chacun et silz veullent mectre tonnel de eaue ilz pevent bien mectre pour tonnel de vin Et si getaisson se faisoit en la mer leur tonnel de eaue doit estre pour tonnel de vin ou <Fol. 8 v<sup>o</sup>> pour autres denrees livre a livre pour quoy les mariniers se puissent deffendre en la mer et si ainsin est

---



quilz le fretegent aux marchans telle franchise come le marinier aura doit avoir le marchant. Cest le iugement (43).

<XVIII> Les mariniers de bretagne ne doivent avoir que une quisine le iour par raison quilz ont beurage allans et venanz et ceulx de normandie doivent avoir deulx mes de quisine le iour por ce quilz nont que eaue a aller aux despans de la neff et puis que la neff est a la terre au vin les mariniers doivent avoir brevrages Et ce leur doit le mestre querre. Cest le iugement (44).

<XIX> Une neff vient adescharge les mariniers veullent avoir leur fret aucuns ya qui nont mie lit ne arche en la neff le mestre peut retenir de leur louer pour randre la neff la ou il la prindent silz ne donent bone caucion de fournir tout le voiage. Cest le iugement (45).

<XX> Le mestre dune neff loue ses mariniers en la ville dont la neff est et les loue les ungs amareage les aultres a deniers il a vient que la neff ne peut trouver fret a venier a ses parties et leur covient alle plus loing ceulx qui sont amareage le doivent <Fol. 9 r<sup>o</sup>> suyure mes ceulx qui sont a deniers le mestre leur doit croistre louyers veue par veue et cours par cours par raison quil les auroit louer pour aller en certain lieu et sil vont plus pres que le lieu ou labonnement fur prins il doivent avoir tous louyers mes ilz doivent rendre la neff la ou la prindrent et la mettee a lavanture de dieu Cest le iugement (46).

<XXI> Item il advient que une neff vient a bourdeaulx ou en autre lieu de telle uisine come il aura en la neff deulx des mariniers en pevent pourter ung mes a la mer demi mes tel pain comme il aura selon ce quilz pourront manger a un foiz et du bevrage riens et doivent ceulx tost et appartement retourner pour quoy le mestre ne perde lerre de la neff Car si le mestre le pardoit et il eust dommaige ilz sont tenuz alamander ou si ung des compaignons se blesse par besoing daide ilz sont te nuz a le guerir et lamander audit dun des compaignons et audit de son mestre et a ceulx de la table Cest le iugement (47).

<XXII> Ung mestre frete sa neff a ung marchant devise ung certain terme loyaulment dedans <Fol. 9 v<sup>o</sup>> quant le marchent doit cherge la neff a est' prest a sen aller le merchant ne le fait ains tient le mestre et ses mariniers par l'espace de ouyt iours ou de XV. ou de plus aucunes foiz il perd sa mueson et son temps par le def fault du marchent le marchant est tenu a amender au mestre et tel amende comme le mestre aura fait les mariniers en doi-

vent a' voir le quart et le mestre le troys partz par raison qui leur trouve leurs despans. Cest le iugement (48).

<XXIII> Ung marchant frecte une neff et la cherge et la met au chemin entre celle neff en ung port et demeurent tant que denier leur fault le mestre doit envoyer bien tost en son pais pour querre de l'argent mes il ne doit mie perdre son armogan si le fait il est tenu a rendre aux marchans tout le domaige quilz auront. Mes le mestre peut bien prendre du vin et des denrees aux marchans et en vendre pour querre son estouement et quant la neff sera venue a sa droite des charge les vins que le mestre aura prins doi vent estre afforez et mis au feur que les autres seroient venduz communement ne aplous <Fol. 10 r<sup>o</sup>> neanmoins et doit le mestre avoir son fret des vins quelx aura prins. Cest le iugement (49).

<XXIV> Ung locman prent une neff a mener a saint malou ou en autre lieu sil fault et la neff sempire pour faulte qui ne la saiche conduire les marchans aient domaige il est tenu a rendre les domaiges sil a dequoy et sil na de quoy il doit avoir la teste coupee. et si le mestre ou aucuns des mariniers ou aucuns des marchans qui lui coupent la teste ilz ne sont pas tenuz apoier amendement. Mais toutesfoiz len doit savoir avant tel ferre sil a dequoy admender Cest le iugement (50).

<XXV> Une neff guinde a sa descharge et se met a seche ou elle est si iolie que les mariniers prenent a leur voelle ou au sourtil devant ou derrier le maistre leur doit croistre loiers veue par veue et guindent vins et advient quil lessent une broiche ouverte ou tonnel que on guinde et ne lont mie ameree o cordes au bourt de la nef et le tonnel deffraude et chiet et se part et sa fonsse sur ung autre sur quoy il chiet et sont tout deulx perduz le maistre et les mariniers les doivent rendre aux marchans et les marchans doivent paier le fret des deux <Fol. 10 r<sup>o</sup>> tonneaux par raison que len leur doit paier au feur des autres qui son venduz le maistre et les mariniers doivent mettre leur guindaige premierement arecouvrir leur domaige livre a livre et les seigneurs de la neff ne doivent rien prendre. Car cest par faulte du maistre et des mariniers de mareer le tonnel. Cest le iugment (51).

<XXVI> Deulx vesceaulx sont compaignons pour aler aux harens ou es maquereaux et doivent mettre autretant dengins lun comme lau tre agre sont despartir la gaigne par moitié entreulx et sil avient que dieu face sa vo lonte dun des vasceaulx de l'argent et des engins et des autres choses lun se achappe et vient a sauvete il est que les amis decellui qui est mort leur demande aver partie du gain quilz ont fait tant es engins es harens et ou vessel ilz auront

leur partie et leur gain des engins et des harens par les sermens de ceulx qui seroient eschapez mes ou vessel ilz na uront nulle chose Et cest le iugement (52).

Tesmoing le seel de lisle dauleron establi aux contraz de lad'hisle le iour du mardi apres la faiste faint andre lan mil. Ile. LX. et VI. ans (53).

**S**ainte Mathetoe, but if they do not  
 passe, they shal not be saued by such wil  
 and maner.

**T**here beginne th the iudge-  
 mentes of the se of shyp-  
 pes, of maisters of  
 maryners of  
 marchantes and of  
 theyr doynge.

**F**irst one man is made maister of  
 the shyp and the shyp belongeth to  
 manye partners & departe from  
 the costrey of whence it is, and cometh  
 to London or to another place, and is  
 fraught to go into a strange countrey  
 the maister ought not to sel the shyp  
 withoute he have a procuracyon or  
 licence of the owners. But if he haue  
 neede of money for the expenses of the  
 shyp he maye laye to gage some of  
 the tachelinges, by the counsel of the  
 maryners of the shyp.

**T**his is the iudgemente.

**A shyp**

#### IV. LA VERSIÓN CASTELLANA O FUERO DE LAYRON

##### *1. El manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional de Madrid (54)*

<Fol. XCI rº> <e>n el nonbre de dios amen estos son los capitulos del fuero delas leyes por dose judgan los pleytos que son del fecho dela mar

<I> <o>mnes buenos han fecho vna nao e encomiendanla a vn omme que sea maestre della e la nao se (tachado) parte donde es e va para burdel o ala Rochela o a otro lugar qualquier en tierra estranna el maestre nonla puede vender sinon por mandamiento o procuracion delos sennores cuya es mas sy el maestre ha menester alguna cosa para despensa el maestre puede enpennar delos aparejos con consejo delos marineros dela nao para mantener los marineros que son enla dicha nao este es el juyzio eneste caso (55).

<II> <v>na nao esta en vn puerto e demora por atender su tienpo quando viene el tienpo nyn se quiere aparejar el maestre deue tomar consejo consus marineros e el les deue dezir sennores que vos semeja deste tienpo e algunos y aura que diran este tienpo non es bueno e aquellos que diran el tienpo es bueno y bello el maestre es tenydo dese acordar conla mayoria delos marineros e sy el faze otra cosa el es tenydo apagar todos los dannos dela nao e de las mercadurias que enella son sy ha de que e este es el juyzio eneste caso (56).

<III> <v>na nao se pierde en costa dela mar o en qualquier lugar los marineros son tenudos a saluar lo mas que podran delas mercadurias que son enla dicha nao e sy ellos asi lo fazen o ayudan asi commo dicho es el maestre es tenido de enpennar sy el non tiene dineros desto que saluaren e deue dar con que yr alos dichos marineros asus casas e sy los marineros non ayudan asalar los bienes el maestre non es tenuto delos prouer de ninguna cosa e pierdan sus soldadas fasta ally et quando la nao es perdida sy se saluan los aparejos el maestre non los puede vender synon ha mandamyento cierto o procuracion delos sennores cuya es la nao antes los deue meter en saluo en buena guarda fasta que sepa voluntad delos sennores dela nao e el lo deue fazer bien e lealmente e sy el faze otra cosa el es tenuto delo emendar si ha de que e este es el juyzio en este caso (57).

---

<IV> <u>na nao se parte de burdel o de otro lugar qualquier e aviene alguna vez quela nao se fiere o toma danno e saluan los mas que pueden delas mercaduras quela dicha nao traya sy los mercadores quieren auer sus mercaduras el maestre <Fol. XCI vº> puede tomar de sus mercaderias su frete de tanto commo la nao ha fecho viaje e si plaze al maestre e entiende e quiere que puede adobar la nao ayna el puede retornar las dichas mercaderias enla dicha nao e seguir su viaje e sy la nao es ental guysa que se non puede adobar el maestre puede afretar otra nao para fazer el viaje e el maestre avra su frete de tanto commo el aura saluado en qual quier manera este es el juyzio eneste caso (58).

<V> <v>na nao va esta al ancora en una abra o en vna concha o en entrada de algund puerto cargada o boyante los marineros non deuen yr fuera syn mandado del maestre e si algund marinero salliese syn mandado del maestre dela nao e entre tanto por alguna aventura la nao se pierdiese o tomase danno el dicho marinero o marineros son tenudos alo enmendar sy hande que mas sila nao esta en algund lugar amarrada que fuese amarrada con quatro amarras el marinero bien puede yr fuera e revenir al tiempo ala nao este es el juyzio eneste caso (59).

<VI> <u>nos marineros se alogan con vn maestre e ay algunos que salen fuera dela nao syn liçençia del maestre o reniegan o dicen palabras malas o fazen peleas o contiendas e ay algunos que son feridos el maestre non es tenydo de fazerlos guarir nyn proveer los de ninguna cossa antes los puede echar fuera dela nao e alogar otros marineros en su lugar e si mas cuestan los marineros que aloga el maestre enlugar dellos ellos lo deuen pagar sy han de que mas silos maestros los enbia en algund servyçio dela nao e por su mandado e se fieren o los fieren ellos deuen ser guaridos ala costa dela nao este es el juyzio eneste caso (60).

<VII> <d>olenças o feridas avienen a vno o ados o amas faziendo el servyçio dela nao e non pueden estar enla nao tanto esta flaco el maestre lo deue poner fuera envna casa e le deue dar grasete ardente o candelas e vn moço dela nao quello sirva o a logar vna muger quello sirva el maestre lo deue proueer de tal vianda commo dara aotro enla nao esto es a saber quele deue dar tanto commo despenderia enla nao sy sano fuesse e non mas et sy el doliente quiere auer vyandas mas delicadas e de mayor coste el maestre non es tenido de gelas dar e la nao non deue de morar por el ante deue yr e seguir su viaje e si el dicho marinero guaresçiere deue auer su soldada toda e si el muriese deuela auer su muger o sus legitimos herederos este es el juyzio eneste caso (61).

<VIII> <v>na nao carga en burdel o en otro qualquier o avienele que tormenta la toma enla mar e non puede escapar synon echan delos aueres que lieuan dentro enla <Fol. XCII rº> nao el maestre es tenydo de dezir alos mercadores sennores non podemos escapar sy non echan destos aueres e si ay algund mercader e non responde ala voluntad del maestre e veyendo el maestre con sus conpanneros que lo non pueden escusar el maestre bien puede echar tanto commo vera con sus marineros que bien sea e despues jurando el maestre e dos o tres marineros dela nao sobre santos euangelios quando fueren venydos con su nao apuerto de salud que ellos lo fizieron por saluar los cuerpos e la nao e los averes ellos deuen ser creydos e las cosas que fueren echadas deuen ser apreçiadas al fuero delo al que veno en saluo e al fuero que fuere vendido e partir lo por sueldo e por libra entre las mercaderias que seran escapadas e el maestre deue contar enlos auerios de echazon la nao e el frete della qual el maestre mas quisiere e los marineros deuen auer francas sus quintaladas que son estas a quatro marineros vn tonel si ellos se defienden ala mar trabajando segund su poder e sy ay alguno que non se defienda ala mar asi commo vn omme el non deue auer punto de franqueza e sobre esta razon deueser el maestre creydo por su juramento este es el juyzio verdadero en este caso (62).

<IX> <a>viene algunas vezes que vn maestre de vna nao que taja el mastel por fuerça de tienpo el deue llamar los mercadores sy (tachado) los ay enla nao et mostrar gelo primero que lo taje e dezirle les que conuyene de tajar el mastel para saluar la nao e las mercaderias ello deue ser contado sueldo por libra asi commo echazon e deuelo partir por todos los mercadores e estos averios se deuen contar antes quela nao se descargue e si la nao esta en seco en lugar duro e el maestre detarda por culpa delos mercaderes e ay el maestre non deue pagar ante deue auer todo su frete asi commo delos toneles que son saluados este es el juyzio en este caso (63).

<X> <u>n maestre de vna nao viene en salua asu derecha descarga el deue mostrar a los mercadores las cuerdas conque deuen guindar los toneles e los mercadores veer que ay de emendar el maestre es tenido alas emendar el e sus conpanneros el maestre deue pagar por que ha parte del guindaje et deue estar primeramente el guindaje a emendar el danno que vinyere e lo que fuere deue ser partido entre los conpanneros e sila cuerda se ronpe antes que el maestre la ha mostrado a los mercadores el esta tenido apagar todo el danno mas silos mercadores dizen quelas cuerdas son buenas e ronpe e se pierde algund tonel ellos mesmos deuen pagar el danno esto es a saber aquellos cuyos son los bienes e este es el juyzio en este caso (64).

---

<XI> una nao carga en burdel o en otra tierra qualquier o lieua su fusta para arrumar los toneles e partese de aquellugar e en yendo enla mar e por aventura <Fol. XCII vº> desarrumarse algund tonel por falta del cantel que non es bien hecho asy commo deue o la fusta non es buena e tomalos mal tiempo enla mar en tal manera que la fustulla desfondona un tonel o vna pipa o mas e la nao viene a saluedar e los mercadores demandan aquellos vinos al maestre ca dizen que por la fustulla perdieron sus vinos et el maestre dize que non et sy el maestre quisiere jurar el o dos o tres o quatro de sus marineros de quales los mercadores quisieren que los vinos non se perdieron por falta de sus canteles asi commo los mercadores dizen los dichos maestre e marineros deuen ser quietos e libres e sinon quisieren jurar ellos deuen pagar el danno alos mercadores ca ellos son tenidos de fiar sus toneles e sus canteles bien e fazer sus obras bien e conplidamente antes que partan del puerto o carguen este es el juyzio eneste caso (65).

<XII> <a>viene que el maestre e sus marineros estando enla tabla acomere recreçensse departymiento e palabras entre los marineros el maestre es tenuto de poner entreellos paz e sosiego et sy algund marinero desmyente a otro estando enla tabla deue pagar quatro dineros parasines e si el maestre desmyente aalgund marinero deue pagar ocho dineros parasines e si algund marinero desmyente al maestre pague ocho dineros parasines e si contienda ha entrel maestre e algund marinero el marinero lo deue atender la primera punnada o palmada e si el maestre le quiere dar mas el marinero se puede bien defender e si el marinero fyere primero deue perder çient sueldos dela dicha moneda o el punno qual quisiere el marinero este es el juyzio eneste caso (66).

<XIII> <v>na nao es fretada en burdel o en otra tierra qualquier eviene asu derecha descarga e ay carta partida los toajes e prad lemanes deuenlos pagar las mercaderias segund las costumbres dela tierra e en la costa de bretanna todos los que lievan toman pues que pasa la ysla de baz en leon son los petis lemanes e los de lormandia e de ynglaterra pues que pasan granasay e los de flandes de que pasan cadiz e los de escoçia de que pasan joruanua este es el juyzio eneste caso (67).

<XIV> <c>ontienda se faze en vna nao entre el maestre e los marineros o entre los marineros vnos con otros aquel que es culpante el maestre le deue enbiar fuera desu nao e le deue fazer leuantar los manteles delante el marinero tres vezes ental manera que salga dela nao enpero si el marinero dize que non vsara de pela nyn de contienda de ally adelan-

te e por lo pasado se obliga afazer le emienda asi commo mandaren los otros marineros que son enla nao e el maestre es tan esquiuo que el nonlo quiere asi fazer antes echa al marinero fuera e el dicho marinero se puede yr tras la nao ally o fuera descargar e el deue auer tan buena soldada commo sy fuese venydo enla nao enmendando el danno asi commo mandaren los conpanneros que seran enla nao e si asy es que el maestre con su mala voluntad auyendo echado al marinero fuera non pone otro enla nao en su lugar tan bueno commo aquel que echa e la nao se pierde otoma algund <Fol. XCIII rº> danno por alguna aventura e el maestre es tenido apagar el danno dela nao e dela mercaduria que y sera si ha de que pagar este es el juyzio eneste caso (68).

<XV> <v>na nao esta en vn puerto o en otro lugar qualquier amarrada en qual quier manera et otra nao viene dela mar enfuera et non gouyerna bien e fiere sobre la otra nao que esta en paz asi quela nao ha danno recebido del golpe quele da laotra nao et pierdense delos vinos e delas otras mercadorias que y son el danno deue ser apreçiado e pagar lo amas las naos medio por medio e las auerias que son en amas las naues se deuen asi apreçiar mercadorias a mercadorias e nao a nao e conpana a conpana e deue se pagar de por medio e el maestre dela nao que firio ala otra es tenuto ajurar el e sus conpanneros quela no firieron asu grado et la razon por que este juyzio fue dado enesta manera es esta que vn ome que touyese vna nao vieja la pornya de grado enla via sy pudiese cobrar todo el danno dela otra parte mas por quanto entendia pagar la meytad del danno el se tirara degradedela via este es el juyzio eneste caso (69).

<XVI> <vn>a nao o dos o mas estan en un puerto et ay poco agua que sea seco et la vna delas naos esta çerca delas anclas dela otra nao el maestre dela nao que y estaua primero deue dezir alos marineros dela otra nao sennores leuantad vuestra ancora que ella esta muy açerca dela otra nao por que nos puede venir danno et ellos nonla quieren leuantar el maestre e sus conpanneros la pueden bien leuantar e alongarla desy et silos otros marineros defienden de leuantar el ancla et despues faze danno ellos son tenudos de emendarle todo el danno asi commo malos maryneros et si son en puerto que aya poca agua ellos son tenudos a meter orinques et bolisas por que parescan las anclas de pleamar et non fagan danno aotra nao sy non ellos lo deuen emendar este es el juyzio eneste caso (70).

<XVII> <l>os marineros dela costa de bretanna non deuen auer mas de vna cozina al dia por razon que ellos han breuaje yendo et viniendo et los marineros delormandia deuen auer dos cozinhas al dia por razon quel maestre nonles da sino agua quando ellos van buscar



frete pero quando ellos llegaren en la tierra do naçe el vino el maestre les deue dar breuaje de vino tenprado enbuena manera este es el juyzio eneste caso (71).

<XVIII> <u>na nao arriba asu derecha descarga en burdel o en otro lugar qual quier el maestre es tenydo de dezir a los marineros sy quieren afrontar sus quintaladas o las quieren dexar al fuero quela nao es afretada et si ellos las quieren afretar por sy <Fol. XCIII vº> ellos las deuen afretar ental manera quela nao non demore por ellos et si ellos non han de que las cargar e non fallan quien gelas cargue el maestre non aculpa mostrandoles reino e lugar dolas puedan arrumar o el peso dellas e si quisieren meter vn tonel de agua ellos lo pueden bien meter cada uno su parte que es el quatro del tonel acada marinero et si por aventura acaesçiere que con tormenta es menester de echar dela carga e echan aquel tonel ala mar el deue ser contado por vn tonel de vino o por otras enpleas delas dela nao por sueldo e por libra alas auerias por quelos marineros non se puedan defender dela mar syn echar e sy ellos afretan las dichas quintaladas a los mercadores deuen auer como los marineros e este es el juyzio eneste caso (72).

<XIX> <v>na nao viene asu derecha descarga e los marineros quieren auer sus soldadas e ay algunos que non tienen lecho nyn vcha el maestre deue retener de sus soldadas fasta que torne ally o es su conuenyente et si el dicho marino cunple su soldada cunple de dar fiador que siga el viaje este es el juyzio eneste caso (73).

<XX> <e>l maestre de vna nao aloga sus marineros en la villa onde la nao es e los vnos aloga aportaje e los otros adineros e aviene quela nao non puede fallarfre te para ally onde es e conuyenele deyr mas luenne aquellos que son alogados ala razon del portaje deuen seguir la nao e los que son alogados adineros el maestre es tenido de acreçentar les la soldada acada uno por razon quelos auya alogados a logar çierto e si ellos vienen mas açerca que el logar para do fueren alogados ellos deuen auer toda su soldada mas ellos deuen ayudar atraer la nao ally oentraron enella si el maestre quiere yr ala ventura de dios este es el juyzio eneste caso (74).

<XXI> <v>na nao acaesçe enbordel o en otro lugar qualquier dela cozyna que ha en la nao dos marineros pueden leuar fuera vna pieça tal como deuen aver los marineros en la nao e del pan que avra en la nao ellos deuen auer tanto como podran comer e fuera dela nao non deuen auer punto de beuraje e deuen retornar ala nao afazer su ofiçio así quel maestre por mengua de marineros non pierda la nao nyn los aueres nyn ayan ningund danno ca

si danno ovyese ellos son tenudos alo emendar et si vno delos conpanneros dela nao se fiere por falta de ayuda delos que son fuera dela nao ellos <son> tenudos afazer le guarir e aemendar al conpannero al dicho del dicho maestre e delos otros marineros dela nao e este es el juyzio eneste caso (75).

<XXII> <v>n maestre afreta su nao avn mercador o amas e han plazo çierto aque deue ser <Fol. XCIII r<sup>o</sup>> cargada e para fazer su viaje e el mercador nonle da la carga al su tienpo ante la detarda diez o quinze dias o mas e la nao pierde el viaje o han algund danno el maestre e sus conpanneros marineros por defalta de mercador el mercador deue emendar al mestre e dela emyenda que sera fecha las partes seran dela nao e la quarta pare delos marineros e este el es el juyzio eneste caso (76).

<XXIII> <v>n maestre afreta su nao e es cargada e aviene alguna vez que entra en vn puerto e demora tanto que ha menester dineros e non los tiene el maestre bien puede enbiar vn mensajero asu tierra por dineros mas el non deue perder tienpo ca silo pierde el es tenuto aemendar el danno que ouyere el mercador mas el maestre puede bien tomar delos vinos e delas otras mercadurias e vender para auer forneçimiento desu nao e quando la nao fuer llegada asu derecha descarga los vinos e las otras mercadorias quel maestre auya tomado deuen ser apreçiadas al fuero quelas otras seran vendidas non como las que mas nyn que menos e el maestre deue auer su frete delos vinos o deso que ouyere tomado o vendido e este es el juyzio eneste caso (77).

<XXIV> <v>n omme es leman de vna nao e se aloga para leuar la nao o ella deue descargar e aviene que eneste puerto ay fosa o lugar sabido do omme la meta por descargar el maestre es tenuto de pagar la soja e el e sus conpanneros meter balisas e quela canal que sea bien balistada e quelos mercadores non ayan domaje ca si domaje ouye sen el maestre es tenuto aemendar si el non demuestra razon para que fuese tenuto el leman ca el leman ha fecho lo que deuya ca troxo la nao a saluedat fasta laentrada del puerto e el leman deue dezir al maestre e asus conpanneros este es el puerto onde nos deuemos descargar este es el juyzio eneste caso (78).

<XXV> <v>n leman que toma vna nao sobre sy para leuar la asamalo o aotro puerto qualquier e siel falle e la nao es enpeorada por non guardar las marcas e domaje alguno y recreçier el es tenuto alo emendar sy ha de que e este es el juyzio en este caso (79).

aquí feneçe este ordenamyento

---

## ***2. El manuscrito 5581 de la Biblioteca Nacional de Madrid (80)***

<Fol. 644>

Título 30. de las Leyes de Llayron.

Anotacion 61.

El Rey Dn. Alonso el Sabio, quando reformó la governacion de sus Reynos, y ordenó los Adelantamientos para governacion de la tierra, ordenó asi mismo los Almirantadgos para governar las cosas de la Mar, y el uno fué llamado de Castilla, que tenia á su cargo el Armada de los Navios mancos, y Jurisdiccion en las Costas de Castilla, y Asturias, y Galicia, y fué el primer Almirante de esta Provincia Dn. Ruy Lopez de Mendoza, otro Almirante éra llamado de Sevilla, y era Capitan General de las Galeras, y otros Navios de remo, y tenia Jurisdiccion en los Pueblos Maritimos de el Andalucia y reino de Murcia, y fué el primer Almirante de Sevilla Dn. <Fol. 645> Pedro Martinez de Feé, verdad que sea que el Rey Dn. Fernando tercero Padre de este Rey Dn. Alonso el Sabio tubo primero al Almirante a Dn. Remon Bonifaz, natural de Burgos, pero este solamente sirvió de governar la flota en el cerco de Sevilla; estos dos Almirantadgos hubo en Castilla hasta que reinó Dn. Fernando quarto, Nieto de Dn. Alonso el Sabio, y quedó solamente con la Capitania de la Mar, y Jurisdiccion en los Pueblos Maritimos de la Andalucia al de Sevilla; en tiempo de estos dos Almirantes en el Almirantadgo de castilla se ordenaron estas Leyes llamadas de el Llayron, que son las siguientes.

Ley 1<sup>a</sup>.

Quando Son muchos los Señores de un Navío, y hacen un Maestre en él, y se parte de su tierra, y llega á Burdeos ó á la Rochela, y se fleta para tierra estraña, no puede vender la Nao, sino há mandamiento, ó Poder de los Señores de ella, mas si há de menester algo para despensa puede empeñar alguno de los aparejos de el Navío por consejo de los compañeros de él.

Ley 2<sup>a</sup>.

Quando viene tiempo para partir el Navio, el Maestre deve juntar sus Compañeros, y saber de ellos si es tiempo para salir, y si hubiere diferencia, que digan unos ser el tiempo

prospero, y otros que es manco, el Maestre deve hacer lo que á los mas pareciere, y de otra manera será tenuto á pagar la Nao, y los <Fol. 646> daños.

Ley 3<sup>a</sup>.

Quando la Nave peresciese, los Marineros son tenudos á salvar la más ropa, que pudieren, y sino huvieren dineros con que pudieren ir á sus tierras donde los cogió hán de hacer saca de aquello el Maestre, y sino ayudaren no será tenuto á darles nada antes perderán el sueldo, ó alouer (81).

Ley 4<sup>a</sup>.

Quando la Nave es perdida el Maestre no puede vender los aparejos de ella, sino á mandamiento de los dueños, mas deles poner á recaudo lo más lealmente que pudiere, para que sus Señores hagan de ellos lo que quisieren, y de otra manera será obligado á lo enmendar.

Ley 5<sup>a</sup>.

Si subcede abrirse la Nave, y se salvan algunos, y Mercadurías, y el Maestre, y los Mercaderes tienen debaté, y demandan los Mercaderes al Maestre que haga llevar sus dignadas, el Maestre los deve dar pagandole los Mercaderes el Flete de el viage que hasta allí havia hecho, y si el Maestre veé, que puede adovar su Nao, y proseguir su viage aina aguardenle, y sino el puede alquilar otra Nao para hacer el viage, pagarle hán su flete entero (82)

Ley 6<sup>a</sup>.

Parte <Fol. 647>

Parte la Nao de algun Puerto cargada, ó boyante, y arriba á Puerto, los Marineros de ella no deven hasta veinte y dos de salir sin authoridad de el Maestre, por que el daño que viniere á la Nao lo pagará, mas si la Nao estuviere en alogado, ó Puerto, y la amarran con quatro amarras, ellos pueden bien salir fuera (83).

Ley 7<sup>a</sup>.

Si el Marinero se alvenga, ó coje con el Maestre, y se salen fuera sin authoridad de el Maestre tienen contienda, á los heridos el Maestre no es tenuto á guarescer, ni ayudar con nada, antes los que puede echar fuera, y alvergar á otros en su lugar, y si le costare mas si el maestre embia en servicio de la Nave al marinero, y lo fieren debe ser guarido, y sanado á costa de la Nao (84).

---

*Ley 8ª.*

Si estando en Servicio de la Nao sucede dolencia tal á al guno de los Marineros, el Maestre lo deve sacar en tierra, y dar le posada, y un Mozo de la Nao, y darles á comer sus raciones, y si el enfermo quisiere vianda más deleitosa no es obligado á darsela, mas todo el tiempo que estuviere enfermo ganará racion, y si muere haverlo hán sus parientes (85).

*Ley 9ª.*

Si navegando una Nao le sucede fortuna, que le constriñe á echar Mercadurias, echará la mas pesada é inútil, y <Fol. 648> llegando á tierra si jura el Maestre, que lo hizo por salvar las vidas, y la Nao, será apreciado lo que se echó, y pagarse há á costa de el valor de la Nao, y de las Mercaderías que quedaron, mas para cada Marinero han de dejar franco un tonel si defiende la Nao como hombre en la tormenta, y de otra manera no habrá nada, y será el Maestre creido por su Juramento (86).

*Ley 10ª.*

Sucede que por temporal el Maestre corta el Mastil de la Nao deve llamar á los Mercaderes, y mostrarlos como deve cortarlo, y algunas vezes sucede que corta cabries por salvar la Nave, y la Mercaderia, y deja las Áncoras, hán de pagar su parte de esto los Mercaderes, y si despues hay debáte los días que se detiene la Nave por ello há de haver su flete de ellos (87).

*Ley 11ª.*

Llegando á salvamento donde la Nao vá fletada, el Maestre deve mostrar su ropa á los Mercaderes, y lo que faltáre hallando quebradas cuerdas, ó fardos el Maestre, y los Marineros deven pagar lo que faltáre, mas entregandolas sanas no deven nada (88).

*Ley 12ª.*

Sucede que una Nao cargada de vinos, por no fiar las Basijas de el Maestre, y Marineros, por temporal verterse <Fol. 649> muchos toneles, y pedirlos á los Marineros, ó otra Mercaderia que se derrame, y jurando el Maestre con quatro de su Nao que no fué por su culpa son salvos (89).

*Ley 13ª.*

El Maestre que coge Marineros, develos tener en paz, y ser Juez de ellos, y si alguno hace daño al otro, el que deshonra al otro deve pagar quatro dineros, que montan es casos

cinco maravedis de los presentes, y el que denuesta al Mastre al doble; lo mismo pague el Maestre á quien él denostáre, y si es cosa que él Maestre yere, ó da puñada, ó palmada á alguuno de sus Marineros sufrenlo la primera vez, mas si mas lo sufriere defiendase, mas si el Marinero fiere al Maestre pague cien sueldos, que montan mil y cin quenta maravedis de los presentes (90).

Ley 14<sup>a</sup>.

Muevese contienda entre él Maestre, y Marineros, el Maestre deve tirar delante sus Marineros los Mastiles tres vegadas antes que salgan de la Nave, y si los Marineros culpados se ofrecieren á hacer enmienda á bien vista de los otros Marineros que son á la tabla, y el Maestre fué tan cruel que manda echar de la Nao al culpado á costa de la Nave pueda ir á buscar soldada, y despues enmendarle la Justicia á bien vista de la tabla, y si por irse este, y no poner otro <Fol. 650>tan buen Marinero el Maestre viniere algun daño á la Nao, y Mercaderías, el Maestre es tenuto á ello.

Ley 15<sup>a</sup>.

Si sucediere que una Nave viene sobre otra el daño que se resciviere paguenlo ambas Naves, y su ropa, o Mercaderías jurando el Maestre, y Marineros de la Nao que topó, no hacerlo maliciosamente.

Ley 16<sup>a</sup>.

Acaesce que estan dos Naos para tomar Aguage, y hay poco, y está una cerca de otra; el Maestre que está primero deve decir á los otros, que levanten su Ancora. y sino quisieren alzalla ellos, y se la defienden, y les viene daño seran obligados á ello los que no quisieren levantar, y les faltase agua.

Ley 17.

Los Marineros de la costa de Bretaña, no deven de haver mas que una Cocina por que ellos meten su brebage pa ra ida, y venida; Los de Normandia dos porque el Maestre no les dá sino agua á la ida, y llegada á tierra vino; Los Marineros deben hacer brebage, y lo debe buscar el Maestre.

Ley 18.

Llegando la Nave á su viage, el Maestre es tenuto á decir á sus Compañeros si quieren operar al fin de la Nao, y si lo hacen de el flete que huviere de la Nao habrá su parte

<Fol. 651> y si quisieren partido por si deben atentar de tal manera que la Nao no se detenga, y si ván al flete cada uno há de meter brebage, y agua, y si se echa á la mar el agua debe ser contada, por tonelada de vino, y si los Marineros se pueden defender razonablemente, si así es que ellos todos hacen á los Mercaderes tal franqueza debe ser de los Mercaderes.

Ley 19.

Quando la Nave viene á su descarga, y los Marineros quieren haver sus aloqueres, y hay algunos que no tienen Lechos el Maestre puede rendir de su soldada que haia el Nao, sino dé buen recaudo, ó cuenta de ello.

Ley 20.

Si el Maestre aloja a sus Marineros de la Villa donde es la Nao y los unos concertan á mareages, ó parte, y los otros á dinero, y ellos veen que la Nao no puede fallar flete á venir á sus partidos que les conviene á ir más luengo que los que ván mareages deben seguir á aquellos que ván por dineros, y el Maestre es tenudo a acrescer sus soldadas por razon que los havia alogado, ó concertado para lugar cierto, y si ellos ven mas cierta que quedó de partido deben haver sus soldadas mas deven ayudar á bolver la Nave á la ventura de Dios, si el Maes tre quisiere.

Ley 21.

Estan <Fol. 652>

Estando la Nave en Burdeos, ó en otra parte de tal Despensa como viere en ella comerán, y si alguno de los Marineros quisieren comer fuera puedan tener una pieza que sea tajada en la Pieza, y del pan comerán lo que pudieren comer en una hora, mas de brebage no les dará fuera de la Nave, mas debe venir á hora de comer, y estar casi se perdiesenellos serían tenudos al daño, y si alguno de los compañeros se fué, y por su causa vino daño, pagarlo hán.

Ley 22.

Si un Maestre fleta Nao, y el Mercader no tiene cargado ál tiempo, y se detiene quince dias, ó otro daño, el Mercader és tenudo á lo pagar.

Ley 23.

Un Mercader carga la Nao la mitad de el camino y entra en un Puerto, y les fallestce la Despensa, el Maestre puede embiar á su tierra por dineros, y si se detiene por ello, y pier-

de el tiempo pagará los daños que sucedieren por ello al Mercader; mas si toma Mercaderia para vender pagará el Mercader lo que valieren á donde descargaren.

Ley 24.

El Mancebo há de servir en la Nao hasta el Puerto donde descargaren, y sino fuere tal el Puerto descargarán en otro si se obligó al Maestre, y sino lo hiciere pagará el <Fol. 653> daño; estas Leyes de el Layron, la mayor parte de ellas fueron sacadas de las Leyes Maritimas de Ynglaterra.

### **3. *El manuscrito de la Biblioteca del Monasterio de El Escorial*** **(91)**

Fuero delayron (92)

<Fol. 17 r<sup>o</sup>> <I> vnos omes buenos han hecho vna nao e encomyendanla avn ome que sea maestre della e la nao se parte donde es e va para burdel e a la rochela o a otro lugar qual quyer en terra estrania el maestre nola puede vender sino amandamyento o procuraçion delos sennores cuya es mas si el maestre a menester alguna cosa para espensa della el maestre puede enpennar los aparejos della con consejo de los maryneros de la nao para mantener los maryneros dela dicha nao este es el juyzio eneste caso

<II> vna nao esta en vn puerto e demora ay por atender su tiempo e quando viene el tiempo que se quiere aparejar el maestre deve tomar consejo con sus marineros e les deve dezir sennores que vos semeja deste tiempo e algunos avra que diran este tiempo non es bueno el maestre es tenuto de se acordar con la mayor parte dellos e si aze otra cosa es tenuto de pagar todos los dannos dela nao e delas mercaderias que en ella son si ha de que este es el juyzio eneste caso

<III> vna nao se pierde en costa dela mar o en qualquier lugar los maryneros son tenudos a salvar lo mas que pudieren de las mercaderias que fueren en la dicha nao e si ellos asi lo yzieren e ayudaren asi commo dicho es el maestre es tenido denpennar desto que salbaren e sino tiene dineros deven contribu yr a los dichos maryneros con que bayan asus terras e si los maryneros no ayudan a salvar los dichos bienes el maestre no es tenido delos prouer deninguna cosa e pierdan sus soldadas e fasta alli e quando la nao es perdida si los

---



aparejos se salvan el maestre no los puede vender sinon a mandamyento cierto o procuraçion delos sennores cuya es la nao antes los deve poner en salbo e en buena guarda fasta que sepa la boluntad delos sennores e lo deve fazer bien e lealmente e si el faze otra cosa es tenido a lo emendar si ha de que este es el juyzio en este caso

<IV> vna nao parte de burdel o de otro lugar qualquier e aviene alguna vez que la nao fiere e toma danno e salvan lo mas que pueden delas mercaderias que la dicha nao trae e si los mercaderes quieren aver sus mercaderias el maestre puede tomar de aquellas mercaderias su freyte de tanto como la nao ha fecho de viaje e si plaze al maestre e quiere e entiende que puede adovar la nao ayna el pue de retener las dichas mercaderias en la dicha nao e seguir su viaje e si la nao es de tal guysa que se non puede adobar el maestre puede afreytar otra nao para azer el viaje e el maestre avera su freyte de tanto commo el avra de aver salvandose en qualquier manera este es el juyzio en este caso

<V> vna nao esta sobre el ancora en vna abra o en vna conca o entrada en algund puerto cargada o buyante los maryneros non deben yr fuera della sin mandado del maestre de la nao e sientre tanto en alguna manera la nao se pierde e tomase danno el dicho marynero o maryneros son tenidos a lo he mendar sian de que mas si la nao esta en algund lugar apartado e estuviere amarrada de quatro amarras el maryno puede yr vien fuera della e tornar a tiempo a la nao este es el juyzio en este caso

<VI> vnos maryneros se alovan con vn maestre e ay algunos que salen fuera dela nao sin licencia del maestre o renyegan o dizen palavras malas o fazen contyendas o peleas e ay algunos que son feridos el maestre no es tenuto delos guarir nyn delos proveer de alguna cosa antes los puede hechar de la nao si quisiere e alogar otros maryneros en su lugar e si mas costaren los marineros que alogo el maestre en logar dellos ellos lo deven de pagar si an de que mas si el maestre envia en algund servicio dela nao e por su mandado se fizieren ellos deven ser guaridos a la costa de la nao este es el juyzio en este caso

<VII> dolencias e feridas han vno o dos o mas maryneros de la nao faziendo serviçio della e non pueden estar en la nao tanto estan feridos el maestre los deve proveer fuera en vna casa e les deve dar grase ardiente e candelas e moço de la nao que los sirva e el maestre les deve dar e proveer de tal vianda como daria a otro en la nao esto es a saber que le deve dar tanto como espendera en la nao sy sano fuese e non mas e si el doliente quisiere aver viandas mas delicadas o de mayor coste el maestre non es tenido de gelas dar e la nao

non deve demorar en el puerto por ellos ante deve yr e seguyr su viaje e sy el dicho marynero guaresciere deve seguir la nao a donde fuere o deve aver su soldada toda e si moriere develaver su muger o sus herederos este es el juyzio en este caso

<VIII> vna nao carga en burdel o en otro lugar qualquier e acaesce que le toma tormenta en la mar e non puede estar sinon echaren delas mercaderias que lleva dentro en ella el maestre es tenuto de dezir a los mercaderes senores non podemos escapar sy non echaren destas mercaderias que lle <Fol. 17 v<sup>o</sup>> vamos dentro en esta nao a la mar el maestre es tenuto a lo dezir a los mercaderos e sy ay algun mercadero que no responde a la voluntad del maestre e veyendo el maestre con sus maryneros que lo non pueden escusar el maestre puede vien echar tanto como vera con sus maryneros que vien sea e despues jurando el maestre con dos o tres maryneros dela nao sobre los santos evangelios quando fueren venyendos a puerto de salbedad con su nao que ellos lo fizieron por salvar los cuerpos o la nao e los averes ellos de ven ser creydos e las cosas que fueron echadas deven ser preciadas al fuero delo al que vino en salvo e al fuero que fueron vendidas e partyrselo sueldo por libra entre las mercaderias que fueron escapadas el maestre deve contar en las averias de la echazon la nao o el freyte della qual ellos mas quysieren e los maryneros deven aver francas sus quyntaladas e son estas quatro maryneros vn tonel sy ellos se defienden en la mar asy commo un omme e faziendo su poder e sy ay marynero que se non defienda en la mar asy commo un omme el tal non deve aver punto de franqueza e sobre esta razon el maestre deve ser creydo por su juramento este el el juyzio en este caso

<IX> algunas vezes aviene quel maestre de la nao que taja el maste por fuerça de tiempo el maestre deve llamar los mercaderes sy los ay en la nao e mostrarles como quiere tajar el maestre deziendoles que conviene de se azer por salbar los omes e la nao e las mercaderias otrosy algunas vezes aviene de tajar cables e dexar las anclas por salvar la nao e las mercaderias como dicho es todo esto se deve contar (tachado) sueldo por libra asy commo echazon e devenlo partyr por todas las mercaderias asy commo dicho es en el otro capitulo de la echazon estas averias deve de contar ante que la nao se descargue e si la nao esta en seco o en lugar duro el maestre detarda por culpa delos maryneros que ay corrinzon el maestre non deve pagar nada ante deve aver de todo su freyte asy como delos otros toneles que son este es el juyzio en este caso

<X> vna nao viene en salvo a su derecha descarga el maestre deve mostrar a los mercaderos las cuerdas con que se deven lindar los toneles e los mercaderos sy ven que ay de

hemendar en ellas el maestre es tenido a las hemendar el maestre e los maryneros las deven pagar por que han el guindaje e sy la cuerda se ronpiese ante que la mostrasen a los mercaderos e el tonel tomase dano e este danno se deve pagar del guyndaje e lo que que dare deve-lo aver el maestre e sus companneros mas sy los mercaderos dizen que las querdas son buenas e despues se ronpe con algund tonel los mercaderos deven pagar su danno esto es a saber aquellos cuyos son los vienes este es el juyzio en este caso

<XI> vna nao carga en burdel o en otra terra qualquier o lleva su fusta para arrumar los toneles e partese aquel lugar e yendo por la mar fazese por manera que se desarruma algund tonel por falta del cantel que non es vien fecho asy como deve o la fusta no es buena e tomalos mal tiempo en la mar en tal manera que por falta de la fusta se desfonda un tonel o una pipa o mas e la nao viene a salvaçion los mercaderos demandan aquellos vinos al maestre ca dizen que por la fusta perdieron su vinos e el maestre dize que non sy el maestre dize que quere jurar con dos o tres o quatro de sus maryneros quales los mercaderos quysieren que los vinos no se perdieron por falta de sus cavtenes asy como los mercaderos dyzen los dichos maestre e maryneros deven ser creydos e libres sy juraren e sinon quisieren jurar ellos deven pagar el danno a los mercaderos ca ellos son tenudos de afiar vien sus toneles e fazer sus obras vien (tachado) e cumplidamente ante que partan del puerto este es el juyzio en este caso

<XII> aviene quel maestre e sus maryneros estando a la mesa recresçen palabras entre los maryneros el maestre es tenuto de poner entre ellos paz e sosyego e sy algund marynero desmentiere a otro estando a la tabla deve pagar quatro dineros de pasines e sy algund marynero desmentyere al maestre peche ocho dinneros de pasines e sy es contiende entre el maestre e algund marinero el marinero le deve sofrir la primera palmada o punnada e sy el maestre le quisiere dar mas el marynero se puede vien defender e sy el marynero fyere primero al maestre deve primero perder cient sueldos de la dicha moneda o el punno qual mas quisy ere este es el juyzio en este caso

<XIII> vna nao es afreytada en burdel o en otra terra qualquier e viene a su derecha descarga e ay carta partida que los toajes e los petylemanes delesos pagar la mercaderia segund la costumbre dela terra en la costa de bretanna todos los que leman toman despues que pasan la ysla de bas en leon son lemas <Fol. 18 rº> e los de normandia e de ynglaterra despues que pasan en garnasvi e los de flandes despues que pasan en caliz e los escorçia despues que pasan en artamua este es el juyzio en este caso

<XIV> Contyenda se faze en la nao entre el maestre e los maryneros o entre los marineros con otros aquel que es culpado el maestre le deve ynvíar fuera de la nao e le deve llevar las tobajas delante del marinero tres vezes en tal manera que le salga de la nao enpero sy el marynero dize que no usara contyenda de alli adelante e por lo pasado se obliga a fazer enmyenda asy commo mandaren los otros marineros que son en la nao e si el maestre es tan esquybo que no le quyera asy fazer e quisyere echar al marynero fuera el dicho marynero se puede yr tras la nao alli do fuera a descargar e deve aver tan buena soldada como sy el fuera dentro en la nao emendando el danno asy commo mandaren los maryneros que seran dentro en la nao e si es asy quel maestre con la mala boluntad oviendo echado al marynero fuera e no traxo otro en la nao en su lugar tan bueno commo aquel que echo e la nao se perdiere o tomare algund danno por alguna ventura el maestre es tenuto a pagar el danno dela nao e dela mercaderia que y sera si ay de que pagar e este es el juyzio en este caso

<XV> vna nao esta en vn puerto o en otro lugar qualquier amarrada o en qualquier manera e otra nao viene de la mar en fuera e no gobierna vien e fiere sobre la otra nao que esta en paz por tal manera que la nao que estava posada a resçibido dano del golpe que la otra nao le da e pierdense delos vyenes e mercaderias que ay son el danno deve ser apresiado e pagarlo asi anvas las partes medio por medio conviene a saver las aberias que son en anvas las dichas naos e devense de pagar de mercaderias a mercaderias e nao a nao e la conpanna deve pagar por medio e el maestre dela nao que firio a la otra es tenuto de jurar el e sus conpanneros que lo non fizieron a su grado e la la razon por quel juyzio fue dado en esta manera que vn omme que toviere vna nao vieja la pornya de grado en la via sy entendiese cobrar todo el danno de la otra parte mas por quanto entyende pagar la mytad del danno el se tirara dela via de grado este es el juyzio en este caso los maryneros de la costa de bretanna no deven aver mas de vna cozina al dia (sic).

<XVI> vna o dos o mas ancoras estan en vn puerto ado ay poco agua que se asento vna nao esta acerca de las ancoras dela otra nao el maestre dela nao que estava ay primero deve dezir a los maryneros de la otra sennores levantad vna ancora de las vuestras que esta mucho açerca de la nuestra por lo qual nos puede venyr danno e sy ellos no lo quysieren levantar el dicho primero maestre e sus conpanneros la pueden levantar e alongar de sy e sy los otros maryneros les defienden de levantar la dicha ancora e despues la dicha ancora faze danno ellos son tenudos de hemendarle todo el danno asy como malos maryneros e quando son en puerto que aya poco agua ellos son tenudos a poner oringas e bojas porque parescan

---

las ancoras de [...] e non fagan danno a otro navio sy non ellos lo deven pagar e este es el juyzio en este caso

<XVII> los maryneros de la costa de bretanna non deven haber mas de vna cozina al por razon que ellos an vrevaje yendo e venyendo e los maryneros de normandia deven aver dos cozinaz al dia por razon quel maestre no les da sinon agua quando ellos van busvar freyte pero quando ellos llegaren a tierra onde nasce el vino el maestre les deve dar breveraje de bino trenpado en vna manera este es el juyzio en este caso

<XVIII> vna nao arriva a su derecha descarga en burdel o en otro qualquier lugar el maestre es tenuto de dezir a sus maryneros si quyeren afreytar sus quyntaladas o las quyerren dezar al fuero que la nao es afreytada e sy ellos las quysieren afreytar o cargar en tal manera que la nao non demore por ellos e sy ellos no han de que las cargar o no fallan quyen gelas cargue el maestre non a culpa mostrandoles reino o lugar do las puedan rumar o el peso dellas e sy quisieren poner vn tonel de agua ellos lo pueden vien meter cada uno su parte e el quarto del tonel a cada marynero sy por ventura acaesciere que con tormenta es menester de echar dela nao algo e echaren aquel tonel a la mar les deve ser contado por vn tonel de vino o por otras enpleas dela nao sueldo por libra a las averias porque los maryneros non se podian de <Fol. 18 vº> fender de la mar syn hazer hechazon e syn ellos afreytan las dichas quyntaladas a los mercaderos tal franqueza deven aver en ellas commo an los maryneros e este es el juyzio en este caso

<XIX> vna nao viene a su derecha descarga los maryneros quyeren aver sus soldadas e ay algunos que non tyenen lexo nyn caxa el maestre deve retener de su soldada fasta que tornen alli do es su convenyente e sy el dicho marynero quiere aver su soldada cumple de dar fiador de seguir el viaje este es el juyzio en este caso

<XX> el maestre de vna nao aloga sus maryneros en la villa onde la nao es vnos a pareja a pareja e los otros a dinero e viene que la nao no puede fallar freyte alli donde esta e conbiene le de yr mas alueve aquellos que son alogados a la razon del portaje deven seguyr la nao e los que son a dineros el maestre es tenuto a recrescentarles la soldada a cada uno por razon que los avia alogados por logar çierto e sy ellos vienen mas açerca quel lugar a do fueren alogados deven aver toda su soldada mas ellos deven ayudar a traer la nao alli donde entraron en ella que sy el maestre quysiere a la ventura de dios e este es el juyzio en este caso

<XXI> vna nao acaesce en burdel o en otro lugar de la cozina que aya la nao dos maryneros pueden llevar fuera dela nao una pieça tal qual y como pueden aver los otros maryneros de la nao e del pan que oviere en la nao ellos deven aver tanto commo devian comer en ella e fuera de la nao no deven aver punto de brevaje e deven tornar luego a la nao a fazer su oficio asy quel maestre no pierda la nao ny los averes ny ayan nyngund dapno por mengua de maryneros ca sy danno oviese ellos son tenudos a lo emendar e sy algunos delos conpanneros dela nao se fieren por falta de ayuda delos que son fuera della ellos son tenudos a curar e emendar al conpannero el danno que asy fizo a dicho del maestre e de los otros conpanneros dela nao este es el juyzio en este caso

<XXII> un maestre afreyta su navio un mercadero o a mas e a un plaço çierto a que debe ser cargada e puesta para azer su viaje el mercadero no le da su carga a su tiempo ante la detarda diez o quinze dias e mas e la nao pierde su viaje o a algund dapno el maestre por falta de mercadero el mercader devela hemendar al maestre e dela enmyenda que asy es fecha las tres partes sean dela nao e la quarta parte delos maryneros e si la demora es por culpa de maestre o delos maryneros el maestre es tenudo a los emendar el danno e este es el juyzio en este caso

<XXIII> vn maestre afreyta su nao e es cargada e aviene algunas vezes que entra en vn puerto e demora tanto que ha menester dineros e no los tyene e el maestre puede ynviar a su tierra por dineros mas el no deve de perder tiempo qa sy lo pierde es tenudo de emendar el dano que oviere el mercador mas el maestre puede vien tomar delos vinos e de las otras mercaderias e vender para fornesçimiento para su nao e quando fuere llegado a su derecha descarga los binos e las otras mercaderias quel maestre avia tomado deven ser apreçadas al fuero que las otras heran vendidas e no commo las que mas ny commo las que menos e el maestre deve de aver su freyte delos binos e de los que vbiese tomado e vendido este es el juyzio en este caso

<XXIV> todo omme que es leman de vna nao e se alonga para llevarla do e debe yr a ser cargada aviene quen este puerto ay fosa o lugar savido do omme la meta a descargar el maestre es tenudo a pagar la seja a el e sus maryneros a meter bolisas en aquella canal porque sea vien bolisada por que los mercaderes no ayan domaje e sy domaje ubiese el maestre es tenudo a la emendar si el no muestra razon por que fuese tenudo el leman ca heleman ha fecho lo que de via ca traxo la nao a salvedad fasta la entrada del puerto e eleman

---

debe dezir al maestre e a sus maryneros este es el puerto a do nos avemos a descargar este es el juyzio en este caso

<XXV> vn leman toma vna nao sobre si para levarla a san malo o a otro puerto qualquier sy yerra la nao la entrada por no guar dar vien las mareas si la nao domaje alguno resçive eleman es tenuto a lo emendar si ha de que este es el juyzio en este caso (93).

<nota> (94) aquí se acaba el fuero de layron que fabla sobre las cosas que son de librar entre los mareantes y las fustas que handan sobre la mar con el qual concuerdan todas las leyes que estan en el titulo dela quynta partida el qual fuero por aquellas leyes es aprobado e manda que por el sean librados todos los mareantes e los juyzios que por el se dieren que valan que fue aquy escripto lunes a treze de agosto de myll e quatroçientos e treyn- ta VI anos

Deo gratias

#### ***4. El manuscrito de San Vicente de la Barquera (95)***

<Fol. 26 vº>

TABLA DLOS CAPITVLOS del fuero del Leyron, segun e como en este libro se contienen

Capitulo 1º. – Capitulo que quando algunos homes buenos hacen una nao lo an de dar aun maestre, e que puede haçer el maestre

2º - Capitulo que se deue confiar el maestre con su compañía quando la nao a de salir del puerto

3º - Capitulo como a de haçer el maestro ala compañía quando la nao se pierde en raçon de ella e de las mercaduras

4º - Como a de pescar el maestre e que debe facer sila nao fuere en algun lugar e se fiere e non puede seguir su viaje

- 5º - Capitulo como deben los marineros guardar su nao enon salir della sin licençia
- 6º - Capitulo delos marineros que fueren en serviçio dela nao o an enojo o roido en ella
- 7º - Capitulo delos marineros que adolecen enla nao <Fol. 27 rº>
- 8º - Capitulo dela echaçon delas haverias dela nao
- 9º - Capitulo como el maestre puede dexar el mastil e cortar los cables e dexar los ancoras si fuere menester y como se a de pagar por haberia
- 10 - Capitulo como el maestre debe dar buenas cuerdas para aguindar los toneles
- 11 - Capitulo como el maestre e sus compañeros deben bien hastar los toneles y los arrumar
- 12 - Capitulo que pena merece el que levanta roido enla nao e como deben tener paga
- 13 - Capitulo delos limanes e pita elimanes e quales son
- 14 - Catorce capitulo como el marinero que face pelea enla nao debe salir della <Fol. 27 vº>
- 15 - Capitulo delas naos que se fueren una aotras
- 16 - Capitulo como se deben guardar las ancoras y aborgar
- 17 - Capitulo dela regla delos marineros
- 18 - Capitulo delas quintaladas que paga el maestre
- 19 - Capitulo como los marineros deben seguir la nao
-



20 - Capitulo del obligamiento delos marineros si son aparte de solda da çierta

21 - Capitulo delas viandas que pueden sacar los marineros fuera dela nao

ESTE ES EL FVERO D Layron por donde sedeben juzgar y determinar los cassos y negoçios dela mar, articulando, e prouando el fuero y su costumbre

1º - HOMES BVENOS han fecho una nao e encomiendanla aun home que sea maestre de ella, ela nao se parte dende [...] a Burdel o para Ruchela, o para otro lugar qualquier entierra estraña, e el maestre no la puede alogar ni vender sin hordenamiento, oprocuraçion de los señores cuya es, mas si el maestre alguna cossa amenester para esponder, el maestre puede empeñar los aparejos con consejo delos marineros este es el juicio en este casso.

<Fol. 28 rº> 2 - Vna nao, esta enun puerto e demora ay para atender su tiempo que se quiere aparejar el maestre debe tomar consexo con sus marineros eles debe decir: Señores que vos pareçe deste tiempo: e algunos abra que diran, este tiempo no es bueno, e algunos diran este tiempo es bueno: el maestre es tenuto de se acordar conla mayoria delos marineros, e si faze otra cossa, es tenuto de pagar todos los daños dela nao e delas mercaduras que en la nao son fuera de que este es el juicio en este casso

3º - Vna nao se pierde en costa demar o en qualquier lugar los marineros son tenudos a saluar lo mas que pudieren delas mercaduras que sean enla dicha nao, e si ellos asi lo fiçieren e ayudan anin como dicho es, el maestre es tenuto de empeñar desto que salbaron e probeerlo, si non tienen dineros e quisieren yr a sus tierras debenles dar con que, e si los marineros no ayudan a salvar al maestre, el maestre no es tenuto de los probeer deninguna cossa e pierden sus soldadas. e quando la nao es perdida si salua los aparejos, el maestre no los puede vender sino amandamiento cierto e procuracion delos señores cuya es la nao, antes los debe poner en saluo e en buena guarda fas ta que sepa la voluntad delos señores, e el lo debe facer bien e lealmente, e si el faze otra cossa, el es tenuto ala emendar, si a de que, este es el juicio en este casso

4º - Vna nao, Parte del Burdel o de otro lugar qualquier, e abiene alguna vez quela nao fyere o toma daño e saluan lo mas que pueden delas mercaduras quela dicha nao trae, si los mercaderes quisieren aber sus mercaduras, el maestre puede tomar su flete detiempo

como la nao ha fecho de viaxe, e si plaçe al maestre e quiere e entiende que puede adouar la nao ayna, el puede retomar las dichas mercadurias enla dicha nao e seguir a su viaxe, e si la nao es ental guissa que se non puede adouar, el maestre puede afletar otra nao para hacer su viaxe, e abra su flete detanto como el abia saluado en qualquier manera e este es el juiçio

5º - Vna nao, esta ala ancora, o enun venque, o en una concha, o aentrada de un puerto cargada o [...] los marineros non deben yr fuera sin mandado del maestre dela nao, que si algun marinero fuese sin mandado del maestre e en <Fol. 28 vº>tre tanto por ventura la nao se perdiessse e tomasse daño, el tal marinero o marineros sean tenidos alo emendar si han de que, mas si la nao esta en algun lugar amarrada, a quatro amarras el marinero puede yr bien fuera e tomar al tiempo a la nao, este es el juiçio en este casso

6º - Vnos marineros, se alogan con un maestre e ay algunos que sa len fuera dela nao sin licencia del maestre, o reniegan, o diçen palabras malas, o façen contiendas, o peleas, e ay algunos feridos el maestre no es tenuto delos façer guarir, nin delos probeer de ninguna cossa, antes los puede hechar fuera dela nao e alojar otros marineros en su lugar, e si mas costaren los marineros que alojare el maestre enlugar dellos, ellos lo deben pagar si an de que mas si el maestre los imbia en algun seuiçio dela nao e por su mandado se fieren o los fieren ellos deben ser guaridos a costa dela nao, este es el juiçio

7º - De dolencias, e feridos, an uno, o dos, o mas marineros de los dela nao, façiendo seuiçio dela nao, enon pueden estar en la nao tanto estan flacos: el maestre los debe probeer fuera en una cassa gratiez ardiens candelas e un moço dela nao que los sirua o alojar una muger quelos sirua el maestre los debe dar y probeer detal vianda como daria aotro enla nao, esto es asaber quele deben dar tanto como despenderia enla nao si sano fuese eno mas, e si el doliente quissiere viandas mas delicadas e de mayor costa el maestre no este tenuto a selas dar, ela nao non debe demora, e por el tanto debe yr seguir su viaxe, e si el dicho marinero guareçiere debe seguir la nao a do fuere e debe aber su soldada toda, e si muriere o sus herederos, este es el juiçio en este caso

8º - Una nao, Carga en Burdel o enotro lugar qualquier e abiene que le toma tormenta enla mar e no puede escapar sino hechando delos haberes quelleba dentro enla mar, el maestre es tenuto de decir alos marineros, mercaderes: señores no podemos escapar sino se hechan delos haberes enla mar-e si ay algun mercader queno responda ala voluntad del maestre, e viendo el maestre con sus compañeros que lo non puede escussar, el maestre

puede hechar tanto quanto vera con sus marineros, que vien sea despues jurando el ma <Fol. 29 rº> estre con dos, o tres marineros de la nao sobre sanctos ebangelios quando fueren venidos a puerto de salvaçion con su nao, que ellos lo fiçieron por saluar los cuerpos, ela nao, elos haberes, ellos deben ser creidos, elas cosas que anssi son hechas deben ser apreçiadadas al fuero delo al que [...] en saluo, e al preçio que fue vendido, e partiendo sueldo por libra entre las mercadurias que son escapadas e el maestre debe contar en las haberias dela hechaçon dela nao y el flete dellas, qual ellos mas quissieren, e los marineros deben haber francas sus quintaladas, que son estas, a quatro quintaladas que son estas: a quatro marineros un tonel, e si ellos se defendieren enla mar, cada uno como home e faciendo su poder, e si ay marinero que non se defienda ala mar como home, este a tal non debe haber punta de franqueça e sobre esta raçon el maestre debe ser creido por su juramento y este es el juiçio en este caso

9º - Algunas veces, aviene que el maestro dela nao corta el mastil por fuerça de tiempo, el maestre debe llamar los mercaderes (si los ay enla nao) e amosstrarles como quiere cortar el mastil, diciendoles que conuiene anssi de fazer por saluar los homes ela nao elas mercadurias; e otro si abiene de cortar cables e dexar los ancles por saluar la nao elas mercadurias, etodo esto se debe contar sueldo por libra, assi como hechaçon, e debennas repartir por todas mercadurias como dicho es enel capitulo dela hechaçon: estas haberias se deben contar antes que se descargue la nao, esi la nao esta en seco enlogar duro e el maestre detarda por culpa delos mercaderes, e ay corre con el maestre non debe pagar nada, ante debe haber su flete anssi como delos otros toneles que son saluados, y este es el juiçio en este caso

10 - Una nao, viene a su derecha descarga, el maestre debe mostrar a sus mercaderes las cuerdas con que deben guardar los toneles, e los mercaderes si vieren que ay de emendar en ellas, el maestre es tenuto alas emendar, e el maestre elos marineros non deben pagar por han el guindaxe, e si la cuerda se quebrase antes quela mostrassen alos mercaderes e el tonel tomase daño se debe pagar del guindaxe, e lo que quedasse debelo haber el maestre e su compaña; mas si los mercaderes diçen quelas cuerdas son buenas e despues se rompe algun tonel, o quiebra <Fol. 29 vº> los mercaderes deben pagar el daño, conuiene a sauer aquellos cuyos son los toneles, y este es el juiçio en este caso

11 - Una nao, carga en Burdel o enotra tierra qualquier elleba su fusta todos los toneles e el mercadero partese dellos en aquel lugar eyendo enla mar por ventura desarrumase algun tonel por falta de cançel queno es bien fecho como debe o la fusta no es buena eto-

malos mal tiempo enla mar ental manera que por falta dela fusta se desfonda una pipa, o mas, ela nao viene en salvacion, los mercaderes de mandan aquellos binos al maestre, que diçen que por aquella falta perdieron sus binos, e el maestre diçe quenon, en esto si el maestro quiere jurar, e dos, o tres, o quatro de sus marineros quales los mercaderes quissieren, quelos binos no se perdieron por falta de sus cautelas assi como los mercaderes diçen, el dicho maestre y marineros deben ser creidos e libres, e si non quisieren jurar deben pagar el daño a sus mercaderes, y ellos ser tenudos de afiar bien sus toneles e façer sus obras bien e cumplidamente ante que par tan del puerto, y este es el juiçio en este caso

12 - Abiene, quel maestre e sus compañeros estando ala messa a comer recreçense palabras entre los marineros, el maestre es tenudo de poner entre ellos paz e sosiego, e si algun marinero desmintiere aotro estando ala messa debe pagar quatro dineros de paraçones, e si algun marinero desmintiere al maestre pague ocho dineros de paracones, e si ay contienda entre el maestre y los marineros, el marinero le debe atender la primera puñada o palmada, e si el maestre le quisiere dar mas el marinero se pueda bien defender, e si el marinero firiere primero al maestre, debe el marinero perder cien sueldos dela dicha moneda, o el primer viaxe qual mas quisiere el marinero, y este es el juiçio en este caso

13 - Vna nao, esta en Burdel o enotra tierra qualquier viene a su derecha descarga e ay quarta partida, los toaxes e pites lemanes debelos pagar la mercaduria según la costumbre dela tierra, en la costa de Bretaña todos los que leman tornaron, despues que repressan la Ysla de Bas en Leon son lemanes, elos de Lormandia, e de Ynglaterra despues que pasan Cales, elos de Escorçia despues que passan artamua, y este es el juiçio en este caso

14 - Contienda naçe enla nao alas veces entre el maestre elos marineros unos con otros, aquel que fallar culpante el maestre lo <Fol. 30 rº> debe hechar fuera dela nao, ele debe leuantar las las tanagas delante los marineros tres veçes, ental manera que salga dela nao, en pero si el marinero diçe que no reuolbera mas contienda enla nao, e por lo passado se obliga a façer la enmienda asi como mandaren los otros marineros que son enla nao, e siel maestre es tan esquiuo quello non quiere asi façer e hecha el marinero fuera, el dicho marinero se puede yr tras la nao alli do fuere a se descargar e debe haber tan buena soldada como si el fuera dentro enla nao, emendando el daño como mandaren los marineros que eran dentro enla nao, e asi es que el maestre con mala voluntad habiendo hechado el marinero fuera e non trajo otro enla nao en su lugar bueno como aquel que hecho, la nao se pierde o toma algun daño por alguna aventura el maestre es tenudo a pagar el daño dela nao, e dela

---

compaña, e dela mercaderia en que ella iua si a de que lo pagar, y este es el juiçio en este casso

15 - Una nao, esta en puerto, o en otro lugar qualquier amarra da en qualquier manera que sea e otra nao viene dela mar en fuera enon gouierna y en fiere sobre la otra nao, e del golpe quele da la otra nao despedaçasse delos bornes emercadurias que ay son: el daño debe ser apreçiado e pagar lo <a>mas las partes medio por medio, elas haberia que son en ambas las naos se debe ansi pagar mercadurias amercadurias, enao a nao, e compañero a compañero, e debense pagar medio por medio, e el maestre dela nao que firio ala otra es tenuto de jurar el e su compaña queno lo fiçieron a su grado, ela raçon porque el juiçio fue dado en esta manera es esta, porque podria ser que alguno que tubiere nao vieja la pondria de grado ala via por que quebrase si entendise de cobrar todo el daño dela otra partida, mas por que entienda que a de pagar la mitad del daño el reusaria dela via

16 - Una nao, o dos, o mas estan en un puerto onde ay poca agua que sea seco, ela una delas naos, esta çerca delos anclas dela otra nao, el maestre dela otra nao que esta <Fol. 30 v°>ba ay primero debe deçir a los marineros dela otra nao, señores leuantad vuestro ancora que esta çerca dela nuestra nao, porque no nos venga daño, en los non quisiere leuantar, el dicho primero maestre e sus compañeros la pueden vien leuantar, e alonxar desí, e si los otros marineros les defendieren delauantar la dicha ancora e por esso les viene daño, ellos son tenidos a enmendar todo el daño asi como malos marineros, e quando son en puerto demucha agua, ellos son tenidos deponer orinques e buyas, porque parezcan las anclas de pleamar porque non fagan daño a otro navio, sino ellos lo deben emendar, e este es el juiçio en este caso

17 - Los marineros dela costa de Bretaña non deben de haber mas de una cocina al dia por raçon que ellos han brebaxe, yendo y uiniendo a los marineros de Lormandia deben haber dos cocinas al dia, por raçon quel maestre no les da sino agua quando ellos van a buscar flete, pero quando ellos llegaren donde naçe el bino el maestre les debe dar brebaxe de bino templado en buena manera

18 - Una nao arriba a su derecha descarga en Burdel, o a otro lugar qualquier, el maestre es tenuto de deçir a sus marineros si quieren a flotar sus quintaladas, a laquieren dexar al fuero quela nao es afretada, e si ellos la quieren afretar o cargar ental manera quela nao no demore por ellos, e si ellos non fallan de que las cargar, o non fallan quien selas tome el

maestre non a culpa mostrandole sulugar do las puedan arrumar o del pesso dellas, e si quisieren poner un tonel de agua, ellos lo puedan vien oner cada uno su parte un quarto de un tonel a cada marinero, e si por aventura acaesçiere que contormenta es menester de hechar dela carga e se hecha a quel tonel ala mar el debe ser contado por untonel de bino, o por otros empleos dela nao sueldo por libra por haberias, porque los marineros no se podrian defender dela mar sin hechar algo, e si ellos hechan las dichas quintaladas alos mercaderes tal franqueça deben haber como los marineros, este es el juiçio en este casso

19 - Una nao, viene a su derecha descarga elos marineros <Fol. 31 rº> [...] la, el maestre es tenido de retener de su soldada fasta que torne alli do es su costumbre, esi el dicho marinero quisiere la soldada cumple que de fiador que seguira su viaxe, este es el juiçio en este casso

20 - El maestre de una nao, aloxa sus marineros conla villa donde la nao es, elos unos aloxa por portaxe, elos otros adinero, e auiene que ala nao non puede fallar su flete alli donde esta, e conuiene yr mas lueñe, aquellos que son obligados, e portaxe estan e deben seguir la nao, elos que son obligados a dineros, el maestre es tenido acreçentarles la soldada a cada uno por raçon quelos abia alugados para lugar çierto e si ellos vienen mas cerca que el lugar para do fueron alugados deben haber toda su soldada, mas el los deben ayudar traer la nao do entraron alli en ella si el maestre quisiere ala ventura de Dios, y este es el juiçio en este casso

21 - Una nao, acaeçe en Burdel o en otro lugar que dela coçina que a enla nao que dos marineros puedan llebar una pieça, tal como pueden haber los otros marineros dela nao, o del pan que obiere enla nao, ellos deben haber tanto como podrian comer, e fuera dela nao non pueden haber punto de brebaxe, e deben tornar ala nao a façer su ofiço assi que el maestre por mengua de marineros non pierda la nao, nin los haberes, nin ayan ningun daño, e si daño obiesse ellos sean tenudos alo emendar, e si algunos de los compañeros dela nao se fiere por mengua de ayuda delos que son fuera dela nao, ellos son tenudos de emendar al marinero e compañero e el daño que assi reçivio e el maestre e delos otros marineros dela nao, e este es el juiçio ene ste casso

---

### 5. *El manuscrito de la Biblioteca del Colegio de Santa Cruz de Valladolid (96)*

<Fol. 330 rº >

1436. Leyes Nauticas Llamadas Leyes delayron. Nota Ponense en este año de 1436 aunque el lenguaje y sus circunstancias parece que indican una mayor antigüedad porque la copia se sacó en dicho año, y no puede darseles otra fecha. Sacose de la Real Biblioteca del Escorial

<Fol. 331 rº> <I> Unos homes buenos han hecho una nao, e encomiendanla a un ome que sea maestre della, e la nao se parte donde es e va para burdel, o a la Rochela, o a otro lugar qualquier en tierra estranna , el maestre non la puede vender si non a mandamiento o procuracion de los sennores cuiu es mas si el maestre a menester alguna cosa para expensa della el maestre puede empeñar los aparejos della con consejo de los marineros de la nao para mantener los marineros de la nao este es el juicio en este cas.

<II> Una nao esta en un puerto e demora ay por atender su tiem <Fol. 331 vº> po e quando viene el tiempo que se quiere aparejar el maestre debe tomar consejo con sus marineros e les debe decir sennores que vos semeja deste tiempo e algunos habrá que dirán este tiempo non es bueno, el maestre es tenuto de se acordar con la mayor parte dellos, e si face otra cosa es tenuto de pagar todos los dannos de la nao, e de las mercaderias que en ella son si ha de que este es el juicio en este caso

<III> Una nao se pierde en costa de la mar o en qualquier lugar los marineros son tenudos a salbar o mas que pudieren de las mercaderias que fueren en la dicha nao que <Fol. 332 rº> si ellos asi lo ficieren e ayudaren asi como dicho es el maestre es tenuto dempenar esto que salbase e si non tiene dineros deben contribuir a los dichos marineros con que vayan a sus tierras e si los marineros non ayudan a salbar los dichos bienes el maestre non es tenuto de los proveer de ninguna cosa, e pierdan sus soldadas en fasta alli, e quando la nao es perdida si los aparejos se salban el maestre non los puede vender si non a mandamiento cierto, o procuracion de los sennores cuiu es la nao antes los debe poner en salbo o en buena guarda fasta que sepa la voluntat de los senno <Fol. 332 vº> res, e lo debe facer

bien, e lealmente, e si el face otra cosa es tenuto de lo emendar si ha de que, este es el juicio en este caso.

<IV> Una nao parte de burdel o otro logar qualquier e abiene alguna vez que la nao fiere e toma dannos e salvan lo mas que pueden de las mercaderias que la dicha nao trae, e si los mer caderes quieren aver sus merca derías el maestre puede tomar de aquellas mercaderias su freyte de tanto como la nao ha fecho de viaje e si place al maestre e quiere e entien- de que puede adobar la nao ayna el puede retener las dichas mercaderias en la dicha nao e se <Fol. 333 r<sup>o</sup>> gun su viaje e si la nao es de tal guisa que non puede adobar el maestre puede afreytar otra nao para facer el viaje, e el maestre abra su freyte de todo como avia de aver salbandose en qualquiera manera este es el juicio en este caso

<V> Una nao esta sobre el ancora en una abra, o en una conxa, o entrada en algunt puerto cargada, o buyante los marineros non deben ir fuera della sin mandado del maestre de la nao, e si entre tanto en algunna manera la nao se perdiere o tomase dapno el dicho marinero o marineros son tenudos de lo emendar si han de <Fol. 333 v<sup>o</sup>> que mas si la nao esta en algunt lugar apartada e estubiere amarrada a quatro ansarras el marinero puede ir bien fuera della e tornar a tiempo a la nao este es el juicio en este caso

<VI> Unos marineros se alogan con un maestre, e ay algunos que salen fuera de la nao sin licencia del maestre o reniegan, o dicen palabras malas o facen contiendas, o pele- as, e ay algunos que son feridos, el maestre non es tenuto de los quarir ni de los proveer de alguna cosa antes los puede hechar de la nao si quisiere, e alogar otros marineros en su lugar, e si mas costaren los marineros que <Fol. 334 r<sup>o</sup>> alogo el maestre en logar dellos ellos lo deben pagar si an de que mas si el maestre los embia en algunt servicio de la nao o por su mandado, e se firieren ellos deben ser guaridos a la costa de la nao este es el juicio en este caso

<VII> Dolencia, o feridas han uno, o dos, o mas marineros de la nao haciendo servi- cio en ella, e non pueden estar en la nao tanto estan feridos el maestre los debe prover fuera en una casa, e les debe dar grase ardiente, e candelas, e un mozo de la nao que les sirba, e el maestre les debe dar, e proveer de tal vianda como daria a otro de la nao esto es a saber que le debe dar todo <Fol. 334 v<sup>o</sup>> como espendera en la nao si sano fuese e non mas e si el doliente quisiere aver viandas mas delicadas e de mayor coste, el maestre non es tenuto de gelas dar e la nao non debe demorar en el puerto por ellos ante debe ir e seguir su viaje

---



e si el dicho marinero guaresciere debe seguir la nao a donde fuere o debe aver su soldada e si muriere debe aver las su muger o sus herederos este es el juicio en este caso.

<VIII> Una nao carga en burdel o en otro lugar qualquier e acaesce que le toma tormenta en la mar, e non puede estar si non echaren de las mercaderias que lleba dentro en ella <Fol. 335 r<sup>o</sup>> el maestre es tenuto de decir a los mercaderes sennores non podemos escapar si non echaren destas mercaderías que llevamos dentro en esta nao a la mar, el maestre es tenuto a lo decir a los mercadores, e si ay algunt mercader que non responde a la voluntad del maestre, e veyendo el maestro con sus marineros que non lo puede escusar el maestre puede vien echar tanto como vera con sus marineros que vien sea e despues jurando el maestre con dos, o tres marineros de la nao sobre los santos evangelios quando fueren venidos a puerto de salbedad con su nao que ellos lo ficieron por salbar <Fol. 335 v<sup>o</sup>> los cuerpos o la nao, e los averes ellos deben ser creidos, e las cosas que fueron echadas deven ser preciadas al fuero de lo al que vino en salbo, e al fuero que fueron vendidas, e partirselo sueldo por libra entre las mercaderias que fueron escpadas el maestre debe contar en las averias de la echazon en la nao o el freyte della que ellos mas quisieren, e los marineros deben aver francas sus quintaladas e son estas quatro mares un tonel si ellos se defienden en la mar asi como un ome e faciendo su poder, e si ay marinero que se non defienda en la mar asi como un ome <Fol. 336 r<sup>o</sup>> el tal non debe aver punto de franqueza e sobresta razon el maestre debe ser creido por su juramento, este es el juicio en este caso

<IX> Algunas veces aviene que el maestre de la nao que taja el maestre por fuerza de tiempo el maestre debe llamar los mercaderos si los ay en la nao, e mostrarles como quiere tajar el maste diciendoles que conviene de se facer para salbar los omes e la nao, e las mercaderías otrosi algunas veces aviene de tajar cables, e dejar las anclas por salbar la nao e las mercaderias como dicho es todo esto se debe contar sueldo por libra <Fol. 336 v<sup>o</sup>> asi como echazon e debenlo partir por todas las mercaderias asi como dicho es, en el otro capitulo de la echazon. Estas averias debe de contar ante que la nao se descargue, e si la nao está en seco, o en lugar duro el maestre de tarda por culpa de los marineros que ay corrizon el maestre non debe pagar nada ante debe de aver de todo su freyte asi como de los otros toneles que son este es el juicio en este caso

<X> Una nao viene en salbo a su derecha descarga el maestre debe mostrar a los mercaderos las cuerdas con que se deben lindar los toneles e los <Fol. 337 r<sup>o</sup>> mercaderos si ven que ay de emendar en ellas el maestre es tenuto de los emendar e el maestre, e los marine-

ros las deben pagar que han el guardase e si la cuerda se rompiese antes que la mostraren a los mercaderos e el tonel tomase dapno este dapno se debe pagar del guardase e lo que quedare debelo aver el maestre, e sus companneros, mas si los mercaderos dicen que las cuerdas son buenas, e despues se rompen con algunt tonel los mercaderos deben pagar su danno esto es a saber aquellos cuios son los vienes este es el juicio en este caso

<Fol. 337 v<sup>o</sup>> <XI> Una nao carga en burdel o en otra tierra qualquiera o lieva su fusta para arrumar los toneles, e partese aquel lugar e yendo por la mar facese por manera que se desarruma algunt tonel por falta del cantel que non es bien fecho asi como debe o la fusta non es buena e tomalos mal tiempo en la mar en tal manera que por falta de la fusta se desfonda un tonel o una pipa o mas e la nao viene a salvacion e los mercados demandan aquellos vinos al maestre ca dicen que por la fustta perdieron sus vinos, e el maestre dice que non si el maestre quiere jurar con <Fol. 338 r<sup>o</sup>> o tres o quatro de sus marineros que los mercaderes quisieren que los vinos non se perdieron por falta de sus cabtenes asi como los mercaderos dicen los dichos maestre, e marineros deben ser creydos si juraren e si non quisieren jurar ellos deben pagar el danno a los mercaderos ca ellos son tenudos de afiar vien, e complidamente ante que partan del cuerpo este es el juicio en este caso

<XII> Aviene que el maestre e sus marineros estando a la mesa recrescen palabras entre los marineros el maestre es tenudo de poner entre ellos paz, e sosiego e si algunt marinero desmen <Fol. 338 v<sup>o</sup>> tiere a otro estando a la tabla debe pagar quatro dineros de parasines e si algunt marinero desmentiere al maestre peche ocho dineros de parasines e si es contienda entre el maestre, o algunt marinero el marinero le debe sofrir la primera palmada, o puñada, e si el maestre le quisiere dar mas el marinero se puede bien defender e si el marinero fiere primero al maestre debe primero perder cient sueldos de la dicha moneda, o el punno quel mas quisiere este es el caso juicio en este caso

<XIII> Una nao es afreytada en burdel, o en otra tierra <Fol. 339 r<sup>o</sup>> qualquiera, e viene a su derecha descarga e ay carta partida que los toajes, e los petilemanes debelos pagar la mercadería segunt la costumbre de la tierra en la costa de Bretanna todos los que leman toman despues que pasan la isla de Bas en Leon son lemanes, e los de la Normandía, e de Yngla terra despues que pasan en Cali, e los de Escocia despues que pasan en Artamora este es el juicio en este caso.

---

<XIV> Contienda se face en la nao entre el maestre e los marineros e entre los marineros con otro aquel que es culpado el maestre le debe embiar fuera de la nao e le debe llevar dar las tobajas delante del <Fol. 339 v<sup>o</sup>> marinero tres veces en tal manera que le salga de la nao empero si el marinero dice que non usara contienda de alli adelante, e por lo pasado se obliga a facer emienda asi como mandaren los otros marineros que son en la nao, e si el maestre es tan esquibo que non lo quiere asi facer, e quie reechar al dicho marinero fuera el dicho marinero se puede ir tras la nao alli do fuere a descargar e debe aver tan buena soldada como si el fuera dentro en la nao emendando el dapno asi como mandaron los marineros que seran dentro de la nao <Fol. 340 r<sup>o</sup>> e si es asi que el maestre con la mala voluntad aviendo echado al marinero fuera, e non trajo otro en la nao en su lugar tan bueno como aquel que echo e la nao se perdiere, o tomare algunt dapno por alguna ventaja el maestre es tenuto a pagar el danno de la nao, e de la mercaderia que y seran si ay de que pagarse este es el juicio en este caso

<XV> Una nao esta en un puerto o en otro lugar qualquiera amarrada de qualquier manera e otra nao viene de la mar de fuera e non gobierna vien e fiere sobre la otra nao que esta en paz por tal manera <Fol. 340 v<sup>o</sup>> que la nao que estaba posada ha rescebido danno del golpe que la otra nao le da, e pierdense de los bienes, e mercaderias qye ay son el danno debe ser apreciado o pagarlo asi en su parte medio por medio combiene a saber las averias que son en amas las naos, e debense de pagar de mercaderías e mercaderías, e nao, a nao e la compañía debese pagar por medio, e el maestre de la nao que firio a la otra es tenuto de jurar él e sus compannos que lo non hicieron a su grado e la razon porque el juicio fue dado en esta manera por que un ome que oviese <Fol. 341 r<sup>o</sup>> una nao vieja la pornia de grado en la via si entendiese cobrar todo el danno de la otra parte más por quanto entiende pagar la mitad del dapno el qual tirara de la via de grado este es el juicio en este caso

Los marineros de costa de Bretanna no deben aver mas de una cocina al dia [sic]

<XVI> Una odos, o mas ancoras estan en un puerto a do ay po ca agua que se acerto una nao estar cerca de las ancoras de la otra nao el maestre de la nao que estaba ay primero debe decir a los marineros de la otra sennores lebandad una ancora de las vuestras <Fol. 341 v<sup>o</sup>> que esta medio a acercar de la nuestra porque nos puede venir dapno e si ellos non la quisieren lebandar el dicho primero maestre e sus companneros las pueden levantar e alargar de si e si los otros marineros les defienden de lebandar la dicha ancora e despues la dicha ancora face danno ellos son tenudos de emendarle todo el danno asi como malos marineros

e quando son en puerto que ayan poca agua ellos son tenudos a poner coringas o bojas porque parescan las ancoras de [...] e non fagan danno a otro nabio si non ello lo deben <Fol. 342 rº> pagar e este es el juicio en este caso

<XVII> Los marineros de la costa de Bretanna non deben de aver mas de una cocina por razon que ellos an brebaje yendo o viniendo, e los marineros de Normandía deben de aver dos cocinas al día por razon que el maestre non les de sinon agua quando ellos buscar freyte pero quando ellos llegaren a tierra on de nasce el vino el maestre les debe dar breva-je de vino trempado en un a manera este es el juicio en este caso

<XVIII> Una nao arriba a su derecho descarga en Burdel o en otro qualquier logar el maestre es tenudo de decir a sus <Fol. 342 vº> marineros si quieren afreytar sus quintaladas, o las quieren dejar de al fuero que la nao es afreytada, e si ellos las quisieren afreitar o cargar en tal manera que la nao non demore por ellos, e si ellos non han de que las cargar o no fallan quien se las cargue el maestre non ha culpa mostrandoles reyno o logar do las pueda ramar o el peso dellas, e si quisieren poner un tonel de agua ellos lo pueden vien meter cada uno su parte e el quarto del tonel e cada marinero si por ventura acaesciere que por tormenta es menester de echar de la carga, e echaren aquel tonel a la mar les debe ser con <Fol. 343 rº> tado por un tonel de vino, o por otras empleas de la nao sueldo por livra a las averias por que los marineros non se podian defender de la mar sin facer echazon, e si ellos afreytaren las dichas quintaladas a los mercaderos tal franqueza deben aver en ellas como en los marineros este es el juicio en este caso

<XIX> Una nao viene a su derecha descarga los marineros quieren aver sus soldadas, e ay algunos que non tienen lexo nin caxa el maestre debe retener en su soldada fasta que tornen alli don es su combeniente e si el dicho marinero quiere aver su soldada cumple de dar fiador de seguir su viaje este es el juicio en este caso

<Fol. 343 vº> <XX> El maestre de una nao aloga sus marineros en la villa onde la nao es unos a pareja a pareja, e otros a dineros, e viene que la nao non puede fallar freyte alli donde esta e combienele de ir mas allende aquellos que son alogados a la razon del portaje deben seguir la nao, e los que son a dineros el maestre es tenudo a recrescentarles la soldada a cada uno por razon que los abra alogados por logar cierto, e si ellos tienen mas a cerca que el logar a do fueren alogados deben aver toda su soldada mas ellos deben ayudar

---

a traer la nao alli donde entraron en ella si el maestre quisiere a la ventura de Dios <Fol. 344 r<sup>o</sup>> e este es el juicio en este caso

<XXI> Una nao acaesce en burdel o en otro logar de la cozina que aya la nao una pieza tal qual y como pueden aber los otros marineros que a la nao o del pan que uviere la nao ello deben aver todo como debian comer en ella e fuera de la nao non deben aver punto de brevaje, e deben tornar luego a la nao a facer su oficio asi que el maestre non pierda la nao nin los averes nin ayan ningunt dapno por mengua de marineros ca si danno oviese ellos son tenudos a lo emendar, e si alguno de los companneros de la nao se fiere por falta de ayuda de los que son <Fol. 344 v<sup>o</sup>> fuera della, ellos son tenudos a [...] e [...] al compannero el dapno que asi fecho fuere a dicho del maestre e de los otros compnneros de la nao este es el juicio en este caso

<XXII> Un maestre afreyta su nabío a un mercadero, o a mas, e a un plazo cierto a que debe ser cargada, e puesto para facer su viaje el mercadero non le da su carga a su tiempo ante la retarda diez o quinze días, e mas e la nao pierde su viaje, o aun algunt dapno el maestre por falta del mercadero, e mercadero debele emendar al maestre e de la emienda que así es fecha las tres partes sean <Fol. 345 r<sup>o</sup>> de la nao, e la quarta parte de los marineros e si la demora es por culpa del maestre e de los marineros el maestre es tenudo de los emndar el dapno e este es el juicio de este caso

<XXIII> Un maestre afreyta su nao e es cargada e aviene algunas veces que entra en un puerto, e demora todo que ha menester dineros, e non los tiene el maestre puede embiar a su tierra por dineros mas el non debe de perder tiempo que si lo pierde es tenudo de emendar el dapno que uviere al mercader mas el maestre puede vien tomar de los unos e de los otros mercaderias, e vender para fornes <Fol. 345 v<sup>o</sup>> cimientto para su nao o quando fuera llegado a su derecha descarga, los vino e las otras mercaderias quel maesre avra tomado deber ser apreciadas al fuero que las otras eran vendidas, e non como las que mas nin como las que menos, e el maestre debe de aver su freyte de los vinos, e de lo que oviese tomado, e vendido este es el juicio en este caso

<XXIV> Todo ome que es leman de una nao, e se alonga para llebarla do debe ir a ser cargada, e aviene que en este punto ay fosa o logar sabido do ome las meta a descargar el maestre es tenudo de pagar la seja, e el e sus marineros <Fol. 346 r<sup>o</sup>>a meter bolisas en aquella canal porque sea bien bolisada porque los mercaderos non ayan domaje e si doma-

je oviesen el maestre es tenuto a la emendar si el non muestra razon que fuere tenuto el, e su aca heleman ha fecho lo que debia ca trajo la nao a salbedad fasta la entrada del puerto, e eleman debe decir al maestre, e a sus marineros e este es el puerto a do nos avemos a descargar, este es el juicio en este caso

<XXV> Un leman toma una nao sobre si para lebarla a san Malo, o a otro puerto qual quier si yerra la nao la entra da por non guardar bien las <Fol. 346 vº> mareas si la nao tomare algund [...] e leman es tenuto a lo emendar si ha de que este es el juicio en este caso

Aqui acaba el fuero del Airon que fabla sobre las cosas que son de librar entre los mareantes, o las fustas que andan sobre la mar con el qual acuerdan todas las leis que estan en el titulo de la quinta partida el qual fuero por aquellas leis es aprobado, e manda que por él sean librados todos los mercantes, e los juicios que por él se dieren que valan que fue aqui escripto a trece de agosto de mil qua <Fol. 347 rº>trocientos treinta e seis an nos

Una nao, carga en Bunde o en otra tierra qualquier lleba su fusta  
 todos los tonelos. El mercaderes partere dello en aquel lugar oyendo  
 en la mar por Ventura de xarumade algun tonel por falta de cancel  
 queno es bien fecho como debe o la fusta no es buena o malos ma  
 tiempos en la mar entra en manera que por falta de la fusta se desfor  
 da una pipa, o mas. En la nao viene en salvacion, los mercaderes  
 mandan aquellos binos al maestre, que dicen que por aquella fal  
 ta perdieron sus binos. El maestre dice queno, en esto li el ma  
 estre quiere jurar, e dos, o tres, o quatro de sus marineros qualys los  
 mercaderes quisieren, que los binos no se perdieron por falta de sus  
 Cautelos. Asi como los mercaderes dicen. El dho maestre y ma  
 rineros deben ser creidos e librys, e si non quisieren jurar deben  
 pagar a daño a sus mercaderes. Ellos son tenudos de afian bien  
 sus tonelos e hacer sus obras bien cumplidamente ante que pas  
 san del puerto, y este es el juicio en este caso.

Cuaderno de Ordenanzas del Cabildo de Mareantes de San Vicente de la Barquera, 1660.  
 Versión castellana.



## V. LA VERSIÓN INGLESA: *THE LAWS OF OLERON*. EL MANUSCRITO VESPASIAN DEL MUSEO BRITÁNICO (97)

<Fol. 25 rº> <I> Primerement lem fait un home maistre dune nief. La nief est a deux homes ou a trois la nief sen partie du pais dount il est et vient a Burdeaux ou a la Rochelle ou aillours et soi frette pour aler en pais estraunger le maistre ne poet pas vendre la nief sil nada commaundement ou procuracioun des seignours mais sil ad mister de despenses il poet bien mettre ascuns des apparailles en gages par consaill des compaignons de la nief Et cest le iugmeent en cest cas (98).

<II> Une nief est en un havene et demoert pour attendre son temps et quant vient a son partir le maistre doit prendre consaill ove ses compaignons et lour dire seignours nous avons cest temps Ascun y avra que dira la temps est beal et bon le maistre soy doit accorder ou le plus des compaignons et sil faisoit autrement il est tenuz a vendre la nief et les darres si els se perdent as seignours dicelle ssil ad de quoy Et cest le iugement en cest cas (99).

<III> Une nief soie perie en ascuns terres ou en quell lieu que ce soit les mariners sount tenuz a salver le pluis qils pourront de la nief et des biens Et sils y aident le maistre est tenuz a engager sil nad deniers de ce qils auront salver pour le ramesner en lour terres Et sils naident mye il nest point tenuz de riens lour bailler ne de lour pourveier ains perdrount lour lowers quant la nief est perdue Et le < Fol. 25 vº> maistre ne poet vendre les apparailles de la nief sil nad comaundement ou procuracion des seignours mais les doit mettre en salve garde iesques a taunt qil sache la voluntee des seignours et si doit faire a pluis loialment qil purra et sil faisoit au trement il est tenuz a lemender sil ad de quoy Et cest le iugement en cest cas (100).

<IV> Une nief sen partie de Burdeuz ou daillours il avient a la foith que la nief se perische lem salve le pluis que lem poet des vines et des autres darres que soient dedeins les marchantz et le maistre sount en grant debat et demaudent les marchantz du maistre avoir lour darres iles les devient bien avoir paiantz lour frettes de taunt come la nief ad fait de voiage sil plest au maistre Mais si le maistre voet il poet ien adoubler sa nief si ele est en cas



quele ce poet adoubler aprestement Et si noun il poet lower une autre nief a faire le voiage Et aura le maistre son fret de taunt come il y aura des darres salvez par ascune manere Et cest le iuggement en cest cas (101).

<V> Une nief soy parte dascune port charge ou voide et arrive en ascun port les mariners ne doivent pas isser hors sauns counge du maistre qar si la nief sen perdoit ou sen perroit par ascune aventure ils serount tenuz a le amender sils ount de quoy mais si la nief estoit en lieu ou ele se fuisse amarre de quatre amarres ils pourront bien isser hors et revenir par temps a lour nief Et cest le iuggement en cest cas (102).

<Fol. 26 r°> <VI> Mariners se lowent a lour maistre et il y ount ascune deaux que sen issent hors de nief sauns counge et se enyverent et fountconteckes et ascuns deaux sount naufrez le maistre nest pas tenuz a les faire garrer ne a les pourveier de riens eins les poet bien mettre hors et choiser un autre en lieu de luy et sil cost pluis que celui le mariner le doit paier si le maistre trove riens de seon mais le maistre lenvoie en ascun service de la nief par soun comaundement et il se blesast ou naufrast il doit estre garriz et sauvez sur les costages de la nief Es cest le iuggment en ces cas (103).

<VII> Il avient que maladie emprent a un des compagnons ou a deux ou a trois en faisant lour service de la nief il ne poet pas taunt est maladez estre en la nief le maistre doit ordeigner un vadlet pour luy garder ou lower une femme qui preigne garde de luy et luy pourveier de tel viaunde comme lem use en la nief Cest a savoir de taunt come il prist quant il fuist en saunttee et riens pluis sil ne luy plest et sil voet avoir viaundes pluis delicieuses le maistre nest pas tenuz a luy querre sil ne soit as despenses du mariner La nief ne doit pas demurer pur luy eins se doit aler Et sil guarrest il doit avoir soun lower tout a long Et sil moerte sa femme ou ses privez le devient avoir pur luy Et cest le iuggement en cest cas (104).

<VIII> Une nief sen partie de Burdeux ou daillours et avient que torment le prent en la meer en tiel manere qils ne prount eschaper sauns getter hors les <Fol. 26 v°> derres de leins le maistre le doit monstrier as marchants si en ya respoundrent lour voluntee et greent bien le get teson par aventure les reasons du maistre sount le plus cleres Et sils ne greent mye le maistre ne doit pas lesser pur ce qil ne gette taunt qil verra que bon soit iurant soy et trois de ses compaignons sur les sentz evangelies dieu quaunt ils serount venuz a salvete a terre qils ne le faisoient mye de nulle malice mais pour sauver les corps les niefs les derres et les vines Ceux qui serount gettez hors doivent estre appeisez au foor diceux qui seront

venuz a salvete et serount partiez livre par livre entre les marchantz Et y doit partiez le maistre a coudre la nief ou soun fret a saon choiz pour restorer el damage Les mariners y devent avoir chascun un tonell frank et lautre doit partir au get selone ce qil avera sil se defent en la meer come un home et sil ne se defent mye eil aura riens de franchise Et ent sera le maistre creu par son sacrement Et cest le iugement en cest cas (105).

<IX> Il avient qun maistre dune nief coupe son mast par força du temps il doit appeler les marchantz et lour moustrer qui lour convient coup le mast pour salver la nief et les darrees et ascun foith avient que lem coupent cables et lessent dancres pour salver la nief et les darres ils devent estre contez livre a livre come get Et y devent partir les marchantz et paier sauns null delaye avant que lour darres soient misez hors de la nief Et si la nief estoit en dure sege et le maistre demourasst pour lour <Fol. 27 r<sup>o</sup>> debat et y eust corison le maistre ne doit partir ankes en doit avoir son fret de ceux vines come il prendra des autres Et cest le iugement en cest cas (106).

<X> Une maistre dune nief vient a saulvete sa des charge il doit moustrer as marchantz les cordes ove quoy il guyndera et sil veit qil y ait a amender le maistre est tenuz a le amender luy et ses mariners Et y doit partir le maistre pour taunt qil prant en guyndage Et doit le guyndage estre mys pour restorer le damage primerement et le remenant doit estre partie entre eux mais si cordes rumpent sanz ce qils les eussent moustrer as marchantz ils seront tenux a rendre tout le damage mais si les marchantz dient que les cordes soient bones et beales et ils rumpent chascun doit partir du damage cestasavoir des marchantz a qi le vin sera taunt soulement Et cest le iugement en cest cas (107).

<XI> Une nief est a Burdeux ou aillours et leve sa veille pur arriver ses vines et sempart et nas sient pas le maistre et mariners lour boude si come ils deussent et les prant mal temps een la meer en tiel manere que lour fustaill de leins enfonde tonell ou pipe la nief vient a sauvete a sa descharge les marchantz dient que lour fustaill de leins ad lour vins perduz le maistre dist que non fist Si le maistre poet iurer luy et ses trois compaignons ou quatre de ceux que les marchantz esliront que lour vines ne se perderent pas <Fol. 27 v<sup>o</sup>> pour lour fustaill si come les marchantz lour mettent suys ils ne devent rendre as marchantz lour damages autrement devent les rendre tout a long Car ils sont a assaier lour boucles et lour ellores bien et certement avant qils partiroint del lieu ou ils se chargent Et cest le iugement en cest cas (108).

<XII> Un maistre lowe ses mariners et les doit tenir en paix et estre lour iuge si ascun deux endament lautre puis que lem mette pain et vin a table celui q̄ dementera lautre doit paier iiij deniers Et si le maistre demente nul de ses mariners il doit paier viij deniers Et sil y ad null qui demente le maistre il doit paier viij deniers Et si le maistre enserge un de ses compaignons de a nief il luy doit attendre le premier colee come de poigne ou paume Et sil le fiert plus Il se doit defendre Et si le mariner fiert premier le maistre il doit perdre v soulx ou le poigne au choiz du mariner Et cest le iugement (109).

<XIII> Une nief se frette a Burdeux ou la Rochelle ou aillours et vient a sa descharge towage et petiz lodemanages sount sur les marchantz en la costre de Bretagne toutz ceux que lem prant puis que lem ad passez les debitez ou sount petitz lodmans Ceux de Normandie et Dengleterre puis que lem passe Caleis Et ceux descocce puis que lem passe Gernesey Et ceux cd flaundres puis que lem passe Caleis Et ceux descocce puis que lem passe yernemuth Et cest le iugement en cest cas (110).

<Fol. 28 r<sup>o</sup>> <XIV> Contek se fait en une nief entre le maistre et les mariners le maistre doit ouster la towale de devaunt les mariners trois foitz avant qil les comaunde hors Et si le mariner offre affaire lamende a le garde des mariners que sount a le table et le maistre soit taunt cruel qil ne voille riens faire mais les mette hors le mariner poet aler et suer la nief iesques a la descharge et avoir aussi bon lower come sil estoit venuz dedens la nief amendant le forfait a la garde de la table Et si ensi soit que le maistre neust ausi bon mariner come celui en la nief et la perdoit par ascun tempeste le maistre est tenuz a restorer le damage de la nief et de la marchandise qui y sera sil ad de quoy Est cest le iugement en cest cas (111).

<XV> Une nief est en un convers amarre et estant a sa marre une autre nief vient et fiert la nief est en sa pees en tiel manere quel est endamage du coupe que lautre nief luy donne et y ad des vines enfoun drez dedeins le damage doit estre apprise et party moitez entre les dieux niefs et les vines que sount dedeins les deux niefs devient partir du damage entre les marchantz le maistre de la nief qad ferue lautre est tenuz a iurer luy et ses mariners qils ne le firent mye de bon gree Et est reson pour quoy cest iugement est fait Si ensi fuist qil averoit tout le damage amendue une veille nief se myst voluntieres en la voie dune meilleur nief pur quider avoir lautre nief si elle heust touz ces damages mais quant ele soit qele doit partir a la <Fol. 28 v<sup>o</sup>> moitee ele se mette voluntiers hors de la voie Et cest le iugement en cest cas (112).

<XVI> Une nief ou doux ou plusieurs sont en un havene ou il y ad poy dewe et si assache lune des niefs trop pres de lautre le maistre dicelle nief doit dire as autres mariners seignours levez vostres ancrs qar ele est trop pres de nous et pourroit faire damage et ils ne se voillent levez le maistre pour eux et ses compaignons la vount levez et aloigner de luy Et si la taillent a levez et lancrer leur faire damage que les serount tenuz a lamender tout a long Et sils sont en un havene que asseche ils serount tenuz amettre balingnez as ancrs qils ne pegent au plan Et cest le iugement en cest cas (113).

<XVII> Les mariners de les costieres de bretagne ne doivent avoir que une esquisine le iour par la raison qils ont beverage en alant et venant Et ceux de Normandie en doivent avoir deux le iour par la reson que leur maistre ne leur trouve que eawe al aler mais puis que la nief sera arrive a la terre ou le vin crest les mariners doivent avoir beverage et leur doit leur maistre quere Et cest le iugement en cest cas (114).

<XVIII> Une nief arrive a sa charge a Burdeux ou ailleurs le maistre est tenuz a dire a ses compaignons seignours frettez vous vos mariez ou vous les lerrez <Fol. 29 r<sup>o</sup>> au frect de la nief ils sont tenuz a respoudre le quel ils feront et sils eslisent au frect de la nief tile frect come la nief avera ils auront Et sils voillent fretter par eaux ils doivent fretter en tiel manere que la nief ne soit demurante pour leur defaute et sil avi ent qils ne trouvent frect le maistre nad nul blame et leur doit leur maistre monstrier leur rimez et leur leir et chascun mariner y poet mettre le poisant de son mariage et sils y voillent mettre tonel deawe ils le poet bien mettre Et si geteson se fait et leur tonel deawe sont gecte en meer il doit estre commtee pour vin ou pour autres darrees livre a livre Si les mariners se puissent defendre resonablement en meer Et si ensi soit qils le frettent as marchauts Et cest le iugement en cest cas (115).

<XIX> Une nief vient a sa descharge les mariners veillent avoir leurs lowers et il y ad ascun de eux que nad lit ne arche en la nief le maistre poet bien retenir de son lower pour rendre la nief la ou il la prist sil ne donne bon caucione a fournir le voiage Et cest le iugement en cest cas (116).

<XX> Une maistre dune nief lowe ses mariners en la ville dont la nief est et les lowe les uns a marage les autres a deniers ils veient que la nief ne poet trouver fret a vener en ses parties et leur covient aler puis loignez Ceux que vount a mareage la <Fol. 29 v<sup>o</sup>> doivent servir mais ceux qui vount a deniers le maistre est tenuz a leur crestre leur lowers

---

veue par veue et corps par corps par la reason qil les avoit lowez et atermine lieu et sils veignent plus pres que lour covenant fuist pris il doit avoir sonne louwere tout a long mais il doit aider a rendre la nief la ou il la prist si le maistre voet a laventur de dieu Et cest le iugement en ces cas (117).

<XXI> Il avient qune nief vient a Burdeux ou aillours de tiel esquisine come lem use en la nief les deux mariners em pourront porter un mes dementres qils serount tranchez en la nief et de tiel pain come il y avera ils ne doivent beverage avoir hors de la nief Et doivent revenir prestement issint que le maistre ne perde ses overes de la nief Car si le maistre les y perdoit et il y eust damage ils serount tenez a lamender ou si un des compaignons se blesse par busoigne daide ils serount tenez a lamender au maistre et au com paignon et a ceux de la table Et cest le iugement en cest cas (118).

<XXII> Une maistre frette sa nief a un marchaunt et est devise entre eaux et mys un terme pour charger la nief et le marchant ne le tient pas ains tient la nief et les mariners par l'espace de XV iours ou de plus outre et ascun foith empert le maistre son frette et sa mes-sion par default dun marchant le marchant est tenez alamen der Et en celle amende qi sera fait les mariners auront le quart et le maistre les troys parties par la reason qil trove les costes Et cest le iugement en cest cas (119).

<Fol. 30 r<sup>o</sup>> <XXIII> Un marchaunt fret une nief et la charge et la mette en chemin et entre celle nief en un port et demoert taunt qe deniers luy faillent le maistre poet bien envoyer a soun pais pour querredel argent mais il ne doit mye perdre temps Car sil le faisoit il est tenez arendre as marchantz toutz lour damages qils aaround mais le maistre poet bien prendre des vins as marchants et les vendre pour avoir soun estorement Et quant la nief serra arrive a droite descharge les vins que le maistre aura pris doivent estre au foor mys qe les autres seront venduz ny a greiynoor foor ny a meynoor Et aura le maistre soun fret de ceux vins come il prendra des autres Et cest le iugement en cest cas (120).

<XXIV> Bachiler est lodeman dune nief et est lowez al amesner iesques au port ou lem la doit deschar ger il avient bien qen cest port y ount fermez ou lem mette les niefs pour discharger le maistre est tenez a pour suer sa forme luy et ses mariners et y mettre balinges qil ne pegent au plain onque la forme soit bien balingue que les marchants neient damage Car sils avoient damage le maistre est tenez al amender sil ne die reasone pour quoy qil ne soit abatue de sa reason Et le lodeman ad bien fait son devoir quant il ad amesner la nief ies-

ques al port a sauvete ou ele sera descharge car iesques illecqs la doit amesner et dicelle oeuvre enavant le feez est sur le maistre et sur les mariners Et cest le iuggement en cest cas (121).

<Fol. 30 v<sup>o</sup>> <XXV> Item ordoigne est et estable pour ley et custume de la meer que si un marchant affrette une nief en quelle port que ce soit et aveigne que la nief soit empesche pour defaute del maistre ou del seignour a qui la nief est le marchant que avoit frette lanief poet requirer le maistre en tiel manere Je te require que tu mettes mes biens ou mes darrees en la nief et le maistre dit que la nief est empeche depart ascun seignour le marchant que avoit frette la nief ce poet partir de les covenantz et affretement du dit maistre et affreter a son choise aillours sauns ce que soit tenuz au dit maistre de rien amender Et si le marchant ne trove frett il poet bien demander au maistre ses damages pour la raison qil nad mye tenuz ses covenants et affretement desuis dit et le maistre luy doit amender Et cest le iuggement en cest cas (122).

<XXVI> Item est estable pour custume de la meer que si un marchant affrette une nief pour charger de vines a Burdeux ou aillours les marchant poet bien charger tout la nief a sa droit charge saunz ce que le maistre de la dicte nief ou autre persone quelconqz saunz la voluntee du dit marchant y poet riens mettre ne charger forsque pris et except les vituailles necessaires a la dicte nief pur faire son voiage Et cest le iuggement en cest cas (123).

<XXVII> Item ordeigne est <?>c que si un marchant charge vines en une nief il poet bien mettre tout de hularge coment le ferroit le maistre resonablement en barelles dedeins la dicte nief saunz ce que le maistre ou autre personne queconqz <Fol. 31 r<sup>o</sup>> y poet riens mettre ne faire nulle empechement Cestassavoir de diz tonell un pipe et ala avenaunt del surplus Et cest le iuggement en cest cas (124).

<XXVIII> Item est estable pour custume de la meer que si les mariners dune nief soient a portage chacun deux avera un tonelle franc de frett et sil y ad nully qui preigne trois tonelx il en doit avoir un et demy franc et celle franchise doit estre a marchants qui avera frett de la nief et si ensi soit que le mariner defaille et ne face soun devoir en la meer il ne avera riens de franchise et de ce pourrout bien les marchants avoir seurement du maistre et doit avoir le maistre ausi bon frett des vines ou darrees que sount gettez come de ceux que sount salvezz reason pour quoy pur ce que la nief ou soun frett porterent lowere feez a la gette a soun chois Et cest le iuggement en ces cas (125).

<XXIX> Item ordeigne est pour la custume de meer que si un marchant frette une nief et la charge de vines il semble as mariners que le marchant de droit lour doit donner en chacun lieu ou ils arriverount et en chacun iour de double fest un pot de vin ou deux ou trois les mariners perdroit ne ley ne purront rien pluis avoir ne demanunder mais le marchant lour poet doner de curtasie ce que luy plest Et cest le iugement en cest cas (126).

<XXX> Item ordeigne est et estable pour coustume de la meer que si un marchant frette une nief le maistre doit donner <Fol. 31 v<sup>o</sup>> au marchant chacun iour un esquisine si le marchaunt le demande ou maistre et plus si la nief soit charge de vines le maistre luy doit bailler un page pur regarder as vines du marchaunt ausi bien et si sovent come ils fuissent au maistre Et cest le iugement en cest cas (127).

<XXXI> Item ordeigne est pour custune de la meer que si un nief arri ve en un port a sa droitturiere discharge et demoert la nief illecques charge desques a vingt et un iours ove-  
rablez le maistre poet bien mettre hors les vines ou autres darrees et les mettre sur un keye et le maistre doit ordiegner et bailler un de ses mariners au marchant pour prendre garde as vines ou autres darres iesques a taunt que le maistre soit paie de son freight Et cest le iugement en cest cas (128).

<XXXII> Item ordeigne est et <?>c. que quant il avient que lem face get tesyn dune nief il est bien escript a Rome que toutes les marchandises et denrrees contenuz en la nief devoient partir al gette livre pur livre et sil ya hanap dargent pluis que un en la nief il doit partir au gette ou faire gree et un hanp auxi sil ne soit porte al table pour servir as mariners robe et linge sils soient a tailler ou sils naient este vestuz tout partira a la gette Et cest le iugement en cest cas (129).

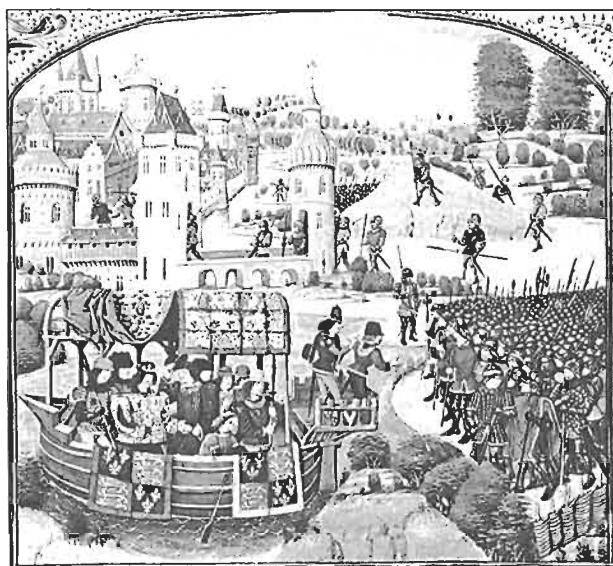
<XXXIII> Item si un lodeman prent charge sur luy de amesner une nief en ascun port et arrivent qen sa defaut la nief soit perich et les marchandises endamage le lodeman <Fol. 32 r<sup>o</sup>> est tenuz de restorer et amender ses damages tout a long Si bien a le seignour de la nief come as marchantz pur taunt que un lodeman ne prendra poynt lodemanage sur sil neit bon et plein conissance del chemyn pour bien faire et accompler le lodemanage dieux aidant <?>c.

<XXXIV> Item estable est pour custume de la meer que si une nief soit perdue par la defaute dun lodeman les mariners poent si lour plest amesner le lodeman a le guyndas ou

a un autre lieu et coper sa test saunz ce que en apres le maistre ou null de ses mariners soit tenuz de ent respondre devant ascun autre jugge pource que le lodeman fist graunt treasone a sa enterprise de lodemanage Et cest le iuggement en cest cas.

<XXXV> Item ordeigne estoit a Hastings pour ley et custume de la meer en le temps du roy Johan lan de son regne seconde par aduys de ses seignours temporales que si le lieutenant du Roy ou l'admirall du Roy ou son lieutenant en ascun voiage ordeigne par commune consaille du roialme encountrent sur la meer ascunes niefs ou vesseux chargez ou voide qi ne voilent avaler et abessher lour trefs al commaundement del lieutenant du Roy ou del Admirall du Roy ou soun lieutenant mais combatant encountre yceaux de la flote que sils purront estre pris qils soient reputez come enemyes et lour niefs vesseux et biens pris et forfaitz come vines des enemyes tout soit que les maistres ou pos sessours dicelles voudroient venir apres et alegger mes mes niefs vesseux et biens estre biens des amyes du.

<Fol. 32 vº> roy nostre seignour et que le mayne esteantz en ycellles soient chastiez par emprisonement de lour corps pour lour rebellitee par descrecion.





## Rouffier et pillotage

**C** Sensuyt la maniere comunet les maistres des nauires et marchans autres mariniere et compaignons se doyuent regir et gouuerner par le iugement de la Mer. et rolle Dolayron.

**E**t premierement Quant lon fait vng home maistre dune nef ou autre nauire. Et lad nef ou nauire appartient a plusieurs compaignons. et lad nef sen va a de partist du pays dont elle est. et vient a bourdeaux ou a rouen ou en autre pays: et se frette a aller en escosse ou en autre pays estrange. Le maistre ne peut mye vendre la nef sil na procuration ou mandement especial des seigneurs de lad nef. Mes sil a mestier darget pour les despens de la nef. il peut mettre aucuns des appareils en gaige par le conseil des mariniere de la nef. Cest le iugement entel cas.

**I**tem vne nef est en vng haure: et demoure pour attendre son fret et son temps. Et quant il vient a son departir le maistre doit prendre conseil avecques ses compaignons et leur dire. Seigneurs vous haiste ce temps: Auans y aura qui diront. Le temps nest mye bon: car il est nouuellement venu. et le doyons laisser asseoir. Et les autres diront le temps est bel et bon. Lors le maistre est tenu a soy accorder avecques la plus grande partie et opinion de ses compaignons. Et sil faisoit autrement: et la nef se perdoit il est tenu de rendre lad nef ou la somme quelle seroit prisee sil a de quoy. Cest le iugement.

**I**tem si vne nauire ou nef se pt par fortune en aucunes terres en quelque lieu que ce soit. les mariniere s'ont tenuz a sauuer le plus quil: pourront sauuer des biens de lad nef a des denrees. Et silz aydent a les sauuer. le maistre est tenu de leur baillier leurs coustz raisonnablement a venir en leur terre. Et sil ont tat sauue par quoy le maistre se puisse faire. lors ledit maistre peut bien engager des choses qui seront sauuees a aucun preudhomme pour les auoir. Et silz naydent a sauuer.

**VI. ROOLE DES JUGEMENS D'OLERON:  
EL TEXTO EXTENSO PUBLICADO POR GARCIE (130)**

Sensuyt la maniere comment les maistres des navyres et marchans autres mariniers et compaignons se doyvent regir et gouverner par le iugement de la mer. et rolle Dolayron.

<I> Et premierement quant lon fait ung homme maistre dune nef ou autre navyre. Et la dicte nef ou navire appartient a plusieurs compaignons et la dicte nef sen va et de partist du pays dont elle est. et vient a bourdeaux ou a rouen ou en autre pays: et se frete a aller en escosse ou en autre pays estrange. Le maistre ne peut mye vendre la nef sil na procuration ou mandement especial des seigneurs de la dicte nef. es sil a mestier dargent pour les despens de la nef. il peut mettre aucuns des appareilz en gaige par le conseil des mariniers de la nef. Cest le iugement en tel cas (131).

<II> Item une nef est en ung havre: et demoure pour attendre son fret et son temps. Et quant il vient a son departir le maistre doit prendre conseil avecques ses compaignons et leur dire. Seigneurs vous haiste ce temps: Aucuns y aura qui diront. Le temps nest mye bon: car il est nouvellment venu. et le doy vous laisser asseoir. Et les autres diront le temps est bel et bon Lors le maistre est tenu a soy accorder avecques la plus grande partie et oppinion de ses compaignons. Et sil faisoit autrement et la nef se perdoit il est tenu de rendre la dicte nef ou la somme quelle seroit prise sil a dequoy Cest le iugement (132).

<III> Item si une navyre ou nef se part par fortune en aucunes: terres en quelque lieu que ce soit. les mariniers sont tenuz de saulver le plus quil pourront saulver des biens de la dicte nef et des denrees. Et silz aydent a les saulver. le maistre est tenu de leur baillier leurs coustz raisonnablement a venir en leur terre. Et sil ont tant saulve parquoy le maistre se puisse faire. lors ledit maistre peut bien engager des choses qui seront saulvees a aucun preudhomme pour les avoir. Et silz naydent a saulver les dictes choses lors ledit maistre nest en rien tenu a les pour veoir. aincoys ilz perdente leurs louyers quant la nef este en perdue. Et ne peut ledit maistre vendre les appareilz de la nef sil na commandement ou procuration des seigneurs Aincoys il les doit mettre en sauvegarder iusques a temps quil sache la volonte des

---

seigneurs et le doit faire le plus loyaulment quil pourra. Et sil faisoit autrement il est tenu a ladmander sil a dequoy. Cest le iugement (133).

<IV> Itez si une nef se depart de la rochelle ou dautre lieu chargee il advient aucunes fois que la nef sempire lon saulve le plus quon peut des denrees: le marchans et les maistres sont en grant debat. Et demandent les marchans a avoir du maistre leurs denrees: ilz les doyvent bien avoir en payent le fret de tant que la nef aura faict tel voyage. veue par veue. cours par cours sil plaist au maistre. Et si le maistre veult il peut adoubier sa nef sil est cas quelle peut estre prestement adoubee. et si non il peut louer une autre nef pour achever son voyage Et aura le maistre son fret de tant comme il aura des denrees saulvees. Et doit le fret des dictes denrees qui sont saulvees estre compte tout livre a livre et les denrees a payer selon ladvenement des costz qui auroient este mys es dictes denrees sauver. Et si ainsi estoit que le maistre et les marchans promissent es gens qui leur ayderoient a saulver la nef et les dictes denrees la tierce partir au la moitie des dictes denrees qui pourroient estre saulvees pour le peril ou ilz sont La iustice du pays doit bien regarder quelle peyne et quel labeur ilz auront mys a les saulver et selon icelle peyne non obstant celle promesse que les des dictes maistres et marchans leur auroient fai cte les guerdonner. Cest le iugement (134).

<V> Item une nef se depart daucune contree chargee ou vuyde et est arrivee en aucune part: Les mariniers ne doyvent mye yssir hors sans le congie du maistre. car si la nef se perdoit ou empiroit par aucune adventure et fortune ilz sont tenuz a amender Mais si la nef estoit en lieu ou elle seroit ancree et amarree de deux ou de trois amarres. ilz peuvent bien yssir sans le congie du maistre en laissant lune partie des compaignons mariniers pour garder le boit et les denrees. et eulx en revenir par temps a leur nef et boit. Et silz estoient en demoure ilz le doy vent amender silz ont dequoy. Et est tel iugement (135).

<VI> Item mariniers se louent avecques leurs maistres et y en a deux qui sen yssent sans congie de leur maistre et sen yurent et sont contemps debatz et meslees desquelz y en a aucuns qui sont navres. Le maistre nest mye tenu a les faire guerir ne a les pourveoir en riens. Ains les peut bien mettre hors la nef. eulx et leurs escours. et se ilz coustent ilz sont tenuz a payer le plus au maistre. Mais si le maistre les envoie en aucun service pour le prouffit de la nef et ilz se blessoyent ou lon leur fist chose grevante. ilz doyvent estre gueriz et pansez sur le coust de la dicte nef. Cest le iugement (136).

<VII> Item quant il advient que aucune maladie prent ung des mariniers de la nef en faissent le service de la dicte nef. Le maistre le doyt mettre hors de la dicte nef. Et si luy doit querir hostel. et luy doit querir lumiere comme gresse ou chandelle. Et luy doit bailler ung barlet de la dicte nef a le garder ou luy louer une femme qui prenne garde de luy. asi luy doit pourveoir de telle viande comme lon use en la nef. Cesta savoir autant comme il prenoit quant il estoit en sante ne rien plus sil ne plaist au maistre. Et sil veult avoir viandes plus delicieuses le maistre nest mye tenu les querir si nest a ses despens. Et si la nef estoit pres- te a sen partir elle ne doit mye demourer pour luy Sil guerist il doit avoir son loyer tout com- petent en rebatent le fret: si le maistre luy a fait. et sil meurt sa femme ou ses prochains amys le doyvent avoir pour luy. Et tel est le iugement (137).

<VIII> Item une nef est chargee a aller a caen ou en autre lieu. et advient que tor- mente la prent en la mer et quelle ne peut eschaper sans getter les denrees et marchandie pour aliger la dite nef. et pour saulver le demourant et les corps de la nef. Lors le maistre doit dire. Seigneurs il convient getter hors une partie de ceste marchandie pour saulver la nef. Et sil n'ya nulz marchans qui respondent leurs volutes et greent ou ont agreable le gict par leur taisement. Lors le maistre doit faire ce qui sera en luy et faire gict. Et silz nont agre- able ledit gict et contre sident. non pourtant le maistre ne doit mye laisser quil ne gecteroit tant quil verroit que bien seroit iurant luy et le tiers de des compaignons sur les saintes evangiles quant il venoit a sa droicte boye descharger quil le faisoit pouy saulver le corps de la nef et les autres denrees qui encores y sont. et les vins qui seront gettez doyvent estre pri- sez aux fruitz de ceulx qui seroient venuz a saulvete. Et quant ilz seront venduz si les doit lon de partir livre a livre entre les marchans. Et le maistre y doit partir et compter la nef ou le fret a son choix. Et pour reconsvrer le dommaige et les mariniers doyvent avoir ung ton- neau franc. et lautre doit partir au gect: selon quil y aura sil se defend comme bon homme en la mer. Et sil ne se defend il naura rien de franchise. et peuvent bien les marchans char- ger le maistre par son serment. Cest le iugement (138).

<IX> Item sil advient que le maistre coupe son mast pour force de gros temps. il doit appeller les marchans qui ont les denrees en la nef si aucuns en a et leur dire. Seigneurs il convient copper ce mast pour saulver la nef. et les denrees Car cest chose convenable par loyaulte Et plusieurs fois advient: que lon coupe cables funains. Et laisse lon cables. et Ancres: pour saulver la nef: et les denrees.

---

Toutes ces choses sont comptees livre a livre comme giect et quant dieu donne que la nef est de nue a sa droicte descharge a saulvete. Les marchans doibvent paier leur advenant sans delay ou vendre gaiger argent tout avant que les denrees soi ent mises dehors de la nef. Et si la nef est a louage et le maisstre y demourast par raison de leur debat et boit coullaison Le maistre ny doibt mye partir ains doibt avoir son fret ainsi com me les tonneaulx fussent en plains Cest le iugement (139).

<X> Item. Ung maistre dune nef vient a saulvete a sa droicte descharge il doibt monstrar aux marchans les cordages on queulx il guyndera et sil voient que il ayt que amender le maistre le doibt amender Car si le tounel se perdoit par deffault de guindage ou de cordage le maistre est tenu a le paier aux marchans entre luy et ses mariniers et si doibt le maistre paier selon quel doit prendre de guindage et doit le guindage estre mys a recourer le dommage premierement. Et le remanent doibt estre party entre eulx. mais si les cordages rompent sans que le maistre les monstrast aux marchans ilz sont tenuz a rendre le dommage. Mais si les marchans disent le cordage est bel et bon et les cordages rompent. chascun doibt partir au damage. Cest a sa voir le marchant a qui le vin sera tant seullement et le maistre et les mariniers Cest le iugement en ce cas (140).

<XI> Item une nef est chargee. a Brest ou a autre lieu et lieu sa voille pour mener ses vins. Et ne offre mye le maistre et ses mariniers leur voille comme ilz deussient Et les prent mauvais temps en la mer en telle maniere que la fustaille crol et deffonce pipe ou tounel la nef arrive a saulvette a sa droite descharge Le marchant dit au maistre que par la futaille est per du leur vin Le maistre dit que non. Lors si ledit maistre veult iurer luy et ses mariniers soient quatre ou six ou de ceulx que les marchans voudroient que les vins ne perdissent par eulx ne leur futaille ne par leur deffault comme les marchans leur metent sus Ilz doivent estre quictes et delivres. mais si ainsi est que ne vou lent iurer ilz sont tenuz a officer leur voille bien et iustement avant que partir de leur charge Cest le iugement (141).

<XII> Item ung maistre loue ses mariniers il les doit bien tenir en paix et offre estre leur iuge. Et sil ya aucun qui desmente lautre pour quoy ilz ayent vin et pain a table Celuy qui desmen tira doit payer quatre deniers. Et si le maistre desment aucun il doit payer huit deniers Et si aulcun des compaignons desment ledit maistre il payera huit deniers Et si ainsi est que le maistre frappe alucun de ses compaignons ledit compaignon et marinier doit attendre le premier coup comme du poing ou de paulme. mais si le maistre se fiert plus dung cop

le dit compaignon se peult deffendre et si le compaignon et marinier fiert premier le maistre: il doit payer cinq solz ou perdre le poing. Cest le iugement (142).

<XIII> Item sil convient quil y ait content et debat entre le maistre du ne nef et les mariniers. le maistre doit ofrer la touaille troys foys devant son marinier avant que le mettre hors. Et si ledit marinier se offre a faire lamande au regard des mariniers qui sont a table Et se le maistre est tel quel nen vueille rien fai re et le met hors le marinier sen peult aller suyvre la nef ius ques a sa droicte descharge. et doit avoir aussi von loyer: comme sil estoit venu dedans: en amandant le meffait au regard des compaignons. Et si ainsi est que le maistre ne preigne aussi bon com paignon comme celuy en la dicte nef. Et elle sempire par aucune adventure et fortune. Le maistre est tenu a rendre la nef et la marchandise sil a de quoy. Cest le iugement (143).

<XIV> Item une nef est en ung cours liee et amarree et une autre nef vient dehors de la mer et ne se gouverne mye bien Et se fiert a la nef qui est en sa voye: si que la nef est endommagée du coup que lautre nef luy a donne. Et ya des vins deffonnes et effondres dune partie et dautre par la raison de ce coup. le dommage doit estre party et prinse moictie par moictie de deux nefz et les vins qui sont dedans. et partir aussi le dommage entre les marchans. Et le maistre de la nef qui a feru et frappe lautre est tenu a iurer sur les saintes evangelles luy et ses marchans quilz ne firent mye de leur gre et volute: et est raison par quoy ce iugement fut faict premierement que une veille nef ne se mette mye voluntiers en la voye dune meilleure si avant quelle endommage chose pour grever la nef. mais quant elle seait bien quelle y doit partir iusques a la moictie: elle se tire voluntiers hors de la voye Cest le iugement (144).

<XV> Item deux nefz ou plusieurs sont en ung havre et y a peu eaue. et si asseiche lancre dune des dictes nefz. Lors le maistre de lautre nef doit dire a lautre maistre. Maistre leves vostre ancre: car elle est trop pres de nous: Et nous pourroit faire dommage. Et ledit maistre ne veult mye lever ny ses compaignons. A lors lautre maistre et ses mariniers qui pourroy ent partir du dommage: pevent lever ladite ancre et esloingner deulx. Et si les autres deffendent a lever lancre: et lancre leur fait damage ilz sont tenez a amender tout au long et ain si estoit quilz neussent mys une oryn ou bouee et lancre faict damage ilz sont tenez a rendre le dommaige tout au long et si ain si estoit quilz soient en ung havre asseiche il sont tenez de mettres oryns et haloignes a leurs ancrs qui apparoistront aux plain de la mer Et tel est le iugement (145).

---

<XVI> Item une nef est arrivee a sa charge en Angleterre ou ailleurs Le maistre est tenu de dire a ses compaignons seigneurs frettes o noz amarrages ou bien vous louerays o fret de la nef ilz sont tenuz a respondre lequel ilz veulent faire. Et sil prennent au fret de la nef ilz auront autant comme la nef aura. Et sil veulent freter par eulx il doibvent freter en telle maniere que la nef ne soit mye demourante Et sil advient quilz ne trouvent fret Le maistre nya nul blasme et leur doit monstrier leur rymage. et peult mettre le pesant de leur rymage chascun Et sil veulent mettre tonel deaue ilz peuvent bien mettre pour tonnel de vin. Et si coullaison se faisoit en la mer leur tonnel deaue doibt estre pour tonnel de vin ou pour autres denrees livre a livre pourquoy les mariniers se puissent deffendre en la mer Et si ainsi est quilz fretegent es marchans Telle franchise comme le marinier aura doit avoir le marchand Cest le iugement (146).

<XVII> Item les mariniers de Bretaigne ne doibvent avoir que une cuysine le iour par raison que ilz ont brevaiges allans et venans et ceulx de normandie doibvent avoir deux mestz de cuysine le iour pource quilz nont que de leaue a aller au despens de la nef. Et puy que la nef est a la terre au vin ses mariniers lors doibvent avoir brevage. Et ce doit le maistre leur querre Cest le iugement (147).

<XVIII> Item une nef a descharge les mariniers veulent avoir leurs fret aucuns y a qui nont mye lict ny arche en la nef Lors le maistre peult retenir de leur loyer pour rendre la nef au li eu ou ilz la prindrent silz ne donnent bonne caution de fournir tout le voiage. Cest le iugement (148).

<XIX> Item le maistre dune nef loue ses mariniers en la ville dont la nef est Et les loue les ungs a mareages les autres a deniers il advient que la nef ne peult trouver fret a venir a ses parties Et leurs convient aller plus loing. lors ceulx qui sont a mareages le doibvent suyvre. mas ceulx que sont a deniers le maistre leur doibt croistre leurs loyers veue par veue et cours par cours par la raison quilz les aura loues pour aller en certain lieu Et sil vont plus pres que le lieu ou la bonnement fut pris ilz doibvent avoir tour leurs loyers. mais il doibvant rendre la nef la ou ilz la prindrent et la mettre a laventure de dieu. cest le iugement (149).

<XX> Item il advient que une nef vient a la noble cite de Rouen ou en aultre lieu de telle cuisine comme il y aura en la nef deux des mariniers en peuvent porter ung mestz a la

mer de tieulz mestz comme ils sont tranches en la nef. Et tel pain comme il y aura selon se quilz pourront manger a une fois Et du brevage ryens Et doibvent bien toust et appertement retourner pourquoy le maistre ne perde terre de la nef Car si le maistre le perdoit et il y eussent dommage ilz sont tenuz lamender ou si ung des compaignons se blece par besoing daide ilz sont tenuz a le faire guarir et le mander audit dung des compaignons ou de son maste lotz et au dect de son maistre. et ceulx de la table Cest le iuge ment (150).

<XXI> Item ung maistre frette sa nef a ung marchant et de vise ung certain terme loyaulment dedans quant le marchant doit charger la nef a estre preste a sen aller le marchant ne le faict ains tient le maistre et les mariniers par l'espace de huyt iours ou de quize ou de plus aucune fois il pert sa maison et son temps par le deffault dudit marchant le marchant est tenu a amender au maistre Et telle amende comme le maistre aura faict les mariniers en doibvent avoir le quart Et le maistre les III quars par raison quel leur treuve leurs despens Cest le iugement (151).

<XXII> Item ung marchant frett une nef a la charge et la mettz au chemin et entre celle nef en ung port et demourent tant que de nier leur fault lors le maistre doit envoyer bien tost en son pays pour querir du largent. mais il ne doit mie perdre son armogan sil le faict il est tenu randre aux marchans tout le dommage quilz en court; mais le maistre peult bien prendre du vin et des denrees ausdites marchans Et en vendre pour querir son retournement Et quant la dicte nef sera venue en sa droite decharge les vins que le maistre aura prins doibvent estre asseures et mys au seur que les autres seroient venduz communement ne a plus ne a moins Et doibt le maistre avoir son fret des vins quil au ra prins Cest le iugement (152).

<XXIII> Item ung locman prent une nef a mener a saint malo ou en aultre lieu sil fault et la dicte nef sempire pour faulte quil ne la sache conduyre les marchans ayant dommage il est tenu de rendre les dommages sil a de quoy Et sil na de quoy il doibt avoir la teste coupee Et si le maistre ou aucuns des mariniers ou aucuns des marchans luy couppent la teste ilz ne sont pas tenu a payer lamendement. mais toute fois lon doibt scavoir avant ce faire sil a dequoy amender Cest le iugement (153).

<XXIV> Item une nef guynde a sa descharge et se met a seiche ou elle est si iollie que les mariniers prenent a seur voille et la sortir devant et derriere lors le maistre leur doit croistre leurs lo yers veue par veue Et si en guindent les vins il advient quilz laissent une broche ouverte on tonnel que lon guynde Et ne lont mye amarree aux cordes au bout de la

---



nef Et le tonnel deffraude et chiet et se pert et en choient il tumbent sur ung aultre tonnel et sont tous deux perdus Lors le maistre et les mariniers les doibvent randre aux marchans Et les marchans doibvent payer le fret de deux tonneaulx par raison que on leur doibt payer au fru des autres qui sont ven duz Le maistre et les mariniers doibvent mettre leur guyndage premierement a recouvrer leur dommage livre a livre Les seigneurs de la nef ne doivent rien perdre Car cest par la faulte du maistre et des mariniers de mareer le tonnel Cest le iugement (154).

<XXV> Item deux navires vaisseaulx ou pinasse sont compaignons pour aller pescher es retz comme es macquereaulx es harens es raix Du bien mettre les cordes comme es parties de lonne de saint gilles sur vie et ailleurs. Et doibt lung desdictz vaisseaulx mettre autant dangins comme lautre et ainsi seront moictie par moictie en la gaigne par convenance faicte entre eulx Et sil le cas advient que dieu face sa volente dung des dictz vaisseaulx des gens et des angins et des aultres choses Lung se eschappe et vient a saulvete Il est ainsi que les amys de celui qui est mort leur demande avoir partie en la gaigne quilz ont faicte tant es engins es harens macquereaulx ou aultre poissons et vaissel. ilz auront leur partie en la gaigne des engins et des poissons par les sermens de ceulx qui seront eschappez mais on vaissel nauront nulle chose. Cest le iugement (155).

<XXVI> Item une navire flucivans et seiglans par la mer tant en fait de marchandise que pescherie si par fortune ou impetuosite de temps elle se rompt brise et perist en quelque region et contree ou coste que ce soit, et le maistre et ses mariniers ou lung deulx eschappe et se saulve ou les marchans ou marchant se seigneur du lieu ne doibt empescher la salvation du briz et marchandise de la dicte navire par ceulx qui seront eschappes et par ceulx a qui appartiendra la navire ou marchandise mais doit le dict seigneur secourir et aider par luy ou ses subiectz les dictz pources mariniers et marchans a saulver leurs biens sans rien prendre sauf toute fois a remunerer les saulveurs selon dieu et raison et conscience et leur estat et selon que iustice ordonnera com bien que aucune promesse auroit este faicte es dictz saulveurs comme dessus ay dit.

Et qui fera le contraire et prendra aucuns des biens des ditz paunres naufragans et perduz et destruietz. outre leur gre et volente, il est excommunie de leglise, et doit estre pugny comme ung larron sil ne fait restitution en brief, et nya coustume ny statuz quelconque qui puisse engarder de encourir les dictes peynes. Cest le iugement (156).

<XXVII> Item une navire entrant en aucune havre ou austresment par fortune elle se rompt et perist, et mourent les maistres mariniers et marchans les biens vont a la couste ou demourent en mer sans avoir aucune poursuyte de ceulx a qui a partient les biens car ilz nen scavent rien Et tel cas qui est tres piteulx le seigneur doit mectre gens pour saulver les dictz biens et iceulx biens doit ledit seigneur garder ou mectre en seurte

Et puy doit faire assavoir es parens des deffuncts submerges ladventure et paier le dictz saulveurs selonc le travail et peine quilz auront prinse non mye a ses despens mais des dites choses saulvees et le remanent et demourent doit le dit seigneur garder ou faire garder entierement iusques a ung an si plus toust ne viennent ceulx a qui apartiendront les dictes choses.

Et le bout de lan passe ou plus sil plaist audict seigneur actendre il doit vendre publicquement et au plus offrent les dictes choses et de l'argent receu doit faire paier dieu pour les tres pas ses ou marier pauvres filles et faire autres oeuvres pitiabes selonc raison et conscience

Et si le dict seigneur prent des choses quart ny part il encourra la malediction de nostre mere sainte eglise et peignes sur ditez sana iamaiz avoir remission sil ne faict satisfaction Cest le iugement (157).

<XXVIII> Item si une navire se pert en frappent a quelque couste et il advient que les compaignons se cuident eschapper et saulver et viennent a la rive de la mer demy noiez pensent que aucuns leurs aide, mais il advient que aucune ffoys en beaucoup de lieux quil y a des gens plus inhumains et plus cruelz et ferons que les chiens et loups enrages lesqueulx murtrissent et tuent les pauvres patiens pour avoir leur argent oou vestemens et aultres biens.

Itelles manieres de gens doit prendre le seigneur du lieu et en faire iustice et punition tant en leurs corps que en leurs biens et doivent estre mis en la mer et plonges tant que soient de my mors et puy les tirer dehors et les lappidet et assembler comme on seroit ung chien ou loup et tel cest le iugement (158).

<XXIX> Item une navire vient en aucun lieu et veult antrer en port ou havre et elle mect enseigne pour avoir ung pillote ou ung bateau pour la tour dedans parce que le vent ou

---

maree est contraire il advient que ceulx qui vont pour amener ladicte navire ont fait marche pour le pillotage ou touage mais par ce que en aucuns lieux la mauldicte et damnable coustume court sans raison que des navires que se perdent le seigneur du lieu en prent le tiers ou quart et les saulveurs ung autre tiers ou quart et le demourant es maistres et marchans les choses considerees Et pour estre aucune ffoys en la bonne grace du seigneur et aussi pour avoir aucuns des biens de la dicte navire comme villains traistres et desloyaux menent la dicte navire sus les pierres tout a leurs scient et de leurs certaines malices et la font perdre ladicte navire et marchandie et feignent a secourir les pouvres gens ilz font les premiers a despecer et rompre la navire et emporter la marchandie qui est ime chose contre dieu et raison Et pour estre les biens venuz en la maison su seigneur ilz courent dire et annoncer la pauvre adventure et perte des marchans Et ainsi vient ledict seigneur avec ques ses genes et prent la part des biens adventures les saulveurs loutre part et le remenent demedire es marchans.

Mais veu que cest contre le commendement de dieu omnipotent non obstent aucune coustume ou ordonnance il est dicte et sen tentie que le seigneur les saulveurs et aultres qui prendront aucune choses desdictes biens seront mauldictz et excommunies. Et punis comme larrons comme dit est dessus Cest le iugment (159).

<XXX> Mais des faulx et desloyaulx traistres pillotes le iugement est tel que il doivent souffrir martyre cruellement. Et doit lon faire des gibbet, bien haulx sur le lieu propre ou ilz ont mys ladicte navire ou bien pres de la et illecques doibvent les mauldictz pillotes finir honteusement leurs iours

Et lon doibt laisser lesdicte gibbetz estre sus ledict lieu en memoire perpetuel Er pour faire ballise es autres navires que la viendront Cest le iugment (160).

<XXXI> Item si le dict seigneur estoit si felon et si cruel quil souffriroit tel les manieres de gens et les soubtiendroit et seoit participant en leurs malices pour avoir les naufragres lors ledict seigneur doit estre prins et tous ses bienes venduz et confisques en oeuvres piteabless pour faire restitution a quil appartiendra.

Et doit estre lie a une esteppe en meillieu de sa maison et puis on doit mectre le feu es quattres cornieres de la maison et faire tout bruller et les pierres des murailles gecter par

terre et la faire la place et le marche pour vendre les porceaux a iamais perpetuellement Cest le iugement (161).

<XXXII> Item si une navire estant sur la mer ou a lancre en quel que radde et par grande tourmente quelle endure il convient faire gect pour aileger la dicte navire et lon gecte plusieurs biens hors pour soy saulver.

Sache que les biens ainsi gectes hors sont a celluy qui premier les pourra occuper et emporter. Mais il est a entendre et scavoir que les marchans ou maistres et mariniers ayant gecte les dictres choses sans avoir esperance ne volunte de ia mais les recouvrer et laissent comme chose perdue et delaissee deulx sans iamais en faire pour suyte et ainsi le premier occupant est seigneur desdictes choses Cest le iugement (162).

<XXXIII> Item une navire a faict gect de plusieurs marchandises il est a presumer que si ladicte marchandise est en couffres lesqueulx couffres sont fermes et boucles ou bien des livres lesqueulx seroient bien fermes et enveloppes de paour quilz ne endommageassent en la mer. Lors celluy qui a faict ledict gect a encores intention vouloir et esperance de recouvrir lesdictes choses et parce ceulx qui trouveront ces choses sont tenus a restitution a celluy qui en fera la poursuyte ou bien en faire des aulmones pour dieu iouxte le conseil dung saig homme et discret et selon conscience Cest le iugement (163).

<XXXIV> Item si aucun trouve en la mer ou a lharenne ou rive de la mer ou fluve et riviére aucune chose laquelle iamais ne fust a quelque personne scavoir est comme pierres precieuses poissons et herbes marines que lon appelle gaysmon cela appartient a celluy qui premier le trouve et emporte Cest le iugement (164).

<XXXV> Item touchant les poissons gros et ayant lart qui viennent et sont trouves mors a la rive de la mer il fault avoir et garder a la coustume du pays car le seigneur doit avoir partie au de dic de la coustume la raison est bonne car le subiect doit avoir obeissance et tribut a son seigneur Cest le iugement (165).

<XXXVI> Item le seigneur doit prendre et avoir sa part desdicz pois sons ou lart et non en aultre poisson reservee touteffoys la bonne coustume dudict pays sus le lieu ou ledict poisson aura este trouve et celluy qui la trouve nest tenu si non de le saulver et mettre hors de dangier de la mer et incontinent le faire assavoir audict seigneur en le soubmant et reque-

---

rant quil veigne ou enouye querir le droit a luy appartenent ondict poisson Cest le iugement (166).

<XXXVII>Item si ledict seigneur veult et aussi sil en de coustume il pour ra faire apporter et amener a celluy qui a trouve le dict poisson aulieu et a la place publique la ont tien le marche et halle et non allieurs et la doit estre le dict poisson et mys a pris par le dict seigneur ou linuenteur selon la coustume et le pris faict celluy qui naura faict le pris aura son election de prendre ou delaisser et li lung deux par fa ou nephas faict prendre a lau tre la valler dung denier il este tenu a restituer Ceste le iugement (167).

<XXXVIII> Item si les cousts et fraictz de lamenage dudict poisson iusques a la dicte place seroient de plus grant somme que ne vauldroit le poisson lors ledict seigneur est tenu de prendre sa part sus le lieu Cest le iugement (168).

<XXXIX> Item es de fraictz et mises ledict seigneur doit escotter car ne doit pas enrichir de la perte et dommage dau truy aultrement il peche Ceste le iugement (169).

<XL> Item si adventure ledict poisson trouve est desrobe ou perdu par quelque fortune empres que ledict seigneur la visite ou avant celluy qui la trouve nest en rien tenu Cest le iugement (170).

<XLI> Item en toute aultres choses trouvees a la couste de la mer lesquelles autrefois ont este poseedees par creatures comme vin huylle et aultres marchandises et combien quelles auroient estees iectees et delaissees des marchans et quelles devroient estre au premier occupent toute ffoys la coustume du pay doit estre gardee comme des poissons, mais sil ya presumption que ces choses soient de aucun navire qui soit prey rompu et sumerge lors le seigneur ny linuenteur ne doivent rien prendre pour le retenir: mais doivent faire comme devant est dit. Scavoir est en faire prier dieu pour les trespassees et aultres biens spirituelz du aultrement ilz encourront les maledicti ons precedentes Cest le iugement (171).

<XLII> Item si aucun navire trouve en mer ung poisson olart il est totalement a ceulx qui le trouvent sil na poursuyte et nul seigneur ny doit avoir ny prendre part combien que on lapport a sa terre Cest le iugement (172).

<XLIII> Item si aucun va cherchent le long de la couste de la mer pour trouver or ou argent et il en trouve il doyt tout rendre sans ryen prendre Cest le iugement (173).

<XLIV> Item si aucun en allant le long de la ryve de la mer pour pescher ou aultrement, et il advient quil trouve or ou argent, il est tenu a restitution mais il se peut payer de sa iornee ou bien sil est povre il peut retenir pour luy voyre sil ne scait a qui le rendre il doit faire assavoir en lieu ou il a trouve ledict argent et es lieux circonvoisins et prochains encores doit il prendre conseil de son prelat de son ure ou de son confesseur, lesqueulx doyvent bien regarder et considerer indigence et pauvreté de cil qui aura trouve le dict argent et la quantite dudit argent, et luy conseiller selon dieu et conscience. Cest le iugement (174).

<XLV> Item si une nef par force de temps est contraincte de coup par les cables ou filletz par bout et laisser cables et encre et faire la vie et gre du vent, ses ancre et cables ne doibvent estre perduz a la dicte nef, sil y a avoit horyn ou bonneau, et ceulz qui les peschant sont tenuz de les rendre silz scavent a qui mais ilz doyvent estre payes de leurs poynes selon les garde de iustice. Mais parce que lon ne scait a qui les rendre le seigneur y prent sa part comme les saulveurs et nen font dire pater noster ny avearia a quoy ilz sont tenuz. Et parce il a este ordonne que ung chascun maistre de navyre aye a mettre et faire engraver dessus les horyns et bonneaux de sa navyre son nom ou de la dicte navyre et du port et havre dont il est et cel la engardera de damner beacoup dames et fera grant pussi a plusieurs. Car tel a laisse son ancre au matin qui se pourra recouvrer au soir. Et ceulx que le retiendront seront larrons et pirates. Cest le iugement (175).

<XLVI> Item generalement si aucune nef par cas daucune fortune se rompt et pertissant le brys que les autres biens de ladicte nef doyvent estre reservez et gardes a ceulx a qui ilz appartenoi ent avant le naufrage cessant toute coustume contraire.

Eu tous participans prenans et consentans audict naufrage silz sont evesques ou prelatz ou clers, ilz doyvent estre deposez de leurs offices et prives de leurs benefices. Et silz sont layz ils encourront les paynnes susdictes (176).

<XLVII> Item les choses precedantes se doyvent entendre si la didcte nef ne exerceoit le mestier de pillerie et que les gens dicelle ne fussent point pyrates ou escumeurs de mer, o bien ennemys de nostre sainte foy catholicque car alors silz sont pyrates pilleurs ou escumeurs de mer ou turcs et autres contraires et ennemys de nostre dicte foy catholicque

---

chascun peut prendre sur telles manieres de gens comme sus chiens. Et peut lon les desrober et spolier de leurs bienes sans pugnition. Cest le iugment (177).

Ces choses precedentes sonnt extraictes du tres util le et profitable rolle doloyron par ledit Pierre Garcie, alias Ferrande (178).

## NOTAS

(1) Manuscrito *Liber Horn* de los Archivos del Ayuntamiento de Londres. Fols. 355vº-360rº. Se publica por TWISS, Sir Travers (ed.). *The Black Book of the Admiralty with an Appendix*. Londres: I, 1871; II, 1873; III, 1874; IV, 1876. Reimpresión, Wiesbaden: 1965, III, pp. 1-33 y por KRIEGER, Karl-Friedrich. *Ursprung und Würzeln der Rôles d'Oléron*. Colonia: 1970, pp. 123-145.

(2) Capítulo 1 de las versiones bretona, castellana, inglesa, de Garcie (GARCIE, Pierre. *Le Grand routier et pillotage et enseignement pour encreur tant ès ports, havres que lieux de la mer, tant des parties de France, Bretagne, Engleterre, Espagne, Flandres et haultes Alemaignes...* St. Gilles-sur-Vie: 1483-1484. Poitiers: 1ª edición conocida, 1520; 2ª ed., 1521. Se publica en WATERS, David Watkin. *The Rutters of the Sea. The Sailing Directions of Pierre Garcie. A Study of the first english and french printed Sailing Directions with facsimile Reproductions*. New Haven y Londres: 1967, pp. pp. 376-393), de Cleirac (CLEIRAC, Etienne. *Us et coutumes de la mer divisées en trois parties*. Burdeos: 1ª ed., 1647; Rouen: 6ª edición, 1671, pp. 7-135) y de Pardessus (PARDESSUS, Jean Marie. *Collection des lois maritimes anterieures au XVIII siècle*, 6 vols. París: I, 1828; II, 1831; III, 1834; IV, 1837; V, 1839; VI, 1845, I, pp. 323-354.)

(3) Capítulo 2 de las versiones bretona, castellana, inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(4) Capítulo 3 de las versiones bretona, castellana, inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(5) Capítulo 4 de las versiones castellana e inglesa. Este precepto tiene un contenido más amplio tanto en la versión bretona como en los textos publicados por Garcie, Cleirac y Pardessus.

(6) Capítulo 5 de las versiones bretona, castellana, inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(7) Capítulo 6 de las versiones bretona, castellana, inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(8) Capítulo 7 de las versiones bretona, castellana, inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(9) Capítulo 8 de las versiones bretona, castellana, inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(10) Capítulo 9 de las versiones bretona, castellana, inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(11) Capítulo 10 de las versiones bretona, castellana, inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(12) Capítulo 11 de las versiones bretona, castellana, inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(13) Capítulo 12 de las versiones bretona, castellana, inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(14) Capítulo 13 de las versiones bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Falta en los textos de Garcie y Cleirac.

(15) Capítulo 14 de las versiones bretona, castellana, inglesa y de Pardessus. Capítulo 13 de Garcie y Cleirac.

(16) Capítulo 15 de las versiones bretona, castellana, inglesa y de Pardessus. Capítulo 14 de Garcie y Cleirac.

(17) Capítulo 16 de las versiones bretona, castellana, inglesa y de Pardessus. Capítulo 15 de Garcie y Cleirac.

(18) Capítulo 17 de las versiones castellana e inglesa, de Garcie, Cleirac y Pardessus. Capítulo 18 de la versión bretona.

(19) Capítulo 18 de las versiones castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 17 de la versión bretona. Capítulo 16 de Garcie y Cleirac.

(20) Capítulo 19 de las versiones bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 18 de Garcie y Cleirac.

(21) Capítulo 20 de las versiones bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 19 de Garcie y Cleirac.

(22) Capítulo 21 de las versiones bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 20 de Garcie y Cleirac.

(23) Capítulo 22 de las versiones bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 21 de Garcie y Cleirac.

---



(24) Capítulo 23 de las versiones bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 22 de Garcie y Cleirac.

(25) Capítulo 24 de las versiones castellana e inglesa y de Pardessus. Falta en la versión bretona y en los textos de Garcie y Cleirac.

(26) *Coustumes de Bretagne*. Tréguier, 1485. Biblioteca Nacional de Francia. Réserve F, 2187. Fols. 2vº-10vº. ZELLER, Heinrich Ludwig. "Das Seerecht von Oléron nach der Inkunabel Tréguier, Paris, Bibliothèque nationale, Réserve F, 2187", *Sammlung älterer Seerechtsquellen*, XII, Heildeberg, 1915, pp. 1-29.

(27) Capítulo 1 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(28) Capítulo 2 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(29) Capítulo 3 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(30) Aquí finaliza el capítulo 4 de la versión primitiva, de manera que el resto de este precepto es una particularidad de la versión bretona.

(31) Capítulo 5 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(32) Capítulo 6 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(33) Capítulo 7 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(34) Capítulo 8 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(35) Capítulo 9 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(36) Capítulo 10 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(37) Capítulo 11 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(38) Capítulo 12 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(39) Capítulo 13 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Pardessus. Falta en los textos de Garcie y Cleirac.

(40) Capítulo 14 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 13 de Garcie y Cleirac.

(41) Capítulo 15 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 14 de Garcie y Cleirac.

(42) Capítulo 16 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 15 de Garcie y Cleirac.

(43) Capítulo 18 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 16 de Garcie y Cleirac.

(44) Capítulo 17 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(45) Capítulo 19 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 18 de Garcie y Cleirac.

(46) Capítulo 20 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 19 de Garcie y Cleirac.

(47) Capítulo 21 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 20 de Garcie y Cleirac.

(48) Capítulo 22 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 21 de Garcie y Cleirac.

(49) Capítulo 23 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 22 de Garcie y Cleirac.

(50) En esta versión bretona falta el capítulo 24 de la versión primitiva, de manera que este capítulo 24 es una particularidad bretona. Se corresponde con el capítulo 23 de Garcie, con el 23 y el 24 de Cleirac y con el 25 de Pardessus.

(51) Precepto particular de la versión bretona. Capítulo 24 de Garcie, 27 de Cleirac y 26 de Pardessus.

(52) Capítulo propio de la redacción realizada en Bretaña. Capítulo 25 de Garcie, 28 de Cleirac y 27 de Pardessus.

(53) Certificación propia de la versión bretona. También se incluye en el texto publicado por Cleirac.

(54) Manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional de Madrid. Fols. 91-94. Con anterioridad se ha publicado por CASARIEGO, Jesús Evaristo. *Historia del Derecho y de las instituciones marítimas del mundo hispánico*. Madrid: 1947 pp. 262-275; SALAS, Francisco Javier. *Marina española en la edad media. Bosquejo histórico de sus principales sucesos en relación con las Coronas de Aragón y de Castilla*. Madrid: 1927, 2 vols, II, pp. 269-279; MORALES BELDA, Francisco. *La Hermandad de las Marismas*, Barcelona, 1974, pp.

---

294-300 y FLORES DÍAZ, Manuel. *Hombres, barcos e intercambios. El derecho marítimo-mercantil del s. XIII en Castilla y Aragón*. Madrid: 1998, pp. 145-150.

(55) Capítulo 1 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(56) Capítulo 2 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(57) Capítulo 3 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus. En la copia castellana del manuscrito 5581 de la Biblioteca Nacional este capítulo está dividido en dos, constituyendo los números 3 y 4.

(58) Capítulo 4 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus. Capítulo 5 del manuscrito 5581 de la versión castellana.

(59) Capítulo 5 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus. Capítulo 6 del manuscrito 5581 de la versión castellana.

(60) Capítulo 6 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus. Capítulo 7 del manuscrito 5581 de la versión castellana.

(61) Capítulo 7 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus. Capítulo 8 del manuscrito 5581 de la versión castellana.

(62) Capítulo 8 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus. Capítulo 9 del manuscrito 5581 de la versión castellana.

(63) Capítulo 9 versión primitiva, bretona, inglesa, Garcie, Cleirac y Pardessus. Capítulo 10 del manuscrito 5581 de la versión castellana.

(64) Capítulo 10 versión primitiva, bretona, inglesa, Garcie, Cleirac y Pardessus. Capítulo 11 del manuscrito 5581 de la versión castellana.

(65) Capítulo 11 versión primitiva, bretona, inglesa, Garcie, Cleirac y Pardessus. Capítulo 12 del manuscrito 5581 de la versión castellana.

(66) Capítulo 12 versión primitiva, bretona, inglesa, Garcie, Cleirac y Pardessus. Capítulo 13 del manuscrito 5581 de la versión castellana.

(67) Capítulo 13 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Pardessus. Falta en los textos de Garcie y Cleirac y en el manuscrito 5581 de la versión castellana.

(68) Capítulo 14 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Pardessus. Capítulo 13 de Garcie y Cleirac.

(69) Capítulo 15 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Pardessus. Capítulo 14 de Garcie y Cleirac.

(70) Capítulo 16 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Pardessus. Capítulo 15 de Garcie y Cleirac.

(71) Capítulo 17 de las versiones primitiva e inglesa y de Garcie, Cleirac y Pardessus. Capítulo 18 versión bretona.

(72) Capítulo 18 de las versiones primitiva e inglesa y de Pardessus. Capítulo 17 versión bretona. 16 de Garcie y Cleirac.

(73) Capítulo 19 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Pardessus. Capítulo 18 de Garcie y Cleirac.

(74) Capítulo 20 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Pardessus. Capítulo 19 de Garcie y Cleirac.

(75) Capítulo 21 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Pardessus. Capítulo 20 de Garcie y Cleirac.

(76) Capítulo 22 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Pardessus. Capítulo 21 de Garcie y Cleirac.

(77) Capítulo 23 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Pardessus. Capítulo 22 de Garcie y Cleirac.

(78) Capítulo 24 de las versiones primitiva, bretona e inglesa y de Pardessus. Falta en la versión bretona, en Garcie y en Cleirac.

(79) Capítulo 25 de la versión bretona.

(80) Manuscrito 5581 de la Biblioteca Nacional de Madrid. Fols. 644-653 (se trata del segundo de los manuscritos en los que se contiene la obra de PADILLA, Lorenzo de. *Leyes y Fueros Antiguos de España*. Publicado por BONET RAMÓN, Francisco. *Lorenzo Padilla, historiador del derecho castellano. Estudio de historiografía jurídica castellana*. Madrid: 1932, pp. 128-132; HERNÁNDEZ BORONDO, Francisco. *Sobre la aplicación en España de los Rôles d'Oléron*. El Escorial: 1928, pp. 81-93 y por FLORES DÍAZ, *Hombres, barcos e intercambios*, cit., pp. 139-143.

En esta copia falta el capítulo 25 que, tomado de la versión bretona, constituye la particularidad castellana.

(81) En el resto de las copias, tanto castellanas como de otros orígenes, este precepto y el siguiente forman uno sólo.

(82) Capítulo 4 en las restantes copias castellanas.

(83) Capítulo 5 en las restantes copias castellanas.

(84) Capítulo 6 en las restantes copias castellanas.

(85) Capítulo 7 en las restantes copias castellanas.

(86) Capítulo 8 en las restantes copias castellanas.

(87) Capítulo 9 en las restantes copias castellanas.

(88) Capítulo 10 en las restantes copias castellanas.

---

(89) Capítulo 11 en las restantes copias castellanas.

(90) Capítulo 12 en las restantes copias castellanas. Falta el capítulo 13 del resto de las copias.

(91) Manuscrito X-2-14 de la Biblioteca del Monasterio del Escorial. Fols. 17<sup>o</sup>-18<sup>o</sup>. Publicado por CAPMANY, Antonio de. *Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado, nuevamente traducido al castellano por...* Madrid: 1791, reedición con estudio preliminar de Font Rius, bajo el título *Libro del Consulado del mar*. Barcelona: 1965, pp. 565-572; por HERNÁNDEZ BORONDO, *Sobre la aplicación*, cit., pp. 63-78; por PARDESSUS, *Collection des lois*, cit., VI, pp. 57-63; y por FLORES DÍAZ, *Hombres, barcos e intercambios*, cit., pp. 151-157.

(92) Estas palabras están escritas con letra distinta a la del resto del documento lo que indica que se añadieron posteriormente.

(93) Capítulo 25 que, tomado de la versión bretona, constituye la particularidad castellana.

(94) La palabra *nota* esta escrita con una letra distinta a la del resto del documento que indica que debió de añadirse con posterioridad a la redacción del documento.

(95) Manuscrito de la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera. Ordenanzas del Cabildo de Mareantes de San Vicente de la Barquera. Fols. 26<sup>v</sup>-31<sup>r</sup>.

(96) Manuscrito de la Biblioteca del Colegio de Santa Cruz de Valladolid. Cortes y Ordenamientos. XII. Fols. 330-347. Se trata de una copia que según manifiesta el propio escribano se sacó de la depositada en la Real Biblioteca del Escorial.

Da noticia de esta copia señalando que se trata de un manuscrito sin numeración GARCÍA SANZ, Arcadio. "Cronología de las formas castellanas de los 'Rôles d'Oleron'", *Estudios dedicados a la memoria del Profesor L.M. Díez de Salazar Fernández*. Bilbao: 1992, I, pp. 289-302, por la cita, pp. 294-295.

(97) Manuscrito Vespasian del Museo Británico. Colección Sir Robert Cotton. B. XXII. Fols. 25<sup>r</sup>-32<sup>v</sup>. Los 24 primeros capítulos de esta versión se corresponden con los que forman la redacción primitiva.

(98) Capítulo 1 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(99) Capítulo 2 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(100) Capítulo 3 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(101) Capítulo 4 de las versiones primitiva y castellana. Este capítulo tiene un contenido más amplio tanto en la versión bretona como en los textos publicados por Garcie, Cleirac y Pardessus.

(102) Capítulo 5 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(103) Capítulo 6 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(104) Capítulo 7 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(105) Capítulo 8 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(106) Capítulo 9 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(107) Capítulo 10 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(108) Capítulo 11 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(109) Capítulo 12 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Garcie, Cleirac y Pardessus.

(110) Capítulo 13 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Pardessus. Falta en los textos de Garcie y Cleirac.

(111) Capítulo 14 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Pardessus. Capítulo 13 de Garcie y Cleirac.

(112) Capítulo 15 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Pardessus. Capítulo 14 de Garcie y Cleirac.

(113) Capítulo 16 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Pardessus. Capítulo 15 de Garcie y Cleirac.

(114) Capítulo 17 de las versiones primitiva y castellana y de Garcie , Cleirac y Pardessus. Capítulo 18 de la versión bretona.

(115) Capítulo 18 de las versiones primitiva y castellana y de Pardessus. Capítulo 17 de la versión bretona. Capítulo 16 de Garcie y Cleirac.

(116) Capítulo 19 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Pardessus. Capítulo 18 de Garcie y Cleirac.

(117) Capítulo 20 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Pardessus. Capítulo 19 de Garcie y Cleirac.

---

(118) Capítulo 21 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Pardessus. Capítulo 20 de Garcie y Cleirac.

(119) Capítulo 22 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Pardessus. Capítulo 21 de Garcie y Cleirac.

(120) Capítulo 23 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Pardessus. Capítulo 22 de Garcie y Cleirac.

(121) Capítulo 24 de las versiones primitiva, bretona y castellana y de Pardessus. Falta en la versión bretona, en Garcie y en Cleirac.

(122) Capítulo propio de la versión inglesa. Capítulo 28 de Pardessus.

(123) Capítulo propio de la versión inglesa. Capítulo 29 de Pardessus.

(124) Capítulo propio de la versión inglesa. Capítulo 30 de Pardessus.

(125) Capítulo propio de la versión inglesa. Capítulo 31 de Pardessus.

(126) Capítulo propio de la versión inglesa. Capítulo 32 de Pardessus.

(127) Capítulo propio de la versión inglesa. Capítulo 33 de Pardessus.

(128) Capítulo propio de la versión inglesa. Capítulo 34 de Pardessus.

(129) Capítulo propio de la versión inglesa. Capítulo 35 de Pardessus.

(130) En 1646 Cleirac reprodujo en su obra este mismo texto de los *Rôles d'Oléron*, simplificando el lenguaje y variando el orden de algunos de los capítulos. Por este motivo no considero necesario reproducirlo como apéndice.

(131) Capítulo 1 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Cleirac y Pardessus.

(132) Capítulo 2 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Cleirac y Pardessus.

(133) Capítulo 3 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Cleirac y Pardessus.

(134) Capítulo 4 de la versión bretona y de Cleirac y Pardessus. Este capítulo es más breve en las versiones primitiva, castellana e inglesa.

(135) Capítulo 5 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Cleirac y Pardessus.

(136) Capítulo 6 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Cleirac y Pardessus.

(137) Capítulo 7 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Cleirac y Pardessus.

(138) Capítulo 8 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Cleirac y Pardessus.

(139) Capítulo 9 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Cleirac y Pardessus.

(140) Capítulo 10 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Cleirac y Pardessus.

(141) Capítulo 11 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Cleirac y Pardessus.

(142) Capítulo 12 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Cleirac y Pardessus.

(143) Capítulo 14 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 13 de Cleirac.

(144) Capítulo 15 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 14 Cleirac.

(145) Capítulo 16 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 15 Cleirac.

(146) Capítulo 18 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 16 Cleirac.

(147) Capítulo 17 de las versiones primitiva, castellana e inglesa y de Cleirac y Pardessus. 18 versión bretona.

(148) Capítulo 19 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 18 Cleirac.

(149) Capítulo 20 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 19 Cleirac.

(150) Capítulo 21 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 20 Cleirac.

(151) Capítulo 22 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 21 Cleirac.

(152) Capítulo 23 de las versiones primitiva, bretona, castellana e inglesa y de Pardessus. Capítulo 22 Cleirac.

(153) Se corresponde con el capítulo 24 de la versión bretona, del que es propio, con el 23 y el 24 de Cleirac y con el 25 de Pardessus. No aparece en las restantes versiones.

(154) También es propio de la versión bretona. Capítulo 25 de la versión bretona, 27 de Cleirac y 26 de Pardessus.

(155) También es propio de la versión bretona. Capítulo 26 de la versión bretona, 28 de Cleirac y 27 de Pardessus.

(156) Capítulo 29 de Cleirac y 36 de Pardessus.

---



- (157) Capítulo 30 de Cleirac y 37 de Pardessus.
- (158) Capítulo 31 de Cleirac y 38 de Pardessus.
- (159) Capítulo 25 de Cleirac y 39 de Pardessus.
- (160) Capítulo 25 de Cleirac y 40 de Pardessus.
- (161) Capítulo 26 de Cleirac y 41 de Pardessus.
- (162) Capítulo 32 de Cleirac y 42 de Pardessus.
- (163) Capítulo 33 de Cleirac y 43 de Pardessus.
- (164) Capítulo 34 de Cleirac y 54 de Pardessus.
- (165) Capítulo 37 de Cleirac y 46 de Pardessus.
- (166) Capítulo 38 de Cleirac y 47 de Pardessus.
- (167) Capítulo 39 de Cleirac y 48 de Pardessus.
- (168) Capítulo 40 de Cleirac y 49 de Pardessus.
- (169) Capítulo 41 de Cleirac y 50 de Pardessus.
- (170) Capítulo 42 de Cleirac y 51 de Pardessus.
- (171) Capítulo 43 de Cleirac y 53 de Pardessus.
- (172) Capítulo 44 de Cleirac y 52 de Pardessus.
- (173) Capítulo 35 de Cleirac y 55 de Pardessus.
- (174) Capítulo 36 de Cleirac y 56 de Pardessus.
- (175) Capítulo 45 de Cleirac y 44 de Pardessus.
- (176) Capítulo 46 de Cleirac y 45 de Pardessus.
- (177) Capítulo 47 de Cleirac. Pardessus incluye este párrafo dentro del capítulo 45.
- (178) Este párrafo no aparece en la obra de Cleirac y en su lugar se incluye el siguiente, tomado de la versión bretona: "Te'moin le seel de l'isle d'Oleron, establi aux contrcts de la dite isle, le iour du mardy apres la feste Saint Andre', l'an mil deux cens soixante six",

**FUENTES  
Y  
BIBLIOGRAFÍA**

---

---

# Fuentes y bibliografía

*“Pero he nadado a través de bibliotecas y  
he navegado a través de océanos...”.*

Herman Melville, *Moby Dick*. Cap. 32. Cetología.

## I. Fuentes

### **Almirantazgo castellano:**

-*Ejecutoria de Juan II del pleito de La Coruña contra el Almirante Alfonso Enríquez, sobre jurisdicción y conocimiento de causas tocantes a la mar y a los navegantes*. CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla*, pp. 337-343.

-*Nombramiento como Almirante de Ambrosio Bocanegra*. 16 de agosto de 1370. Real Academia de la Historia. Colección Salazar y Castro, M-9, fols. 75-76.

### **Almirantazgo francés:**

-*Reiglement sur le fait de l'admiraulte*. 7 de diciembre de 1373. Publicado en TWISS, *The Black Book*, I, pp. 430-442.

-*Droit et preeminences demondit seigneur ladmiral*. S.f. Publicado en FONTANON, *Les édits et ordonnances des roys de France*, III, p. 864; en SECOUSSE, *Ordonnances des roys de France de la troisième race...* VIII, p. 640; CLEIRAC, *Us et coutumes de la mer*, cit., pp. 462-466; y en TWISS, *The Black Book*, I, pp. 443-448.

-*Édit sur la jurisdiction de l'amiral, le droit de prise, la pêche du hareng, l'entretien des navires, etc.* París, marzo de 1584. ISAMBERT/ JOURDAN/DECRUSY, *Recueil général des anciennes lois*, 14, 2ª parte, mayo de 1574 a agosto de 1589, pp. 556-590.

### **Cofradías de mareantes:**

-*Actas de la universidad de mareantes (de Sevilla)*, estudio preliminar de Luis Navarro García y transcripción de María del Carmen Borrego Plá. Sevilla: 1972.

-*Copia de los índices topográfico y de materias del Archivo del Cabildo de San*

---

*Martín de la Mar de la villa de Santander*. Biblioteca Municipal de Santander. Sección Fondos modernos, manuscrito 272, publicada por MAZA SOLANO, "Documentos del archivo del Cabildo de San Martín de la Mar".

-*Ordenanzas de la cofradía de Comillas*. Archivo Histórico Provincial de Cantabria. Jurisdicciones antiguas. Alfoz de Lloredo, leg. 192, doc. 5, fols. 5r.-6v.

-*Ordenanzas de la cofradía de Deva*. Publicadas en ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional de las cofradías*, pp. 485-491.

-*Ordenanzas de la cofradía de Fuenterrabía de 1566*. Publicadas en ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional de las cofradías*, pp. 443-450.

-*Ordenanzas de la cofradía de Lequeitio*. Publicadas en ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional de las cofradías*, pp. 509-537.

-*Ordenanzas de la cofradía de Mundaca*. Publicadas en ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional de las cofradías*, pp. 545-549.

-*Ordenanzas de la cofradía de Ondárroa*. Publicadas en ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional de las cofradías*, pp. 501-507.

-*Ordenanzas de la cofradía de Plencia*. Publicadas en ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional de las cofradías*, pp. 581-601.

-*Ordenanzas de la cofradía de San Martín de Laredo*. Madrid, 16 de febrero de 1577. Archivo Histórico Provincial de Cantabria. Cofradía de San Martín, leg. 1, doc. 8 (antiguo Laredo, leg. 8, doc. 2), fols. 2-6.

-*Ordenanzas de la cofradía de San Pedro de Motrico de 1598*. Publicadas en ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional de las cofradías*, pp. 493-499.

-*Ordenanzas de la cofradía San Pedro de San Sebastián*. Publicadas en ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional de las cofradías*, pp. 461-477 y en IMAZ, *La industria pesquera*, pp. 81-101.

-*Ordenanzas de la cofradía de Santa Catalina de San Sebastián*. Publicadas por BANUS AGUIRRE, "Ordenanzas de la Cofradía".

-*Ordenanzas de la cofradía de Santa Clara de Ondárroa*. Publicadas en ERKOREKA GERVASIO, *Análisis histórico-institucional de las cofradías*, pp. 501-507.

-*Real Decreto 10 de julio de 1864 suprimiendo los gremios de mar*. Colección Legislativa, 2º semestre de 1864, pp. 106-110.

### **Consulados:**

-*Pragmática fundacional del Consulado de Burgos del 21 de julio de 1494*. Publicada en *Libro de las Bulas y Pragmáticas de los Reyes Católicos*, Madrid, 1973.

-*Ordenanzas del Consulado de Burgos*. Edición facsímil. Valladolid: 1988.

-*Pragmática fundacional del Consulado de Bilbao de 22 de junio de 1511*. GUIARD Y LARRAURI, *Historia del Consulado y Casa de Contratación*, pp. 563-571.

-Pragmáticas, ordenanzas, ley y facultad pasadas por carta real de Doña Juana a la Universidad de mercaderes de Bilbao y fiel y diputados de ellos. 22 de junio de 1511. GUIARD Y LARRAURI, *Historia del Consulado y Casa de Contratación*, I, pp. 563-571.

-*Ordenanzas del Consulado de la Universidad de cargadores a Indias de 1544*. Publicadas en CAPMANY, *Código de las costumbres*, pp. 695-705.

-*Ordenanzas del Consulado de San Sebastián de 1682*. Publicadas en LAZCANO, Samuel. *Creación y ordenanzas del Consulado de San Sebastián*. San Sebastián: 1986, pp. 65-221.

-*Real Provisión de 23 de agosto de 1543 creando el Consulado de la Universidad de cargadores a Indias*. CAPMANY, *Código de las costumbres*, pp. 690-694.

-*Domesday de Gippewyz*. Publicado por TWISS; *The Black Book*, II, pp. 16-20.

FONTANON, Antoine. *Les édits et ordonnances des roys de France depuis Louis VI, dit le Gros, jusques à présent*. 4 vols. París: 1611.

-*Fuero de Vizcaya aprobado en la Junta General de 2 de junio de 1452*. He podido efectuar esta consulta en el texto de la edición crítica del Fuero de Vizcaya de 1452 que ha preparado Gregorio MONREAL ZIA. El texto se halla en prensa para su publicación en inglés con el título *The Old Law of Biscay*, que realizará el Center for the Basques Studies de la Universidad de Nevada; y dentro del presente año será publicado también, con un aparato crítico más amplio y un extenso estudio introductorio, por la Fundación para el estudio del Derecho Histórico y Autonómico de Vasconia, de San Sebastián.

-*Guidon stile et usance des marchands qui mettent à la mer. Traitant des assurances, pollices, avaries, lamanages, pilotages, iet de marchandises à la mer, des rachaps ou compositions, de delaiz, de barat ou baraterie, fret, carqueson, depredations, prinses de navires par les pillarts, argent à profit, le devoir du greffier, des pollices, et autres choses nécessaires pour la navigation comme verrez à la table des chapitres*. Se ha utilizado la edición de Rouen: 1608.

-ISAMBERT, François-André / JOURDAN, Athanase-Jean-Léger / DECRUSY. *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, 29 vols. París: 1821-1833.

-*Lettres contenant les privilèges accordés aux marchands Castillans trafiquant dans le royaume, concedidas por Carlos V de Francia en abril de 1364*. ISAMBERT / JOURDAN / DECRUSY. *Recueil général*, cit., V, (1357-1380), pp. 188-208; también en

*Ordonnances des rois de France de la troisième race...* París: IV, 1734, pp. 421-438; y en SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Navegación y comercio*, pp. 127-141.

-*Libro Viejo de Guipúzcoa del bachiller J. Martínez de Zaldivía*. Editor: José Luis Orella Unzué. San Sebastián: 1991.

-*Mandamiento de Alfonso XI dirigido a los alcaldes del mar de Sevilla*. Biblioteca Nacional. Manuscrito 716, fols. 64vº-69. Publicado por CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla*, pp. 329-330.

-*Novísima Recopilación de las Leyes de España... mandada formar por el señor Don Carlos IV*. Madrid: 1976. Edición facsímil de la de Madrid: 1805.

-*Nueva Recopilación de los Fueros... de Guipúzcoa*, reimpresión por acuerdo de la Excm. Diputación de 28 de noviembre de 1918. San Sebastián: 1919.

-*Ordenamiento de Cancillería otorgado, según se cree, en las Cortes celebradas en Toro en 1371. Cortes de los antiguos Reinos de León y de Castilla publicadas por la Real Academia de la Historia*. Madrid: II, 1863, pp. 217-243.

-*Ordonnance de la marine*. Fontainebleau, agosto de 1681. ISAMBERT / JOURDAN / DECRUSY. *Recueil général*, cit., 19, pp. 282-366.

-*Privilegio de concesión de fuero otorgado por Fernando III a Sevilla el 15 de junio de 1250*. Publicado en BORRERO FERNÁNDEZ / FERNÁNDEZ GÓMEZ, / IGLESIA FERREIRÓS / OSOTS SALCEDO / PARDO RODRÍGUEZ. *Sevilla. Ciudad de Privilegios*, pp. 181-184.

-*Privilegio de Sancho IV dado a los barqueros de Sevilla el 30 de diciembre de 1292*. Biblioteca Nacional. Manuscrito 716, fol. 32. Publicado por TENORIO CERERO, *El concejo de Sevilla*, doc. XXVI, pp. 232-233 y por CALDERÓN ORTEGA, *El Almirantazgo de Castilla*, p. 325.

-*Privilegio otorgado por Fernando IV a los pescadores de Sevilla el 2 de marzo de 1310*. Publicado en TENORIO CERERO, *El concejo de Sevilla*, pp. 249-252.

-*Privilegio de fuero a favor de los cómitres, barqueros, pescadores y gente de mar dada por Fernando IV en Sevilla el 20 de mayo de 1310*, publicada por BENAVIDES, *Memorias de D. Fernando IV*, doc. DXVII, pp. 746-749.

-*Privilegios concedidos por los Reyes Católicos a los marineros de la ría de Pontevedra*. Tarazona, 22 de marzo de 1484. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los viajes*, II, apéndice número VIII, pp. 543-544.

-*Siete Partidas del Sabio Rey don Alonso el nono, nuevamente glosadas por el Licenciado Gregorio López del Consejo Real de Indias de Su Majestad*. Salamanca: 1555.

-*Recopilación de las leyes destos Reynos hecha por mandado de la Magestad Católica del Rey don Felipe II...* Valladolid: 1982. Edición facsímil de la de Madrid: 1640.

### ***Rôles d'Oléron: Copias de la versión primitiva***

-Manuscrito Liber Horn de los Archivos del Ayuntamiento de Londres. Fols. 355vº-360rº. Se publica por TWISS, *The Black Book*, III, pp. 1-33 y por KRIEGER, Ursprung, pp. 123-145.

-Manuscrito Liber Memorandum de los Archivos del Ayuntamiento de Londres. Fols. 103vº-110vº.

-Manuscrito AA11 de los Archivos de Bayona.

-Manuscrito 10146 del Museo Británico. Fols. 102vº-105rº. TWISS, *The Black Book*, II, pp. 209-240.

-Manuscrito 14571 de la Biblioteca Nacional de Francia. Sede Richelieu. Ancien Fonds Français. Fols. 41-51.

-Manuscrito 5330 de la Biblioteca Nacional de Francia. Sede Richelieu. Ancien Fonds Français. Fols. 105rº-107rº. (se corresponde con el antiguo manuscrito 9846). Se publica en ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, Bibliothèque Nationale n. 5330", pp. 6-13.

-Manuscrito 5967 de la Biblioteca Nacional de Francia. Sede Richelieu. Ancien Fonds Français. Fols. 79rº-94rº.

-Manuscrito 10251 de la Biblioteca Nacional de Francia. Sede Richelieu. Nouvelles Acquisitions Françaises. Fols. 10rº- 15vº. Se publica por ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, Bibliothèque Nationale, Nouvelles Acquisitions Françaises, n. 10251", pp. 5-14.

-Manuscrito Nero del Museo Británico. Colección Sir Robert Cotton A, VI, nº 18 (aunque los autores tradicionalmente han señalado que era el documento número 30), fols. 156rº-164rº.

-Manuscrito 462, número 2454 de la Biblioteca Bodleian de Oxford. Fols. 17vº-20vº. (Pardessus erróneamente lo numera como 2254). Se publica por KIESSELBACH, "Der Ursprung der rôles", pp. 45-59.

-Manuscrito Rawlinson B. 356 de la Biblioteca Bodleian de Oxford. Fols. 43vº-46vº.

-Manuscrito 11570 de los Archivos del Ayuntamiento de Londres. Fols. 30vº-33rº.

-Manuscrito 3123 de la Biblioteca Real de Copenhague. Fols. 271vº-284. Se publica por TWISS, *The Black Book*, IV, pp. 66-101.

-Manuscrito 28 de la de la Biblioteca de la Universidad de Copenhague. Colección Arne Magnussen, referencia tomada de STUDER, *The Oak Book*, II, p. XLVI.

---



-Manuscrito B 74 de la Biblioteca Real de Estocolmo, noticia tomada de STUDER, *The Oak Book*, II, p. XLVI.

-Manuscrito 22 de la Biblioteca de la Universidad de Copenhague. Colección Arne Magnussen, dato tomado de STUDER, *The Oak Book*, II, p. XLVI.

-Manuscrito Púrpura de la Biblioteca de la villa de Brujas. WARNKOENING, *Flandrische Staats und Rechtsgeschichte*, I, pp. 86-93; SCHLYTER, *Corpus iuris Sueo-Gotorum*, pp. 425 y ss.; PARDESSUS, *Collection des lois*, IV, pp. 19-29; TWISS, *The Black Book*, IV, pp. 301-333.

-Manuscrito AA 11 de los Archivos de Bayona. Se publica por SAINT-MAUR, "Les Rôles", pp. 177-185.

-Manuscrito 0.154 de la Biblioteca Real de La Haya. Fols. 185rº-192rº. Se publica por ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Haag 0.154", pp. 5-14.

-Manuscrito 0.154 de la Biblioteca Real de La Haya. Fols. 193-199. Referencia tomada de POLS, M.S. "Les Rôles d'Oléron".

-Manuscrito de la Biblioteca del Tribunal de Apelación de Leeuwarden. Referencia tomada de POLS, "Les Rôles d'Oléron", p. 454.

-Copia publicada por VERWER, *Nederlants See-Rechten*, pp. 5-17 y por PARDESSUS, *Collection des lois*, I, pp. 371-384.

-Manuscrito Hamburgo I de la Biblioteca del Senado. Referencia tomada de PARDESSUS, *Collection des lois*, I, p. 368.

-Manuscrito Hamburgo II de la Biblioteca del Senado. Referencia tomada de PARDESSUS, *Collection des lois*, I, p. 368.

-Manuscrito Hamburgo III de la Biblioteca del Senado. Referencia tomada de PARDESSUS, *Collection des lois*, I, p. 368.

-Manuscrito de Brujas publicado por TELTING, *Die alt-niederländischen*, pp. 2-24 páginas pares.

-Manuscrito de Greifswald. Publicado por BIEDERSTEDT, "Eine neue Handschrift des Seerechts", pp. 38-54.

-Manuscrito 300 R qu F.1 quoted W I Prawo Wodne Z Damme ZR de Gdansk Brach of the Library of the National Archives. Publicado por JANIK, *Najstarszy*, pp. 90-109.

-Manuscrito 300 R qu F.2. quoted W II Prawo Wodne Z Damme ZR de Gdansk Brach of the Library of the National Archives. Publicado por JANIK, *Najstarszy*, pp. 125-136 y PARDESSUS, *Collection des lois*, IV, pp. 416-447.

-Manuscrito 708. Prawo Wodne Z R 1522. W III, I de Gdansk Brach of the Library of the Academy of Sciences. Se publica por JANIK, *Najstarszy*, pp. 161-169.

-Manuscrito 681. W III, 3 de Gdansk Brach of the Library of the Academy of Sciences. Publicado por JANIK, *Najstarszy*, pp. 149-160.

-Manuscrito 1819. W III, 2 de Gdansk Brach of the Library of the Academy of Sciences JANIK, *Najstarszy*, pp. 161-170.

-Manuscrito 300 R.F. W IV,I Damme de Gdansk Brach of the Library of the Academy of Sciences. Noticia proporcionada por JANIK, *Najstarszy*.

-Manuscrito 902 W IV 2 Damme de Gdansk Brach of the Library of the Academy of Sciences. Publicado por JANIK, *Najstarszy*, pp. 187-201.

-Manuscrito 834 W IV 3. Damme de Gdansk Brach of the Library of the Academy of Sciences. Noticia proporcionada por JANIK, *Najstarszy*.

-Manuscrito 300 R/Y, 20 de Gdansk Brach of the Library of the National Archives. Noticia proporcionada por JANIK, *Najstarszy*.

-Copia incluida en la edición príncipe del Derecho Marítimo de Visby de 1505. Publicado por PARDESSUS, *Collection des lois*, I, pp. 463-502.

-Copia publicada por SANDWIG. Referencia tomada de PARDESSUS, *Collection des lois*, I, p. 368.

-Manuscrito Staveren. Publicado por TELTING, *Die alt-niederländischen*, pp. 3-25 (páginas impares).

-Manuscrito Kampen. Fols. 4-7. Referencia tomada de STUDER, *The Oak Book*, II, p. XLV.

-Copia impresa del siglo XIX del "Livre des établissements" de los Archivos de Bayona.

- Copia del Derecho marítimo de Visby publicada por CLEIRAC, *Us et coutumes*, pp. 139-155.

-Copia publicada por LEUWEN. Noticia proporcionada por PARDESSUS, *Collection des lois*, I, p. 385.

-Copia incluida en el Little Red Book of Bristol. Archivos de la ciudad de Bristol. Fols. 31v.-33v.

### ***Rôles d'Oléron: Copias presumiblemente de la versión primitiva.***

-Manuscrito AA1, 1 de los Archivos de Bayona. Se publica por SAINT-MAUR, "Les Rôles", pp. 168-177.

- Manuscrito de los Archivos municipales de Libourne. Se publica por PARDESSUS, *Collection des lois*, VI, pp.487-490.

---

-Manuscrito Rolment of Courtis. Fols. 315-319. HAMILTON-GRIERSON, *Habakkuk Bisset's*, II, pp. 241-249.

-Manuscrito Oak Book de Southampton. Fols. 40r<sup>o</sup>-45v<sup>o</sup>. Se publica por STUDER, *The Oak Book*, II, pp. 54-99.

-Copia publicada por BOXHORN, *Chroniick van Zeelandt*, pp. 137 y ss.; SMALLEGANGE, *Nieuwe Chronyk van Zeelande*, pp. 623-627; PARDESSUS, *Collection des lois*, I pp. 385-392.

-Manuscrito Dryer de los Archivos de la ciudad de Lubeck. Utilizada por BROKES, *Selectae observationes forenses*, pp. 24-40. Referencia tomada de STUDER, *The Oak Book*, II, p. XLVI.

-Manuscrito 23968 del Museo Británico. Noticia proporcionada por PLANIOL, *La très ancienne coutume*.

-Manuscrito de los Archivos de la ciudad de Dordrecht. Noticia proporcionada por STUDER, *The Oak Book*, II, p. XLVI.

- Manuscrito de los Archivos de la ciudad de Brielle. Noticia proporcionada por STUDER, *The Oak Book*, II, p. XLVI.

- Manuscrito Petersen de la Library of The Gymnasium de Lubeck. Noticia proporcionada por STUDER, *The Oak Book*, II, p. XLVII.

- Manuscrito 1386 de la Biblioteca Municipal de Troyes. Fols. 102r<sup>o</sup>-108r<sup>o</sup>. Publicado por LOUIS-LUCAS / GRAU, Marcel. "Un manuscrit inédit des Rôles d'Oleron", pp. 611-620.; ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Troyes (1386)", pp. 11-29.

### ***Rôles d'Oléron: Copias de la versión bretona.***

-Manuscrito 2570 de la Biblioteca del Arsenal de París. Fols. 129v<sup>o</sup>-134<sup>o</sup>. Se publica por ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, Bibliothèque de l'Arsenal n. 2570", pp. 5-14.

-Manuscrito 14396 de la Biblioteca Nacional de Francia. Ancien Fonds Français. Fols. 184r<sup>o</sup>-189v.

-Manuscrito 4465 de la Biblioteca Nacional de Francia. Ancien Fonds Français. Fols. 40r<sup>o</sup>-45v<sup>o</sup>.

-Manuscrito 74 de la Biblioteca Municipal de Rennes. Fols. 209v<sup>o</sup>-213r<sup>o</sup>. ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Rennes Nr. 74", pp. 6-17.

-Manuscrito 923 de la Biblioteca Municipal de Poitiers. Colección Richard. Fols. 1r<sup>o</sup>-8v<sup>o</sup>. SHEPHARD, *Les origines*, pp. 187-203.

-Costumes de Bretagne. Tréguier, 1485. Biblioteca Nacional de Francia. Réserve F, 2187. Fols. 2vº-10vº. ZELLER, "Das Seerecht von Oléron nach der Inkunabel Tréguier, Paris, Bibliothèque nationale, Réserve F, 2187", pp. 1-29.

-ROUILLE D'ALENÇON, Guillaume le. *Le grand coutumier du pays et duché de Normandie*, fols. 61b de las adiciones y siguientes.

-MACÉ, J. *Les louables Coustumes du pays et Duché de Bretagne visitées et corrigées par plusieurs discretz et vénérables juristes, avec les coustumes de la mer...* Rennes, 1502.

-Manuscrito del Coutumier de la Vicomté de Dieppe. Archives de la Seine Inférieure. Fols. 6rº-9ºr. Se publica por BEAUREPAIRE, *De la Vicomté de l'Eau de Rouen*, pp. 476-491.

-Copia incluida en COPLAND, *The rutter of the see* de la Biblioteca Lincoln's Inn. Se publica en TWISS, *The Black Book*, I, pp. 89-121 y WATERS, *The Rutters of the Sea*, pp. 103-124.

-Manuscrito Sloane 2423 del Museo Británico. Fols. 17rº-27rº.

-Copia publicada por GARCIE, *Le routier de la mer*, en WATERS, *The Rutters of the Sea*, pp. 157-166.

### ***Rôles d'Oléron: Copias presumiblemente de la versión bretona.***

-Manuscrito 14398 de la Biblioteca Nacional de París. Ancien Fonds Français. Fols. 132vº-137vº. MORICE, *Mémoires pour servir de preuves*, I, pp. 786-791.

### ***Rôles d'Oléron: Copias de la versión castellana***

-Manuscrito X-2-14 de la Biblioteca del Monasterio del Escorial. Fols. 17º-18vº. Publicada en CAPMANY, *Código de las costumbres*, pp. 566-572; PARDESSUS, *Collection des lois*, VI, pp. 57-63; HERNÁNDEZ BORONDO, *Sobre la aplicación en España*, pp. 65-78; FLORES DÍAZ, *Hombres, barcos e intercambios*, pp. 151-157.

-Manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional de Madrid. Fols. 91-94. SALAS, *Marina española*, I, pp. 269-279; CASARIEGO, *Historia del Derecho*, pp. 262-275; MORALES BELDA, *La Hermandad*, pp. 294-300; FLORES DÍAZ, *Hombres, barcos e intercambios*, pp. 145-150.

-Manuscrito 5581 de la Biblioteca Nacional de Madrid. Fols. 644-653 (se trata del segundo de los manuscritos en los que se contiene la obra de PADILLA, *Leyes y Fueros Antiguos de España*. Se publica por HERNÁNDEZ BORONDO, *Sobre la aplicación en*

*España*, pp. 83-93; BONET RAMÓN, *Lorenzo Padilla*, pp. 128-132; FLORES DÍAZ, *Hombres, barcos e intercambios*, pp. 139-143.

-Manuscrito de la Biblioteca del Colegio de Santa Cruz de Valladolid. Cortes y Ordenamientos. XII. Fols. 330-347.

-Manuscrito de la Cofradía de Mareantes de San Vicente de la Barquera. Ordenanzas del Cabildo de Mareantes de San Vicente de la Barquera. Fols. 26vº-31rº.

### ***Rôles d'Oléron: Copias de la versión inglesa.***

-Manuscrito Vespasian del Museo Británico. Colección Sir Robert Cotton. B. XXII. Fols. 25rº-32vº.

-Manuscrito Black Book of the Admiralty. Archivos del Ayuntamiento de Londres. TWISS, *The Black Book*, I, pp. 88-130.

-Manuscrito Arch. Selden B. 27, núm. 3341 de la Biblioteca Bodleian de Oxford. Fols. 19rº-28vº.

-Manuscrito Hale de la Biblioteca Lincoln's Inn. XLVI. Fols. 33rº-42vº.

-Manuscrito Hargrave, núm. 185. Cita tomada de STUDER, *The Oak Book*.

-Manuscrito Black Book of Admiralty de los Archivos del Almirantazgo. Noticia proporcionada por STUDER, *The Oak Book*, II, p. XLIII.

### ***Rôles d'Oléron: Copias presumiblemente de la versión inglesa.***

-Manuscrito de la Biblioteca del College Corpus Christi de Cambridge. Angl. 1308-32, LIX, n.º. 26. Parker Collection.

-Manuscrito 34801 del Museo Británico. Se publica parcialmente por PERELS, "Das Seerecht von Olerón".

-Manuscrito Lansdowne del Museo Británico. Noticia proporcionada por TWISS, *The Black Book*, I, p. LXXX.

### ***Rôles d'Oléron: Copias que no se corresponden con ninguna de las cuatro versiones del texto.***

-Copia publicada por GARCIE, *Le Grand routier*, en TWISS, *The Black Book*, II, pp. 431-481 y WATERS, *The Rutters of the Sea*, pp. 376-393.

-Copia publicada por CLEIRAC, *Us et coutumes*, pp. 7-135.

-Copia publicada por PARDESSUS, *Collection des lois*, I, pp. 323-354.

**Rôles d'Oléron: Copias imposibles de determinar qué versión contienen.**

-Manuscrito 9848 de la Biblioteca Nacional de Francia. Referencia tomada de PARDESSUS, *Collection des lois*, VI, p. 486.

-Manuscrito 10991 de la Biblioteca Nacional de Francia. Referencia tomada de PARDESSUS, *Collection des lois*, VI, p. 486.

-Manuscrito 10391,14. Referencia tomada de BEAUREPAIRE, *De la Vicomté de l'Eau de Rouen*, p. 475.

-Manuscrito 9816 de la Biblioteca Nacional de Francia. Referencia tomada de PARDESSUS, *Collection des lois*.

-Manuscrito 4398 colección Harleian del Museo Británico.

-Manuscrito 27461 del Museo Británico. Noticia proporcionada por PLANIOL, *La très ancienne coutume*.

-SECOUSSE, Denis-François. *Ordonnances des roys de France de la troisième race... VIII. Contenant les ordonnances de Charles VI, données depuis le commencement de l'année 1395, jusqu'à la fin de l'année 1403*. París: 1750.

-VAQUERIZO GIL, Manuel / PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio. *Colección Diplomática del Archivo Municipal de Santander. Documentos reales (XIII-XVI)*. Santander: 1977, pp. 147-149.

---

## II. Bibliografía

AGACINO Y MARTÍNEZ, Eugenio. *Diccionario de la legislación marítima*: Madrid: 1888.

ÁLVAREZ MANZANO y ÁLVAREZ RIVERA, Faustino. *Curso de Derecho mercantil filosófico, histórico y vigente (Español y extranjero)*. 2ª ed., Madrid: 1903.

ARCÈRE, Louis Étienne. *Histoire de la ville de la Rochelle et du pays d'Aulins*. 2 vols. La Rochelle: 1756-1757. Marsella: reproducción facsímil, 1975.

ARIAS BONET, Juan Antonio. "Derecho marítimo en las Partidas", *Revista de Derecho Mercantil*, 41, núm. 99, 1966, pp. 91-108, publicado también en *Studi in onore di E. Volterra*. Milán: 1969, III, pp. 105-121.

ARPE, Pierre-Frédéric. *Feriae aestivales, sive scriptorum suorum historia, liber singularis*. Hamburgo: 1726.

AZNAR VALLEJO, Eduardo. "Barcos y barqueros en Sevilla", *Historia, Instituciones y Documentos*, 21, 1994, pp. 1-12.

AZUNI, Dominique Albert. *Sistema universal de los principios del derecho marítimo de la Europa*. Traducción del francés por Rafael de Rodas, 2 vols. Madrid: 1803.

-*Origine et progrès du droit et de la législation maritime avec des observations sur le Consulat de la mer*. París: 1810.

BANUS AGUIRRE, José Luis. "Ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina", *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 8, 1974, pp. 73-106.

BENITO Y ENDARA, Lorenzo. *Manual de Derecho Mercantil (Derecho mercantil español)*. 3 vols. 1ª ed., Valencia: 1904.

BASAS FERNÁNDEZ, Manuel. *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*. Madrid: 1963.

BEAUREPAIRE, Charles de. *De la Vicomté de l'Eau de Rouen et de ses coutumes au XIIIe et au XIVe siècles*. Evreux: 1856.

BELLOC, Hilaire. *Luis XIV*. Barcelona: 1988.

BÉMONT, Charles. "Le Coutumier de l'île d'Oléron", *Bulletin Philologique et Historique jusqu'en 1715 du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1917, pp. 246-340.

BENAVIDES, Antonio. *Memorias de D. Fernando IV de Castilla*. Madrid: 1860.

BENITO RUANO, Eloy. "Gómez Arias, mercader de Avilés", *Asturiensia Medievalia*, 2, 1975, pp. 279-314.

BERNARD, Jacques. *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*. París: 1968, 3 vols.

-“Les transports maritimes dans l'Atlantique et les mers étroites et leurs prolongements fluviaux au Moyen Age”, *Annales de Bretagne*, LXXXV, 1978, pp. 159-179.

BICKLEY, Francis B. (editor), *The Little Red Book of Bristol*. Bristol: 1900.

BLANCO CONSTANS, Francisco. *Estudios elementales de Derecho mercantil*. Granada: I; 1897.

BIEDERSTEDT, Rudolf. “Eine neue Handschrift des Seerechts von Damme im Stadtarchiv Greifswald”, *Greifswald.-Stralsunder Jhb.* Bd. 7, 1967, pp. 38-54.

BLUCHE, François. *Louis XIV*. París: 1986.

BOISSONNADE, Paul. “La renaissance et l'essor de la vie et du commerce maritime en Poitou, Aunis, et Saintonge du Xe au XVe siècle”, *Revue d'Histoire Économique et Sociale*, 3, 1924, pp. 269-325.

BONET RAMÓN, Francisco. *Lorenzo Padilla, historiador del derecho castellano. Estudio de historiografía jurídica castellana*. Madrid: 1932.

BORRERO FERNÁNDEZ, Mercedes / FERNÁNDEZ GÓMEZ, Marcos / IGLESIA FERREIRÓS, Aquilino / OSOTS SALCEDO, Pilar / PARDO RODRÍGUEZ, María Luisa. *Sevilla. Ciudad de Privilegios. Escritura y poder a través del privilegio rodado*. Sevilla: 1995.

BOXHORN, Marcus Zuerius Van. *Chroniick van Zeelandt certijds beschreven door d'Heer Johan Reygersbergen, su verbeterd, ende vermeerderd door...* 2 vols. Middelburgo: 1644.

BROKES, Heinrich. *Selectae observationes forenses ex omni juris parte collectae ... quibus... appendix trium juris Lubecensis codicum una cum antiquo jure Wisby ensi accessit...* Lubeck: 1765.

BURREL, W. (Sir). *Reports of cases determined by the High Court of Admiralty*. Londres: 1885.

BURWASH, Dorothy. *English merchant shipping, 1460-1540*. Toronto: 1947.

CALDERÓN ORTEGA, José Manuel. *El Almirantazgo de Castilla y la jurisdicción mercantil marítima: Una historia conflictiva (1250-1560)*. Tesis doctoral. Universidad de Alcalá de Henares. Curso 2001-2002.

-*El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva (1250-1560)*. Madrid: 2003.

CALDERÓN ORTEGA / DÍAZ GONZÁLEZ, Francisco Javier. “Los almirantes y la política naval de los Reyes de Castilla en el siglo XIII”, *Homenaje al profesor D. Luis García San Miguel*. Alcalá de Henares: 2001, pp. 103-127.



-“Los Almirantes de Castilla y el conocimiento de los pleitos de corsarios: reflexiones en torno a un documento de Enrique III de 1399”, *Las innovaciones en la Historia del Derecho. Actas de las I Jornadas de Historia del Derecho “Ramón Carande”*. Madrid: 2000, pp. 111-141.

-, “Los Almirantes del “siglo de Oro” de la Marina castellana medieval”, *En la España Medieval*, 24, 2001, pp. 311-364.

CAPMANY, Antonio de. *Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado*. Madrid: 1791. Se ha manejado la reedición de la obra de Capmany que bajo el título *Libro del Consulado del mar*, edición del texto original catalán y traducción castellana de Antonio de Capmany, y con prólogo de José María Font Rius, se publicó en Barcelona en 1965.

CARTER, Albert Thomas. “The early history of the law merchant in England”, *Law Quart. Rev.*, 17, 1901.

CARUS WILSON, Eleonora Mary. *The overseas trade of Bristol in the later middle ages*. 1ª ed. Londres: 1937. Se ha manejado la edición de Londres: 1967.

CASADO SOTO, José Luis. “Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII”, *Altamira*, 1975, pp. 185-229.

CASARIEGO, Jesús Evaristo. *Historia del Derecho y de las instituciones marítimas del mundo hispano*. Madrid: 1947.

CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé. *Mercaderes castellanos en el Golfo de Vizcaya (1475-1492)*. Madrid: 1983.

-*La actividad de los mercaderes ingleses en Castilla (1475-1492)*. Madrid: 1984.

-“Contribución al estudio del transporte marítimo en el Mar Cantábrico (1475-1492)”, *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, 4, 1981-1982, pp. 9-54.

CHILDS, Wendy R. *Anglo-castilian trade in the later Middle Ages*. Manchester: 1978.

CLEIRAC, Etienne. *Us et coutumes de la mer divisées en trois parties*. Burdeos: 1ª ed., 1647; Rouen: 6ª edición, 1671.

CONCHA, Ignacio de la Concha. “El Almirantazgo de Sevilla. Notas para el estudio de las instituciones mercantiles en la edad moderna”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 19, 1948-1949, pp. 459-525.

COKE, Edward, *The fourth Part of the Institutes of the Lawes of England concerning the Jurisdiction of Courts*. Londres: 1644.

COPLAND, Robert. *The Rutter of the Sea... with a Rutter of the North added to the same*. Londres: 1557, en WATERS, *The Rutters of the Sea*, pp. 47-134.

CORONAS GONZÁLEZ, Santos María. "Derecho mercantil y derecho de la mar de las villas vizcaínas medievales", *Congreso de Estudios Históricos Vizcaya en la edad media*, Bilbao: 1984, pp. 101-112.

- "La jurisdicción mercantil castellana en el siglo XVI", *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*. León: 1979, pp. 9-169.

- "La jurisdicción mercantil de los Consulados del Mar en el Antiguo Régimen (1494-1808)", *Actas del IV Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos: 1994, I, pp. 251-279.

CORVISIER, André. *La France de Louis XIV. 1643-1715*. París: 1981.

COUSIN, Isabelle. *Les Rôles d'Oléron. Origines et destinée d'un règle maritime*. Mémoire DEA Nanterre, 1996.

- "Aux origines des Rôles d'Oleron", *Méditerranées*, 13, 1997, pp. 145-170.

CRAEYBECKX, Jan. *Un grand commerce: les vins de France aux anciens Pays Bas (XIIIe -XVIe siècles)*. París: 1958.

DARDEL, Pierre. *Navire et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII siècle*. París: 1963.

DARSEL, J. *L'Amirauté de Bretagne, des origines à la Révolution de 1789*. Tesis. París: 1954.

DENIEL, M. *Études d'histoire maritime: les Rôles d'Oléron du moyen âge au XVII siècle*. Brest: 1971.

DESJARDINS, Arthur. *Traité de Droit commercial maritime. Introduction historique à l'étude du droit commercial maritime*. París: 1890.

DÍEZ DE GÁMES, Gutierre. *El Victorial. Crónica de las hazañas de Don Pero Niño, conde de Buelna*. Texto editado por Juan de Mata Carriazo. Madrid: 1940.

DION, Roger. *Histoire de la vigne et du vin en France des origines au XIXe siècle*. París: 1959.

- "Les origines de La Rochelle et l'essor du commerce atlántique aux XIIIe et XIIIe siècles", *Noréis*, primer trimestre, 1956, pp. 35-50.

DOLLINGER, Philippe. *La Hanse (XIIe-XVIIe siècle)*. París: 1964.

DOU Y BASSÓLS, Ramón Lázaro de. *Instituciones del derecho público general de España con noticia del particular de Cataluña...* 9 vols. Barcelona: 1975, reproducción fac-símil de la edición de Madrid: 1800-1803.

DUCK, Arthur. *De usu et auctoritate juris civilis romanorum in dominiis principum christianorum, libri duo*. Londres: 1653.

DUGAST-MATIFEUX, Charles. "Notice sur Pierre Garcie Ferrande et son routier de la mer", *Annales de la Société Académique de Nantes*, 38, 1867, pp.3-46.

- ELLUL, Jacques. *Histoire des institutions*. 3. Le moyen âge. París: 11ª ed., 1990.
- ÉMÉRIGNON, Balthazard Marie. *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, Marsella, 1780.
- Traité des assurances et des contrats à la grosse*. 2 vols. Marsella: 1783.
- ERKOREKA GERVASIO, Josu Iñaki. *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*. Vitoria: 1991.
- ERLANGER, Philippe. *Louis XIII*. París: 1980.
- ESCUADERO LÓPEZ, José Antonio. "La historiografía general del Derecho inglés", *Anuario de Historia del Derecho Español*, 35, 1965, pp. 217-356. También en *Historia del Derecho: historiografía y problemas*. Madrid: 1973, pp. 147-304.
- EXTON, John. *Maritime Diecaeloge or Sea Jurisdiction of England...* Londres: 2ª ed., 1664.
- FAHL, Gundolf. *El principio de la libertad de los mares. Práctica de los estados de 1493 a 1648*. Traducción de D. Schilling Thon. Madrid: 1974.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, con varios documentos inéditos concernientes a la historia de la marina castellana y de los establecimientos españoles en Indias*. 5 vols. Madrid: 1829-1859.
- FERREIRA PRIEGUE, Elisa. *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña: 1988.
- FILHOL, René. "La preuve de la coutume dans l'ancien droit français", *Recueils de la Société Jean Bodin*, 17, 1965, pp. 357-373.
- "La rédaction des coutumes en France au Xve et XVIe siècle", GILISSEN, John. (director): *La rédaction des coutumes dans le passé et le présent*. Bruselas: 1962, pp. 63-85.
- FINOT, Jules. *Étude historique sur les relations commerciales entre la France et la Flandre au Moyen age*. París: 1894.
- *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au moyen age*. París: 1899.
- *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et la République de Gênes au moyen age*. París: 1906.
- FLORES DÍAZ, Manuel. "El almirantazgo castellano y sus normas de conducción: las leyes de Layrón y el Mediterráneo", *V Jornadas Nacionales de Historia Militar. El Mediterráneo: hechos de relevancia histórico-militar y sus repercusiones*. Sevilla: 1997, pp. 295-306.

-*Hombres, barcos e intercambios. El derecho marítimo-mercantil del siglo XIII en Castilla y Aragón*. Madrid: 1998.

-“El derecho marítimo medieval, un nexo de unión”, RAMOS SANTANA, Alberto. *Comercio y navegación en tre España y Suecia (siglos X-XX)*. Cádiz: 2000, pp. 39-56.

-*El mar fuente de derecho en la España medieval. Expansión comercial y desarrollo legal. Siglos XI-XIII*. 2000.

FOURNIAL, Etienne. *Histoire monétaire de l'occident medieval*. París: 1970.

GACTO FERNÁNDEZ, Enrique. *Historia de la jurisdicción mercantil en España*. Sevilla: 1971.

GARCÍA ARIAS, “Estudio preliminar” a GROCIO, *De la libertad de los mares*, pp. 9-49.

-*Historia del principio de la libertad de los mares*. Santiago de Compostela: 1946.

GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel. *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao: 1966.

GARCÍA DE CORTÁZAR, José Ángel / ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz / RÍOS RODRÍGUEZ, María Luz / VAL VALDIVIESO, Isabel del. *Bizcaya en la edad media*. San Sebastián: 1985.

GARCÍA SANZ, Arcadio. “El Derecho marítimo preconsular”, *Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura*, 36, 1960, pp. 47-74.

-“Les traditions jurídico-marítimes médiévales”, *Miscellanea Barcinonensia*, XIV, 1966, pp. 7-28.

-“Estudios sobre los orígenes del derecho marítimo hispano-mediterráneo”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 39, 1969, pp. 213-316.

-*Llibre del Consolat de Mar. III. 1. Estudi juridic*. Prólogo de J.M. Font Rius. Barcelona: 1984.

-“Notes històriques sobre el dret de naufragi”, *Derecho marítimo europeo. Homenaje a F. Valls Taberner*, edición coordinada por M.J. Peláez, 4 vols., Barcelona, 1987, IV, pp. 1103-1134.

-“Cronología de las formas castellanas de los ‘Rôles d’Oleron’”, *Estudios dedicados a la memoria del Profesor L.M. Díez de Salazar Fernández*. Bilbao: 1992, I, pp. 289-302.

-“La aplicación de los Rôles d’Oléron en España”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 67-1, 1998, pp. 189-200.

GARCIE, Pierre. *Le routier de la mer*. Rouen: s.f. Se publica en WATERS, *The Rutters of the Sea*, pp. 135-169.

---

-*Le Grand routier et pillotage et enseignement pour encrent tant ès ports, havres que lieux de la mer, tant des parties de France, Bretagne, Engleterre, Espagne, Flandres et haultes Alemaignes...* St. Gilles-sur-Vie: 1483-1484. Poitiers: 1ª edición conocida, 1520; 2ª ed., 1521. Se publica en WATERS. *The Rutters of the Sea*, pp. 205-400.

GIDEL, Gilbert Charles. *Le droit international public de la mer. Le temps de paix. I. Introduction-La haute mer*. Vaduz-París: 1981.

GILLIODTS VAN SEVEREN, Louis. (ed.) *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges. Recueil des documents concernant le commerce maritime et intérieur; le droit des gens public et privé et l'histoire économique de la Flandre. I, (1280-1550)*. Brujas: 1901. II. (1550-1777). Brujas: 1902.

GIORDANENGO, Gérard. "Du droit civil au pouvoir royal: un renversement (XIIè-XVè)", *Politiques et Management Public*, 5, 1987, pp. 9-25.

GODÍNEZ Y MIHURA, Manuel. *Elementos de Derecho marítimo español*. Madrid: 1892.

GODOLPHIN, John. *A View of the Admiral Jurisdiction...whereunto es added...on extract of the ancient Laws of England*. Londres: 1661.

GOMBERVILLE, Marin Le Roy (traductor). *Relation de la rivière des Amazones*. París: 1682 (se ha utilizado la edición de este texto incorporada a *Voyage fait autour du monde par le capitain Woodes Rogers. Traduit de l'anglais..., avec la "Relation de la grande Riviere des Amazones et de la Guyane..."* par Gomberville... Amsterdam: 1725. La obra original es la siguiente: ACUÑA, Cristóbal. *Nuevo descubrimiento del gran río de las Amazonas por el Padre*, Madrid, 1641.

GÓMEZ DE LA SERNA, Pedro / REUS, José. *Código de comercio arreglado a la reforma de 6 de diciembre de 1868*. 7ª ed., Madrid: 1878.

GONZÁLEZ HUEBRA, Pablo. *Curso de Derecho mercantil*. 1ª ed., Madrid: 1853.

GORIS, Jan Albert. *Etude sur les colonies marchands méridionales (portugais, espagnoles, italiens) à Anvers de 1480 à 1567*. Lovaina: 1925. Reed. Nueva York: 1971.

GOYHENECHÉ, Eugène. *Bayonne et la région bayonnaise du XIIe au Xve siècle. Études d'histoire économique et sociale*. Lejona: 1990.

GROCIO, Hugo. *Mare liberum sive de jure quod Batavis competit ad Indicana commercia dissertatio*, Leiden: 1609. Se ha manejado la traducción castellana, *De la libertad de los mares*. Madrid: 1979, reimpresión de la realizada en Madrid: 1956.

GOURON, Marcel. *L'amirauté de Guienne depuis le premier amiral anglais en Guinne jusqu'à la Révolution*. Tesis. París: 1938.

GUIARD Y LARRAURI, Teófilo. *La industria naval vizcaína. Anotaciones históri-*

*cas y estadísticas desde sus orígenes hasta 1917*. Bilbao: 2ª. ed., corregida y aumentada por Manuel Basas Fernández, 1968.

-*Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del comercio de la villa*. Bilbao: 1972, edición facsímil de la de Bilbao: 1913-1914.

GUIRAO DE VIENA, A.: "Notas para un estudio del Almirantazgo de 1737", *Revista de Historia Naval*, 4, 1984, pp. 83-100.

HAMILTON-GRIERSON, Philip J. (editor). *Habakkuk Bisset's Rolment of Courtis*. Edimburgo-Londres: I, 1919-1920; II 1921-1922; III. 1925-1926.

HARDING, Alan. *A social history of english law*. Londres, 1966.

HERNÁNDEZ BORONDO, Francisco. *Sobre la aplicación en España de los Rôles d'Oléron*. El Escorial: 1928.

HESPANHA, Antonio Manuel. *Cultura jurídica europea. Síntesis de un milenio*. Edición al cuidado de Antonio Serrano González. Traducción de Isabel Soler y Concepción Valera. Madrid: 2002.

HÉVIN, Pierre. *Questions et observations concernant les matières féodales par rapport à la coutume de Bretagne*. Rennes: 1736.

HEVIA Y BOLAÑOS, Juan de. *Laberinto del comercio terrestre y naval*. Lima: 1617. Se ha manejado la edición Curia philipica. *Laberinto del comercio terrestre y naval*. Madrid: 1790. Lima: edición facsímil, 1988, edición que, aunque conserva la carátula doble de la Curia y del Laberinto, reproduce únicamente éste y por ello la paginación se inicia en el folio 261.

HUTCHINSON, Gilien. *Medieval ships and shipping*. Londres: 1994.

IGLESIA FERREIRÓS, Aquilino. "De las costums al llibre de Consolat o de la dificultad para escribir la historia", *Excerptum ex Studia et Documenta Historiae et iuris*, LXII, 1996, pp. 473-512.

-Recensiones al LLibre del Consolat de Mar, de Colón y A. García aparecidas en *Anuario de Historia del Derecho Español*, 52, 1982, pp. 774-792; 55, 1985, pp. 898-914 y 59, 1989, pp. 912-917.

-“Libro do Consulado da Mar”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 56, 1986, pp. 219-439.

-“Costums de Mar”, *El dret comu i Catalunya. Actes del V simposio internacional*. Barcelona 26-27 de mayo de 1995. Barcelona: 1996, pp. 243-602.

-“La formación de los Libros de Consulado de Mar”, *Initium*, 2, 1997, pp. 1-372.

IMAZ, José Manuel. *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI*. San Sebastián: 1944, pp. 81-101.

---

- IRADI, Juan Ángel. "Bermeo antiguo y moderno descrito y pintado en lo más notable. Año 1844", *Revista Bermeo*, 3, 1983, pp. 11-118.
- ISRAEL, Jonathan Irvine. *Dutch Primacy in World Trade 1585-1740*. Londres: 1991.
- JANIK, Bernard. *Najstarszy tekst prawa morskiego w Gdąnsku*. Gdąnsk: 1961.
- KIESSELBACH, Theodor. "Der Ursprung der rôles d'Oléron und des Seerechts von Damme", *Hansische Geschichtsblatterk*, 1906, pp. 1-60.
- KRIEGER, Karl-Friedrich. *Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron*. Colonia: 1970.
- KRYNEN, Jacques. "Voluntas domini regis in suo regno facit ius. Le roi de France et la coutume", IGLESIA FERREIRÓS, Aquilino (ed.). *El Dret comú i Catalunya. Actes del VII Simposi Internacional*, Barcelona, 23-24 de mayo de 1997. Barcelona: 1998, pp. 59-89.
- KULA, Witold. *Problemas y métodos de la Historia económica*. Barcelona: 3ª edición, 1977.
- KURICKE, Reinhold. *Ius maritimum hanseaticum, olim germanico tantum idioma te editum, nunc vero etiam in latinum translatum...* Hamburgo: 1667.
- LANGE, Andreas. *Brevis introductio in notitiam legum nauticarum et scriptorum juris reique maritimae*. Lubeck: 1713.
- LANNOY, A. P. DE. (seudónimo de Auguste Pawlowski). *Rôles d'Oleron, coutumier maritime du moyen âge, publié, d'après les éditions originales*, Niort: 1900.
- LEGUAY, Jean Pierre / MARTIN, Hervé. *Fastes et malheurs de la Bretagne ducal 1213-1532*. Rennes: 1982.
- LEIBNIZ, Godefroy William. *Scriptores rerum Brunsvicensium... antiqui omnes et religionis Reformatione priores...*, 3 vols. Hannover: 1707-1711.
- LAZCANO, Samuel. *Creación y ordenanzas del Consulado de San Sebastián*. San Sebastián: 1986.
- LLAVADOR, José / TRUEBA, Eduardo. *Jurisdicción marítima y la práctica jurídica en Sevilla (siglo XVI)*. Valencia: 1993.
- LOUIS-LUCAS, P. / GRAU, M. "Un manuscrit inédit des Rôles d'Oleron", *RHD*, 26, 1902, pp. 608-620.
- LUDER, A. *Tracts on various Subjects in the Law and History of England*. Bath: 1810.
- LUREAU, Pierre. "Les Rôles d'Oléron", *Revue Juridique et Économique du Sud-Ouest*, 3-4, Burdeos, 1963, pp. 151-163.
- MACÉ, J. *Les louables Coustumes du pays et Duché de Bretagne visitées et corrigées par plusieurs discretz et vénérables juristes, avec les coustumes de la mer...* Rennes: 1502.

MAITRE, L. "Les congés des ducs de Bretagne", *Revue de Bretagne et de Vendé*, 3e série, IX, 1871, pp. 267-277.

MALYNES, Gerard. *Consuetudo vel lex mercatoria or the ancient law-merchant...* Londres: 3ª edición, 1686.

MARICAN, Paul. *Aliénor d'Aquitaine et les Rôles d'Oléron*. La Rochelle: 1964 (trabajo mecanografiado).

MARICHALAR, Amalio. / MANRIQUE, Cayetano. *Historia de la legislación y recitaciones del Derecho civil de España*. 9 vols., Madrid: 1861-1872.

MARSDEN, R.G. (ed.). *Introducción a Documents relating to the law and custom of the sea*. I. (AD. 1205-1648). Londres: 1915. II. (AD. 1649-1767). Londres: 1916. Reimpresión, Londres: 1999.

MARTÍ DE EIXALÁ, Ramón. *Instituciones del Derecho mercantil de España*. Barcelona: 1848.

MARTÍNEZ DIEZ, Gonzalo. "Los Almirantazgos de Castilla y de las Indias después de 1492", *Poder y presión fiscal en la América española (siglos XVI, XVII y XVIII)*: Madrid: 1986, pp. 67-92.

MARTÍNEZ GIJÓN, José. "La jurisdicción marítima en Castilla durante la Baja Edad Media", *Recueils de la Société Jean Bodin, XXXII. Les grandes escales. I. Antiquité et moyen age*. Bruselas: 1974, pp. 347-363.

MAZA SOLANO, Tomás. "Documentos del archivo del Cabildo de San Martín de la Mar de Santander", *Altamira*, 2, 1935, pp. 145-195.

MENAGER, L.R. Amiratus. *L'émirat et les origines de l'Amirauté (XIe-XIIIe siècles)*. París: 1960.

MERCHÁN ÁLVAREZ, Antonio. *El arbitraje. Estudio histórico-jurídico*. Sevilla: 1981.

MIEGE, Guy. *The ancient sea-laws of Oleron, Wisby and the Hanse-towns still in force, taken out of a french book intituled "Les us et coutumes de la mer"*. Londres: 1486 (esta fecha es errónea por cuanto el autor nació en 1644). Se publicó incluida en la tercera edición de la obra MALYNES, Gerard. *Consuetudo vel lex mercatoria*.

MOLLAT, Michel. *Les sources de l'histoire maritime en Europe du moyen age au XVIIIe siècle*, París, 1962. Actes du 4ème Colloque international d'histoire maritime, 20-23 mayo, 1959.

-*La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX-XVI) siècle*. París: 1983.

-*"Notes sur la vie maritime"*, *Anuario de Estudios Medievales*, 1, 1964, pp. 531-540.

-*La navire et l'économie maritime du XVe au XVIIIe siècles*. París: 1957.



MONTAGUT, Tomás de. "El Llibre del Consolat de Mar y el ordenamiento jurídico del mar", *Anuario de Historia del Derecho Español*, 67-1, 1998, pp. 201-217.

MORALES BELDA, Francisco. *La Hermandad de las Marismas*. Barcelona: 1974.

MORICE, Pierre Hyacinthe. *Mémoires pour servir de preuves à "L'histoire ecclésiastique et civile de Bretagne"*. I, París: 1742. II, París:1746.

MURRAY, K.M.E. *Constitutional history of the Cinque Ports*. Manchester: 1935.

NAVARRO GONZÁLEZ, Alberto. *El mar en la literatura medieval castellana*. La Laguna: 1962.

OLIVIER MARTIN, François. *Histoire du droit français des origines à la Révolution*. París: 1990.

ORELLA UNZUE, José Luis. *El delegado del gobierno central en Guipúzcoa. Estudio histórico-jurídico del Corregidor guipuzcoano durante el reinado de Isabel la Católica (1474-1504)*. San Sebastián: 1987.

PARDESSUS, Jean Marie. *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, 6 vols. París: I, 1828; II, 1831; III, 1834; IV, 1837; V, 1839; VI, 1845.

PAWLOWSKI, Auguste. "Les plus anciens hydrographes français (XV-XVIIe siècles). Pierre Garcie, dit Ferrande, et ses imitateurs", *Bulletin de Géographie Historique et Descriptif*, 1-2, París, 1900, pp. 135-173.

- "Pierre Garcie dit Ferrande, et son "Grand Routier", notice additionnelle", *Bulletin de Géographie Historique et Descriptif*, 2, París, 1902, pp. 155-158.

PERELS, L. "Das Seerecht von Oléron im Additional manuscript 34801 des Britischen Museums", *Zeitschrift der Savigny-stiftung für Rechtsgeschichte Germanistische Abteilung*, 32, 1911, pp. 246-254.

PÉREZ-EMBED, Florentino. "El Almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe", *Anuario de Estudios Americanos*, 1, 1944, pp. 1-170.

- "Navegación y comercio en el Puerto de Sevilla en la Baja Edad Media", *Les routes de l'Atlantique, travaux du neuvième Colloque International d'Histoire Maritime* (Sevilla, 24-30 de septiembre de 1967). París: 1969, pp. 43-96.

PÉREZ BUSTAMANTE, Rogelio. "El Tratado de Tordesillas. Los Almirantazgos de Castilla e Indias y la jurisdicción mercantil y marítima", *El Tratado de Tordesillas y su época*. Valladolid:1995, pp. 455-465.

PÉREZ BUSTAMANTE / SAN MIGUEL PÉREZ, Enrique. "La jurisdicción mercantil atlántica y las cofradías de la mar (siglos XIII-XVIII)", *De la Res publica a los Estados modernos*. Bilbao: 1992, pp. 413-444.

PÉREZ PRENDES, José Manuel. *Curso de Historia del Derecho Español. Introducción, fuentes y materiales institucionales*. Madrid: 1989.

PIRENNE, Henri. "Un grand commerce d'exportation au Moyen Âge: les vins de France", *Histoire Économique de l'Occident Médiéval*, Brujas, 1951, pp. 588-609.

PLANIOL, Marcel. *La très ancienne coutume de Bretagne, avec les assises, constitutions de parlement et ordonnances ducales, suivies d'un recueil de textes divers antérieurs à 1491, ed. critique, accompagné de notices historiques et bibliographiques par*. Rennes: 1896. Edición facsímil, París-Ginebra: 1984.

PLUCKNETT, T.F.T. *A concise history of the common law*. 4ª ed., revisada y aumentada, Londres: 1948.

POLS, M.S. "Les Rôles d'Oléron et leurs additions", *Nouvelle Revue Historique de Droit Français et Étranger*, 9, 1885, pp. 454-465.

PORTEJOIE, Paulette. *L'ancien coutumier de Champagne (XIIIe siècle)*. Poitiers: 1956.

POSTAN, Michael M. "The economic and political relations of England and the Hanse from 1400 to 1475", POWER, Eilen. / POSTAN, Michael M. (editores). *Studies in english trade in the fifteenth century*. Londres: 1933. Reimpresión: Londres, 1966, pp. 91-153.

POUDRET, Jean François. "Rapport de synthèse. Connaissance et preuve de la coutume en Europe occidentale au moyen âge et à l'époque moderne", *Recueils de la Société Jean Bodin*, 52, 1990, pp. 511-545.

- "Réflexions sur la preuve de la coutume devant les juridictions royales françaises aux XIIIe et XIVe siècles, notamment le rôle de l'enquête par turbe", *Revue Historique de Droit Français et Étranger*, 65, 1987, pp. 71-86.

PUZO, N. *Tratado de Derecho marítimo español*. 2ª ed., Madrid: 1887.

PRYNNE, William. *Brief Animadversions on, Amendments of, and additional Explanatory Records to, the fourth Part of the Institutes of the Lawes of England concerning the Jurisdiction of Courts...*, compiled by Sir. E. Cook. Londres: 1669.

RABB, Theodore K. *Enterprise and Empire. Merchants and Gentry in the Expansion of England*. Cambridge: 1967.

RENOUARD, Y. "Le grand commerce des vins de Gascogne au Moyen Âge", *Études d'Histoire Médiévale*, París, 1968, I, pp. 297-335.

REYGERSBERGH, Johan. *Chronijck van Zeelandt...*, se incluye en BOXHORN, *Chronijck van Zeelandt*, I, pp. 19-56.

ROBERTS, Michael. *The swedish Imperial Experience. 1560-1718*. Cambridge: 1979.

ROUILLÉ D'ALENÇON, Guillaume le. *Le grand coustumier du pays et duché de Normandie... avec plusieurs additions... composées par... Guillaume le Rouillé, d'Alençon... La Chartre aux Normands... l'édit du feu roy Charles faict à Compiègne l'an 1429... Item y ont esté adjoustées toutes les ordonnances royaulx... publiées à Rouen en la cart souveraine de l'Eschiquier le 22 jour de décembre l'an de grace 1507... Item les ordonnances du roy nostre sire François premier de ce nom, publiées en sa court de Parlement à Rouen, Item... plusieurs aultres nouvelles ordonnances...* Rouen: 1539.

RUIZ, T.F. "Mercaderes castellanos en Inglaterra, 1248-1350", *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, I, 1977, pp. 11-38, también en *Sociedad y poder real en Castilla*. Barcelona:1981, pp. 199-244.

RUIZ DE LA PEÑA, Juan Ignacio. "El comercio ovetense en la edad media", *Archivium*, 16, 1966, pp. 339-384.

- "Notas sobre la actividad comercial en las poblaciones de la costa asturiana (siglos XIII y XIV)", *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 60, 1967, pp. 101-112.

- Las "polas" asturianas en la edad media. *Estudio y Diplomático*. Oviedo: 1981.

SAINT-MAUR, François. "Les Rôles d'Oléron", *Révue de Législation*, 1873, pp. 163-185.

SAINZ DÍAZ, Vicente. *Notas históricas sobre la villa de San Vicente de la Barquera*. Santander: 1973.

SANBORN, Frederic Rockwell. *Origins of the early english maritime and commercial law*. Oxford: 1930, reimp. 1989.

SALAS, Francisco Javier. *Marina española en la edad media. Bosquejo histórico de sus principales sucesos en relación con las Coronas de Aragón y de Castilla*. Madrid:1927, 2 vols.

SALMON, Amédée. *Philippe de Beaumanoir. Coutumes du Beauvaisis. Texte critique publié avec une introduction, un glossaire et une table analytique*. París: 1970.

SÁÑEZ REGUART, Antonio. *Diccionario histórico de las artes de la pesca nacional*. Madrid: 1988, 2 vols.: Edición facsímil de la de Madrid: I y II, 1791; III, 1792; IV, 1793; V, 1795.

SCHLYTER, Carl Johan. *Corpus iuris Sueo-Gotorum antiqui. Codices iuris Visbyensis urbici et maritimi und Wisby Stadslag och Sjörätt*. Estocolmo: VIII, 1853.

SCHOMBERG, Alexander. *A Treatise on the maritime Laws of Rhodes*. Oxford: 1786.

SELDEN, John. *Mare clausum, seu de dominio maris*. Londres: 1635.

SERGÈNE, André. "Le précédent judiciaire au Moyen Âge", *Revue Historique de Droit Français et Étranger*, 1961, pp. 224-254 y 359-370.

SERNA VALLEJO, Margarita. "La historiografía sobre los Rôles d'Oléron (siglos XV a XX)", *Anuario de Historia del Derecho Español*, 70, 2000, pp. 471-498.

- "Algunas cuestiones en torno a la cofradía de hijosdalgos, mareantes, navegantes y pescadores de San Martín de Laredo", BARÓ PAZOS, Juan / SERNA VALLEJO, Margarita (eds.). *El Fuero de Laredo en su octavo centenario*. Santander: 2001, pp. 405-449.

- "El viejo derecho de los navegantes del mar de Poniente" se publicó en *EIM. Estudios e Investigaciones Marinas* (ahora *Journal of Maritime Research*) volumen 2, número 1, 2002, pp. 77-86.

- "Una aproximación a las cofradías de navegantes del Corregimiento de las Cuatro Villas de las costa", *Rudimentos legales*, 5, 2003, pp. 299-345.

SEVILLA, Isidoro de. *Etimologías*. Texto versión española y notas por J. Oroz Reta y M.A. Marcos Casquero. Madrid: 1982.

SHEPHARD, James. *Les origines des Rôles d'Oléron*. Mémoire de Maître de d'histoire médiévale préparé sous la direction de M. le professeur R. Favreau. Universidad de Poitiers, julio, 1983.

SMALLEGANGE, Matthijs. *Nieuwe Chronyk van Zeelande. Eerste deel, vervattende de voor desen uitgegeven Cronyken van de Heeren, Jacobus Eyndius en Johan Reygersberg, veel vermeerderd ontrent deses landschaps...* Midelburgo: 1696.

SMITH, Robert Sidney: *Historia de los consulados de mar (1250-1700)*. Barcelona: 1978.

SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús / VÁZQUEZ ÁLVAREZ, Roberto / ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz. *San Vicente de la Barquera en la edad media una villa en conflicto*. Archivo de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid. Documentación medieval (1241-1500). Santander: 2004.

SORALUCE, P.M. "Las cofradías de mareantes de San Sebastián desde la edad media hasta nuestros días", *Revista Euskal Herria*, 1893, XXVIII, pp. 380-384, 407-414, 459-466.

STUDER, Paul. *The Oak Book of Southampton of c. A.D. 1300, transcribed and edited from the unique Ms in the Audit House, with translation, introduction, notes...*, Southampton: I, 1910, II y III, 1911.

SUÁREZ ÁLVAREZ, María Jesús. "El "Novilísimo gremio" de mareantes de Luarca", *Asturiensia Medievalia*, 2, 1975, pp. 239-257.

SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis. *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la Casa de Trastámara*. Madrid: 1959.

SWINDEN, H. *The history and antiquities of the ancien Burgh of Great Yarmouth in the County of Norfolk*. Norwich: 1772.

TELTING, A. *Die alt-niederländischen Seerechte*. La Haya: 1907.

TENORIO CERERO, Nicolás. *El concejo de Sevilla. estudio de la organización político-social de la ciudad desde su reconquista hasta el reinado de Alfonso XI (1248-1312)*. Sevilla: 1995, con un estudio e índices realizados por F.M. Pérez Carrera, edición facsímil de la hecha en Sevilla: 1901.

TORRES SANZ, David. *La administración central castellana en la baja edad media*. Valladolid: 1982.

TOUCHARD, Henri. "Les brefs de Bretagne", *Revue d'Histoire Économique et Sociale*, 1956, pp. 116-140.

-*Le commerce maritime breton à la fin du moyen age*. París: 1967.

TROCMÉ, E. / DELAFOSSE, M. *Le commerce rochelais de la fin du XIV siècle au début du XVIIe siècle*. París: 1952, prólogo de F. Braudel.

TWISS, Sir Travers, (ed.) *The Black Book of the Admiralty with an appendix*, 4 vols. Londres: I, 1871; II, 1873; III, 1874; IV, 1876. Reimpresión, Wiesbaden: 1965.

URIA RIU, Juan. "Oviedo y Avilés en el comercio atlántico de la edad media (siglos XIII al XVII)", *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 62, 1967, pp. 199-250.

VALIN, René Josué. *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 ou se trouve la conference des anciens ordonnances des us et coutumes de la mer*. 2 vols. La Rochelle: 1760.

VERLINDEN, Charles. "Deux aspects de l'expansion commerciale du Portugal au Moyen Age (Harfleur au XIVe siècle, Middelbourg au XIVe et XVe)", *Revista Portuguesa de História*, 4, 1949, pp. 169-209.

VERWER, Adriaen, *Nederlants See-Rechten; Avaryen; en Bodemeryen...* Amsterdam: 1711.

VIGNOLS, L. "Une source documentaire trop peu utilisée: Les archives des anciennes amirautés françaises", *Annales d'Histoire Économique et Sociale*, 1930, pp. 565-571.

WARNKÖNING, Leopold August. *Flandrische Staats und Rechtsgeschichte bis zum Jahr 1305*. Tubinga: I, 1835; II, 1836-1837; III, 1842.

WATERS, David Watkin. *The Rutters of the Sea. The Sailing Directions of Pierre Garcie. A Study of the first english and french printed Sailing Directions with facsimile Reproductions*. New Haven y Londres: 1967.

ZELLER, Heinrich Ludwig. "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Troyes (1386)", *Sammlung älterer Seerechtsquellen*, I, Mainz, 1906, pp. 1-42.

- "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, Bibliothèque Nationale n. 5330", *Sammlung*, II, Mainz, 1907, pp. 1-18.

- "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Rennes Nr. 74", *Sammlung*, III, Mainz, 1908, pp. 1-23.

- "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Haag 0.154", *Sammlung*, V, Berlín, 1910, pp. 1-19.

— "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, Bibliothèque de l'Arsenal n. 2570", *Sammlung*, VI, Berlín, 1911, pp. 1-20.

- "Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, Bibliothèque Nationale, Nouvelles Acquisitions Françaises, n. 10251", *Sammlung*, VIII, Berlín, 1912, pp. 1-19.

- "Das Seerecht von Oléron nach der Inkunabel Tréguier, Paris, Bibliothèque nationale, Réserve F, 2187", *Sammlung*, cit., XII, Heildeberg, 1915, pp. 1-29.

---

---

## Sumario





---

## SUMARIO

	Pág.
Prólogo	11
Introducción General	15
Capítulo I	
La versión primitiva de los Rôles d'Oléron: la más difundida	31
I. Introducción	31
II. Los manuscritos y las ediciones de la versión primitiva	33
III. La formación del texto marítimo del mar de Poniente	37
1. <i>El origen de la colección en la historiografía</i>	38
A) Las conclusiones en la primera generación de historiadores: Selden , Cleirac, Kuricke y Verwer	40
B) El debate en la segunda generación: Pardessus, Warnköning y Twiss	45
C) La contribución de la historia económica al conocimiento del origen de los <i>Rôles d'Oléron</i>	49
D) Las últimas aportaciones sobre el origen de los <i>Rôles d'Oléron</i> : los trabajos de Krieger, Shephard y Cousin	52
2. <i>Una nueva visión del origen de los Rôles d'Oléron</i>	55
A) Factores extrajurídicos que facilitaron la formación del texto	56
a) La consolidación de las monarquías del occidente de Europa	56
b) La recuperación del tráfico comercial marítimo en el Atlántico: especial referencia a la exportación de vinos	58
c) Las particularidades del comercio marítimo	60

---

<b>B) Los <i>Rôles d'Oléron</i>: una manifestación del derecho consuetudinario</b>	61
a) Los <i>Rôles d'Oléron</i> , el <i>coutumier</i> marítimo del Atlántico	63
b) La judicialización de la costumbre en Francia y la redacción de los <i>Rôles d'Oléron</i>	65
<b>C) La autoría del <i>coutumier</i> marítimo del Atlántico y los motivos de su redacción</b>	67
<b>D) El lugar de formación de los <i>Rôles d'Oléron</i></b>	69
<b>E) El momento de su redacción</b>	71
 <b>IV. Los <i>Rôles d'Oléron</i>: el derecho marítimo común del oeste y del norte de Europa</b>	 75
1. <i>La difusión de la versión primitiva de los <i>Rôles d'Oléron</i> por las costas atlánticas y nórdicas</i>	75
2. <i>El Derecho marítimo: elemento del Ius Comune</i>	79
 <b>Capítulo II</b>	
<b>Las versiones bretona, castellana e inglesa de los <i>Rôles d'Oleron</i></b>	109
 <b>I. La redacción bretona</b>	110
1. <i>Las copias y ediciones del texto bretón de los <i>Rôles d'Oléron</i></i>	110
2. <i>La formación de una versión del texto marítimo en las costas de Bretaña y su difusión por Normandía e Inglaterra</i>	111
 <b>II. Las <i>Leyes</i> o <i>Fuero de Layron</i>: la versión castellana</b>	112
1. <i>Copias y ediciones del <i>Fuero de Layron</i></i>	114
2. <i>El <i>Fuero de Layron</i> en la historiografía</i>	117
3. <i>Un nuevo planteamiento acerca del origen del <i>Fuero de Layron</i></i>	119

A) Algunas ideas en relación a la autoría del <i>Fuero de Layron</i>	119
B) La época de formación de la versión castellana de los <i>Rôles d'Oléron</i>	120
C) El lugar de redacción del <i>Fuero de Layron</i>	122
4. <i>Las particularidades del Fuero de Layron respecto de la versión primitiva de los Rôles d'Oléron</i>	123
5. <i>El Fuero de Layron en las costas castellanas</i>	125
III. Los <i>Rôles d'Oléron</i> en el Almirantazgo inglés: la formación de la versión inglesa	127

### Capítulo III

La participación de la monarquía y de la justicia en la consolidación de los <i>Rôles d'Oléron</i>	143
---	-----

I. El apoyo prestado por la Monarquía a los <i>Rôles d'Oléron</i>	144
II. Las competencias marítimas de las distintas jurisdicciones	146

1. <i>El conocimiento de las causas marítimas por las jurisdicciones comunes</i>	146
2. <i>Las jurisdicciones marítimas privilegiadas</i>	152
A) En la Corona de Castilla	154
a) Durante la baja edad media	154
b) A partir de la creación de los Consulados del mar en Época Moderna	160
B) En Francia	164
C) En Inglaterra	166
3. <i>La jurisdicción arbitral y los asuntos marítimos</i>	167

---

<b>III. El empleo de los <i>Rôles d'Oléron</i> en las distintas jurisdicciones</b>	169
<b>APÉNDICES</b>	193
<b>I. Cuadros comparativos de las distintas versiones de los <i>Rôles d'Oléron</i></b>	195
<b>II. La versión primitiva de los <i>Rôles d'Oléron</i>: la copia del Manuscrito <i>Liber Horn</i> del Ayuntamiento de Londres</b>	197
<b>III. La versión bretona: el manuscrito 2187 de la Biblioteca Nacional de Francia</b>	205
<b>IV. La versión castellana o <i>Fuero de Layron</i></b>	213
1. <i>El manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional de Madrid</i>	213
2. <i>El manuscrito 5581 de la Biblioteca Nacional de Madrid</i>	220
3. <i>El manuscrito de la Biblioteca del Monasterio del Escorial</i>	225
4. <i>El manuscrito de San Vicente de la Barquera</i>	232
5. <i>El manuscrito de la Biblioteca del Colegio de Santa Cruz de Valladolid</i>	240
<b>V. La versión inglesa: The laws of Oleron. El manuscrito Vespasian del Museo Británico</b>	249
<b>VI. <i>Roole des jugemens d'Oléron</i>: el texto publicado por Garcie</b>	259
<b>Fuentes y Bibliografía</b>	283
<b>I. Fuentes</b>	285
<b>II. Bibliografía</b>	296
<b>Sumario</b>	313



GOBIERNO DE CANTABRIA  
Consejería de Cultura,  
Turismo y Deporte

CAJA CANTABRIA  
OBRA SOCIAL