

LA ORDENANZA DE LA MARINA FRANCESA DE 1681: UN
MODO DE ENTENDER EL TRANSPORTE DE HOMBRES LIBRES AL
MARGEN DE LA REGULACIÓN LEGAL*

[The French Great Ordinance of Marine of 1681: Understanding the
Transportation of Freeman on the Margins of the Legal Regulation]

Patricia ZAMBRANA MORAL**
Universidad de Málaga, España

RESUMEN

La *Ordenanza de la Marina* francesa de 1681 implicó la aparición de leyes marítimas nacionales con principios comunes, que superó las tradiciones jurídicas existentes hasta el momento. La Ordenanza no regula el contrato de pasaje, pero no pasa inadvertido el transporte de personas a lo largo de su articulado, a veces con menciones expresas y otras con reglas deducibles del contexto. Se analiza esta figura y su relación con la tripulación y sus oficiales, así como el supuesto del fallecimiento del pasajero en el buque y sus derechos y obligaciones en los casos

ABSTRACT

The French *Ordinance of Marine* of 1681 entailed the creation of national maritime laws with common principles that overcame the legal traditions of that time. The Ordinance does not regulate the passage contract, but the transportation of people does not go unnoticed all through its articles, sometimes being mentioned expressly and other times with rules that can be inferred from the context. This concept and its relation with the crew and officers are analyzed, as well as the assumption of the death of the passenger on board the

RECIBIDO el 26 de enero y ACEPTADO el 1 de julio de 2015

* El presente trabajo ha sido realizado en el seno del Proyecto de Excelencia de la Junta de Andalucía: "Derecho europeo uniforme de contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medioambientales y económicas" (P09-SEJ-4827) y, parcialmente, en el proyecto INTELITERM: "Sistema inteligente de gestión terminológica para traductores" (FFI2012-38881, 2012-2015. MEC).

** Profesora titular de historia del derecho y de las instituciones de la Facultad de Derecho de la Universidad de Málaga. Dirección postal: Boulevard Louis Pasteur, 24, Campus de Teatinos, 29071 Málaga, España. Correo electrónico: pzambrana@uma.es

de naufragio y echazón. Se presta especial atención a la situación de los trabajadores contratados (*engagés*) que eran trasladados en las naves para repoblar y trabajar en las islas francesas.

PALABRAS CLAVE

Ordenanza de la Marina de 1681 – Transporte de hombres libres – Pasajeros.

ship and their rights and obligations in the case of wreckage and jettison. Special attention is given to the situation of the hired workers (*engagés*) that were taken on vessels to repopulate the French islands and to work there.

KEYWORDS

Ordinance of Marine of 1681 – Transportation of freemen – Passengers.

I. INTRODUCCIÓN

La *Ordenanza de la Marina* francesa de 1681 se considera un texto de vital importancia para la historia del derecho marítimo tanto desde el punto de vista formal como sustantivo¹. Implicaría el final de una ley marítima “común a cada

¹ El primero en comentar esta *Ordenanza* fue Merville en 1714 [DE CAPMANY Y DE MONTPELAU, Antonio, *Apéndice a las Costumbres Marítimas del Libro del Consulado* (Madrid, Imprenta de Sancha, 1791), p. 222], con ediciones posteriores en 1715, 1737, 1747, 1749 y 1756. No obstante, pensamos que el principal comentarista fue VALIN, René Josué, *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la marine, Du Mois d'Août 1681. Où se trouve la Conférence des anciennes Ordonnances, des Us & Coutumes de la Mer, tant du Royaume que des Pays étrangers, & des nouveaux Réglemens concernans la Navigation & le Commerce maritime. Avec des explications prises de l'esprit du texte, de l'Usage, des Décisions des Tribunaux & des meilleurs Auteurs qui ont écrit sur la Jurisprudence nautique. Et des Notes historiques & critiques, tirées de la plupart des divers Recueils de Manuscrits conservés dans les dépôts publics* (La Rochelle, Chez Jérôme Legier et Pierre, Mesnier, 1760), 2 volúmenes (hay otras ediciones de 1766, 1771, 1776 y 1828). Valin contó con la colaboración del abogado EMERIGON, Balthasar-Marie, quien publicó, posteriormente, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681* (Marseille, Chez Jean Mossy y Paris, Chez L. Cellot, 1780), 2 volúmenes. Cfr. GROULT, Thomas-Pierre-Adrien, *Discours sur le droit maritime ancien, moderne, français, étranger, civil et militaire, et sur la manière de l'étudier* (Paris, Imprimerie Royale, 1786), pp. 4-6, 26, 33-34 y 43-46. Se recoge el texto de la Ordenanza en PARDESSUS, Jean Marie, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle* (Paris, L'Imprimerie Royale, 1828-1848; reed. anastática, Torino, 1968), 6 volúmenes, concretamente, en el volumen IV (Paris, L'Imprimerie Royale, 1837), pp. 325-418. Ver *Ordonnance de la marine, du mois d'août 1681* (Paris, C. Osmont, 1714); JACQUES, Louis, *Coup d'œil sur l'ordonnance de 1681* (Calais, Le Roy fils, 1821); ALEXANDRE-CORNAC, Antoine, *Jus romanum: Digeste, Lib. XXVIII, tit. 6, De Vulgari et pupillari substitutione. Droit français: Code civil, Lib. 3, tit. 2. Loi du 2e Ventôse an XI sur le notariat. Ordonnance de la marine d'août 1681* (Thèse pour la licence, Faculté de droit de Paris, 1852); REYNAUD, Joseph-Émile, *Droit romain: des Ambassadeurs ("De Legationibus"). Droit français: des Consuls, de l'origine des consuls en pays étranger, de l'institution consulaire française depuis le XII^e siècle jusqu'à l'ordonnance de la marine de 1681* (Thèse pour le doctorat, Faculté de droit, Paris, impr. de A. Parent, 1873); CHADELAT, Jean, *Histoire de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681* (Thèse pour le doctorat, Paris, 1951) y *L'élaboration de l'ordonnance de la marine, d'août 1681*, en *Revue Historique de Droit Français et Étranger*, 2-3 (Paris, 1954), pp. 74-98 y 228-253. Beaussant califica la *Ordenanza* de 1681 como “un código completo para la marina mercante”, con la que se alcanza una unidad necesaria en aquel momento, llegando a afirmar que se trataba de “le plus beau travail d'une époque où l'on vit tant de belles ordonnances qui ont préparé et facilité le grand résultat de la codification de nos lois” [BEAUSSANT, A., *Code maritime ou lois de la marine marchande*,

uno de los ámbitos marítimos de Europa y con ello la fragmentación del derecho marítimo transnacional en múltiples derechos nacionales, al mismo tiempo que sentó las bases para la homogeneización de los principios marítimos en el continente, permitiendo la superación de la antigua distinción entre las tradiciones jurídicas del Báltico, del Atlántico y del Mediterráneo”, de modo de constituir el “primer texto de derecho marítimo de carácter nacional” que se redactó en Europa². Por tanto, esta fragmentación no va a significar la vigencia de distintos principios, sino la nacionalización del Derecho marítimo y la desaparición de su perspectiva transnacional, inspirando “unos mismos fundamentos jurídicos” las nuevas leyes marítimas europeas³. A la vez, se unificaba y homogeneizaba el “derecho comercial marítimo de naturaleza pública en Francia”, aunque no estuviese vigente en todo el Reino por la oposición de Bretaña que quería mantener su Almirantazgo y tendría su propia Ordenanza basada en principios similares⁴. Así, de forma paulatina, el derecho marítimo consuetudinario y el común de los navegantes europeos, fue sustituido por unos nuevos derechos nacionales, “creados por los órganos legislativos de cada uno de los estados europeos”, aunque estas

administratives, de commerce, civiles et pénales, réunies, coordonnées et expliqués (Paris, Édouard Legran, Librairie-Commissionnaire, 1840), 2 vols., I, p. 1]. A la hora de analizar el articulado, hemos seguido la edición de Pardessus, por la cual citamos, así como los comentarios de Valin y de Beausant, todos ellos en francés, siendo nuestras las traducciones.

²SERNA VALLEJO, Margarita, *El derecho, la justicia y el gobierno de la nación de los navegantes entre los siglos XIII y XVIII en las costas europeas*, en PELLETERI, Enza (editora), *Fra terra e mare. Sovranità del mare, controllo del territorio, giustizia dei mercanti*, (Seminario internazionale di studi Castello di Federico II Montalbano Elicona, 19-21 luglio 2010) (Soveria Mannelli, Rubbettino Editore, 2011), pp. 57-80, en p. 75. El objetivo de la Ordenanza de 1681 sería “regular la actividad mercantil marítima en Francia”, respondiendo a un concepto moderno de Derecho mercantil [SERNA VALLEJO, Margarita, *La Ordenanza francesa de la marina de 1681: unificación, refundición y fraccionamiento del Derecho marítimo en Europa*, en *AHDE*, 78-79 (Madrid, 2008-2009), pp. 233-260, cita en pp. 233-234 y p. 254].

³Este proceso se consolida con el *Code de Commerce* de 1807 y, en España, con el *Código de Comercio* de 1829 y con el Decreto de unificación de fueros, de 6 de diciembre de 1868 que suprime la jurisdicción mercantil. Así lo indica SERNA VALLEJO, Margarita, *El derecho*, cit. (n. 2), p. 75. En otra ocasión, Serna Vallejo insiste en estas ideas afirmando que cuando se fragmenta el Derecho marítimo europeo, al mismo tiempo, se unifican “los principios que inspiran los derechos marítimos nacionales” que “se elaboran tomando como modelo el derecho marítimo francés”, establecido en la Ordenanza de 1681 e incorporado al Código de Comercio de 1807, el cual, a su vez, servirá “de modelo para todas las demás legislaciones marítimas nacionales”. Cfr. SERNA VALLEJO, Margarita, *Santander, sus navegantes y el Derecho marítimo común europeo (siglos XII-XVIII)*, en GÓMEZ OCHOA, Fidel (editor), *Santander como ciudad europea: una larga historia*, (Santander, Fundación Santander 2016, PUBLICAN, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010), pp. 68-90, en pp. 87-88 y *La Ordenanza francesa*, cit. (n. 2), pp. 255-256. Sobre el Derecho marítimo transnacional medieval y moderno, véase SERNA VALLEJO, Margarita, *El Derecho marítimo en Valencia de 1707 a 1829 ¿continuidad o cambio?*, en *Initium*, 17 (2012), pp. 3-34, en pp. 9-13.

⁴SERNA VALLEJO, Margarita, *La Ordenanza francesa*, cit. (n. 2), pp. 235-236. Desarrolla la tesis de que la Ordenanza supuso “la unificación de los aspectos de derecho público del Derecho mercantil francés”, siendo sus principales motivaciones la necesidad de “reorganizar” y “reformular” el Almirantazgo, ante la crisis de la institución desde principios del siglo XVII y “la insuficiencia de la legislación” sobre la materia (pp. 236-241).

leyes tendrían como base las antiguas costumbres marítimas⁵. Por tanto, con la *Ordenanza* de 1681 no se pretendió “hacer tabla rasa de la tradición jurídica del pasado”, sino una redacción basada en “los principios fundamentales del derecho marítimo hasta entonces en vigor en Francia y en los demás países europeos”⁶.

Según Garrigues, la *Ordenanza* francesa de 1681 supondría “el primer ejemplo de codificación estatal en materia de derecho marítimo”, que “bajo la influencia técnica del derecho romano” concilió los dos sistemas principales de la época (el atlántico y el mediterráneo). Además, implicaría “el reconocimiento y la confirmación” por parte de un Estado absoluto del “particularismo del derecho marítimo, al agrupar en un solo código todos los preceptos relativos a ese derecho”, tanto públicos como privados. Cuando, a partir de la codificación napoleónica, se incorpora el derecho marítimo al *Código de Comercio*, aquel perdería su autonomía y su independencia (no la tendencia a la misma), respecto al derecho mercantil, pero no sus particularidades, aunque en España esto sucedería con las “*Ordenanzas de Bilbao*” de 1737⁷.

Indica Pardessus que la idea de ordenar la parte más importante del derecho marítimo francés (la que regía los contratos y los procesos), y “formar un código que completase las leyes positivas ya existentes y al mismo tiempo que [...] sustituyese los diferentes usos antiguos, no se podía escapar al genio de Colbert”⁸.

⁵ Hay quien hace coincidir el fin “de la autonomía jurídica en los mares” con el “Código Marítimo” suco de 12 de junio de 1667 (de menor difusión) y con la *Ordenanza de la Marina* francesa de 1681 que nos ocupa [SERNA VALLEJO, Margarita, *El derecho*, cit. (n. 2), pp. 70-71 y 74-77]. Cfr. SERNA VALLEJO, Margarita, *La Ordenanza francesa*, cit. (n. 2), p. 254, n. 67. Ver, asimismo, SERNA VALLEJO, Margarita, *La costumbre como fuente del derecho marítimo*, en CORONAS, Santos M. (editor), *Cuestiones varias sobre la costumbre jurídica en el Norte peninsular* (Oviedo, Universidad de Oviedo, 2010), pp. 139-159.

⁶ SERNA VALLEJO, Margarita, *La Ordenanza francesa*, cit. (n. 2), pp. 247-249.

⁷ GARRIGUES, Joaquín, *Curso de derecho mercantil* (Madrid, S. Aguirre, 1936), II, 2, pp. 581-585. Hay una 4ª edición, Madrid, 1962.

⁸ Hasta el momento, ese Derecho se había basado en acuerdos, costumbres o en estatutos locales “que el tiempo y el desarrollo del comercio había derogado o demostrado su insuficiencia” [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 239]. Sobre el proceso de redacción y discusión de esta Ordenanza (que no se ha conservado) y los datos aportados por Valin, que considera incompletos, ver pp. 240-244. En cuanto al posible redactor, siguiendo a Valin, cfr. pp. 244-246. Refiere Pardessus la existencia de otras Ordenanzas anteriores como la de 1373 [1400] que no cree necesario reproducir por contener solo las “atribuciones políticas, administrativas y judiciales del almirantazgo, así como otras medidas de policía para la navegación”; con la única excepción del Edicto de 1584 que sí que recoge por “reunir en un solo cuerpo las leyes precedentes” y “por contener algunas reglas relativas al Derecho marítimo privado” (p. 248). Del mismo, modo, aunque no la transcribe, sí que efectúa interesantes consideraciones sobre la Ordenanza de 1629 que describe como “uno de los monumentos más destacables de la antigua legislación francesa”, por lo que realiza un “análisis sumario” de su contenido de Derecho marítimo. Las disposiciones de dicha norma que no fueron extraídas del Edicto de 1584 son numerosas y novedosas y han sido reproducidas por la Ordenanza de 1681 (pp. 248-250). En torno al papel de Colbert como “artífice” de la Ordenanza de 1681, utilizándola como instrumento para impulsar “la unificación del derecho mercantil marítimo francés”, consultar SERNA VALLEJO, Margarita, *La Ordenanza francesa*, cit. (n. 2), p. 235.

Se apunta a que los “Rôles d’Oléron”⁹ fueron uno de los elementos que sirvió como base para redactar la *Ordenanza* francesa de 1681¹⁰, a pesar de que, según parece, Colbert rechaza utilizar el texto (además de las “Ordenanzas de Visby” y las “Ordenanzas de la Hansa Teutónica”) por atribuirle un origen extranjero¹¹.

Todo lo expuesto apoya la existencia de unos principios comunes que podrían justificar la configuración de un derecho marítimo uniforme europeo en materia contractual que venimos proponiendo desde hace algún tiempo¹².

⁹ Véanse 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 and coutumes de la mer and Rendred Into English, for Use of Navigation* (London, 1686; reed., Proquest, Eebo editions, 2011); SAINT-MAUR, François, *Les Rôles d’Oléron, publiés d’après deux manuscrits des archives municipales de Bayonne* (Paris, E. Thorin, 1873); POLS, M. S., *Les Rôles d’Oléron et leurs additions*, en *Nouvelle Revue Historique de Droit français et Étranger*, 9 (Paris, 1885), pp. 454-465; DE LANNOY, A. P., *Rôles d’Oléron, coutumier maritime du moyen âge, publiés d’après les éditions originales* (Niort, Imp. de A. Chiron, 1900); KIESSELBACH, Theodor, *Der Ursprung der Rôles d’Oléron und des Seerechts von Damme*, en *Hansische Geschichtsblätter*, 12 (1906), pp. 1-60; KRIEGER, Karl-Friedrich, *Ursprung und Wurzeln der Rôles d’Oléron* (Köln - Wien, Böhlau, 1970); DENIEL, M., *Études d’histoire maritime: les Rôles d’Oléron du Moyen Âge au XVII^e siècle* (Brest, 1971); COUSIN, Isabelle, *Les Rôles d’Oléron. Origines et destinée d’une règle maritime* (Nanterre, 1996); LA MISMA, *Aux origines des Rôles d’Oléron*, en *Méditerranées*, 13 (1997), pp. 145-170; RUNYAN, Timothy, *The Rolls of Oleron and the Admiralty Court in Fourteenth Century England*, en *American Journal of Legal History*, 19 (1975), pp. 95-117; SHEPHARD, James, *Les origines des Rôles d’Oléron* (Poitiers, Université de Poitiers, 1983); SERNA VALLEJO, Margarita, *La historiografía sobre los Rôles d’Oléron*, en *AHDE*, 70 (Madrid, 2000), pp. 471-499; *Los Rôles d’Oléron. El “coutumier” marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna* (Santander, Centro de Estudios Montañeses, 2004); LA MISMA, *Santander*, cit. (n. 3), pp. 81-83; LA MISMA, *Una aproximación al contenido de la versión primitiva de los Rôles d’Oléron, el coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de Época Medieval y Moderna*, en V.V. A.A., *Historia Iuris. Estudios dedicados al profesor Santos M. Coronas González* (Universidad de Oviedo, KRK ediciones, 2014), II, pp. 1531-1560; GUYON, Gérard D., *Les coutumes pénales des Rôles d’Oléron: un droit pénal maritime original?* en *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 17 (Barcelona, 2001), pp. 2271-2286. Sobre el pasaje marítimo en los *Rôles d’Oléron*, véase ZAMBRANA MORAL, Patricia, *Historia del contrato de pasaje marítimo. Derecho medieval e hipótesis de la aplicación analógica de la normativa fletamentaria. Unificación del Derecho europeo* (Saarbrücken, OmniScriptum GmbH & Co. KG, 2013), pp. 112-127.

¹⁰ SERNA VALLEJO, Margarita, *La historiografía*, cit. (n. 9), p. 472. Se muestran las semejanzas entre el articulado de la *Ordenanza* de 1681 y los “Rôles d’Oléron”, en SERNA VALLEJO, Margarita, *La Ordenanza francesa*, cit. (n. 2), pp. 251-253.

¹¹ Ver la opinión contraria de Serna Vallejo quien plantea algunas hipótesis sobre esta postura [SERNA VALLEJO, Margarita, *La Ordenanza francesa*, cit. (n. 2), pp. 247-248]. Para esta autora, hoy nadie duda del origen francés de la colección (aunque se mantiene la incertidumbre sobre la autoría y datación), siendo el primero que se lo atribuyó de CLEIRAC, Étienne, *Us et cotumes de la mer divisées en trois parties* (1^a edición, Bordeaux, 1647) [SERNA VALLEJO, Margarita, *La historiografía*, cit. (n. 9), pp. 472 y 481].

¹² Cfr. ZAMBRANA MORAL, Patricia, *Los fundamentos históricos y las implicaciones medioambientales y económicas de un Derecho europeo uniforme de contratos marítimos: una propuesta de investigación. Estado de la cuestión*, en *European Transport Law*, 46 (Antwerpen, 2011) 5, pp. 479-502; LA MISMA, *Un primer paso hacia un derecho europeo uniforme de contratos marítimos: el contrato de transporte de pasajeros por mar en el derecho histórico catalán*, en *European Transport Law*, 47 (Antwerpen, 2012), 6, pp. 583-621 y, con mayor desarrollo, LA MISMA, *Historia*, cit. (n. 9).

La *Ordenanza de la Marina* francesa de 1681 dedica el libro III a los contratos marítimos, ocupándose del fletamento (*chartes-parties, affretements ou nolissements*), con atención especial al flete (*fret ou nolis*)¹³; del préstamo a la gruesa y del seguro, e incluso de los contratos con los miembros de la tripulación. Sin embargo, a diferencia de lo que sucedía en los “Estatutos de Marsella” de 1253 a 1255¹⁴, no regula el contrato de pasaje, pero no por ello pasa inadvertida la figura del pasajero a lo largo de su articulado, al margen de la regulación legal explícita, a veces con menciones expresas y otras deducibles del contexto, reconociendo su lógica presencia en las travesías marítimas y esto es, precisamente, lo que vamos a analizar.

II. RELACIÓN DEL PASAJERO CON LOS OFICIALES DE LA NAVEGACIÓN Y CON LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Cuando la *Ordenanza* se ocupa del papel del ujier y otros oficiales del Almirantazgo¹⁵, precisa, entre sus funciones, inspeccionar, no solo las mercancías cargadas en las naves, la tripulación, o el día de llegada y partida, entre otras cuestiones, sino también los pasajeros que iban en el barco y los bienes que llevaban consigo¹⁶.

¹³ Precisa Pardessus que tanto el título primero, relativo al fletamento, como el tercero dedicado al flete contienen un conjunto “bastante completo de reglas sobre el arrendamiento de naves”, aunque, con independencia de otras fuentes, los “mismos principios habían sido ya consagrados” por los Estatutos de Marsella [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 358, n. 5]. La terminología indistinta refleja el interés de unificar las tradiciones atlántica y mediterránea [SERNA VALLEJO, Margarita, *La Ordenanza francesa*, cit. (n. 2), p. 250].

¹⁴ *Statuta civitatis Massiliae*, lib. IV, capítulos 24°-31°, edición de PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), pp. 277-283. Sobre la regulación del pasaje marítimo en los Estatutos de Marsella, véase ZAMBRANA MORAL, Patricia, *Historia*, cit. (n. 9), pp. 127-130.

¹⁵ Determina Serna Vallejo que “corresponde al Almirante de Francia, en exclusiva, el conocimiento, la jurisdicción y la definición de todos los hechos, delitos y contratos relativos a la guerra, al comercio y a la pesca sucedidos en el mar”, pudiendo nombrar distintos oficiales para que le auxilien en el cumplimiento de sus funciones. La Ordenanza de la Marina va a “fortalecer la figura” y le atribuye “competencias en materia militar y mercantil”, con facultades “no solo sobre los barcos de guerra propiamente dichos, sino también sobre los comerciales y sus tripulaciones” [SERNA VALLEJO, Margarita, *La Ordenanza francesa*, cit. (n. 2), pp. 237 y 239-240]. Entre estas amplias competencias se situaría el conocimiento de todos los aspectos relacionados con los contratos marítimos y, en consecuencia, con los pasajeros. Ver *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. I, en relación con el Almirantazgo y sus oficiales.

¹⁶ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. I, tít. 5°, art. 3. Indica Pardessus que este título “desarrolla el principio del art. 31 del Edicto de 1584” donde se establecía que ante la existencia de múltiples robos y actos violentos relacionados con la navegación marítima, los barcos no podían salir fuera del reino ni emprender viajes largos, tanto en tiempos de paz como de guerra, sin el permiso y el consentimiento del “Almirante” y sin prestar la correspondiente fianza, tras la visita de dicho Almirante o de sus lugartenientes, siendo registrados los permisos en los archivos de los Tribunales del lugar de donde partieron, bajo pena de perder las naves y las mercancías. Aclara que esta norma procede del art. 22 de un Edicto de 1517 y “reproduce una regla observada en Francia desde hace mucho tiempo”, como se demuestra en los Estatutos de Marsella [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 332, n. 1 y p. 303, n. 1]. Cfr. *Statuta civitatis Massiliae*, lib. IV, cap. 31°, edición de PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 283 y en cuanto a los *observatores passagii*, *Statuta civitatis Massiliae*, lib. I, cap. 34° [35°], pp. 259-261. Por otra parte, la ley de 13 de agosto de 1791, en los artículos 2 y 6 del título III,

Por otra parte, en la Cancillería de los Consulados franceses en el extranjero, el canciller tenía un registro firmado y rubricado en cada folio por el cónsul y por el embajador más antiguo en ejercicio¹⁷, donde se inscribían todas las deliberaciones y las actas del Consulado; así como las pólizas de seguros, los contratos, los conocimientos o pólizas de embarque que eran depositados en sus manos por los marineros y pasajeros, las cuentas de los embajadores y los testamentos e inventarios de los bienes dejados por los difuntos o salvados de los naufragios y, generalmente, las actas y procedimientos en los que interviniese en calidad de canciller¹⁸. De nuevo aquí aparece el pasajero y la necesidad de que fuesen registrados los efectos que embarcaba en la Cancillería de los Consulados franceses en países extranjeros.

A la hora de regular la figura del capitán, maestre o patrón (equiparando los tres términos)¹⁹, la *Ordenanza* de 1681 señala su obligación, antes de comenzar el viaje, de entregar en el archivo o registro del Almirantazgo del lugar de partida, un listado conteniendo, entre otros datos, los nombres, apellidos y domicilio de los miembros de su tripulación y de los pasajeros; así como declarar a su regreso los que traiga de vuelta y los lugares donde dejó a los restantes²⁰. Resume Valin esta imposición en la necesidad de que todos los pasajeros constasen en el registro o listado de la tripulación (“*rol*”)²¹, concluyendo que el capitán debía dar cuenta

establecía que “los *visiteurs* serían elegidos por los Tribunales de Comercio y, en las localidades donde no había, por los ayuntamientos, entre los antiguos navegantes”, exigiéndose una visita antes de armar el buque y otra después, cuando se trataba de viajes de larga duración; mientras que en las naves de cabotaje solo era necesaria “una visita al año, en virtud de una Declaración de 17 de agosto de 1779” [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 332, n. 1]. Ver VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 178 y el *Règlement Concernant les Sièges d’Amirauté, que le Roi veut être établis dans tous les Ports des Isles & Colonies Françaises, en quelque partie du monde qu’elles soient situées. Du 12 Janvier 1717*, tít. 5º, artículos 1 y 2.

¹⁷ Según Valin este requisito supone una novedad respecto a otras normas y reglas generales que solo exigían que los registros fuesen firmados y rubricados por el primer oficial del lugar. Pese a ello, el art. 28 de la Ordenanza de 24 de mayo de 1738 establecería también la necesidad de que los registros fuesen firmados y rubricados por los dos embajadores en ejercicio junto con el cónsul, dando un papel destacado a la experiencia de aquellos [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 252].

¹⁸ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. I, tít. 9º, art. 26.

¹⁹ Así lo hace también A. Beaussant, perfilando algunas diferencias según el tipo de embarcación, a la hora de determinar las condiciones para ser capitán, maestre o patrón o sus derechos, aunque luego se limita solo al capitán cuando señala sus funciones y deberes [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 150-175; 175-198 y 199-243]. Alude Serna Vallejo a que en la Ordenanza de 1681 se usan “sin distinción alguna los vocablos maestre y patrón de uso más frecuente en el área atlántica, y el de capitán, utilizado con mayor asiduidad en el Mediterráneo”, para referir al sujeto responsable de la embarcación y lo mismo sucede con los términos “contramaestre” y “nocher”, poniéndose, nuevamente de manifiesto el interés en unificar las tradiciones jurídicas mediterránea y atlántica [SERNA VALLEJO, Margarita, *La Ordenanza francesa*, cit. (n. 2), p. 250].

²⁰ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. II, tít. 1º, art. 16. Asevera Pardessus que esta norma está inspirada en los artículos 47 y 66 del Edicto de 1584 y que disposiciones posteriores, como la Ordenanza de 31 de octubre de 1784, en su título 14º, la desarrollan. Aunque el *Code de Commerce* de 1807 no los reproduce, sí que refiere estos preceptos [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 348, n. 3].

²¹ VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 755. Comenta este artículo en conexión con el *Règlement*

exacta de los hombres que le habían sido confiados, en la ida y en la vuelta, tanto de los pasajeros como de cualquier otro, con independencia de que fuesen libres o esclavos negros²². Lógicamente, la posición de estos esclavos (salvo en los casos de liberación) cuando eran trasladados en las naves, distaba mucho de la del pasajero convencional y se acercaba más bien a las mercancías. Por este motivo, no vamos a entrar en analizar en detalle las disposiciones que reglamentaban su situación por alejarse de nuestro objeto de estudio, ya que nos centramos en el transporte de hombres libres. Sin embargo, sí que se intuye la condición de pasajero de los que viajaban con sus esclavos desde las colonias a Francia (o viceversa)²³. En cualquier caso, era “obligación del capitán declarar en su informe los esclavos negros que había transportado en su nave, así como los propietarios que iban con ellos o las personas encargadas de conducirlos”. El fin era comprobar que se habían cumplido las disposiciones establecidas al respecto para que las autoridades correspondientes adoptasen las medidas oportunas²⁴.

El referido “rol” de la tripulación era un documento muy importante sin el que no se podía navegar y se incluía entre los deberes específicos del capitán²⁵. La obligación de incorporar en el mismo a los pasajeros sería recogida en numerosas disposiciones posteriores, imponiéndose, como hemos indicado en nota, una pena de multa (en principio sesenta libras) por cada pasajero embarcado del que no se hiciera mención en dicho “rol”²⁶. Con esto se pretendía evitar que las naves se

Au Sujet des Matelots. A Paris le 8 Mars 1722, que también prohibía a los capitanes embarcar marineros o pasajeros que no estuviesen debidamente inscritos en el registro correspondiente, castigándose con una multa de sesenta libras por cada marinero o pasajero que embarcase contraviniendo lo previsto (artículos 1 y 3). Estaba igualmente prohibido desembarcar a un marinero o poner a otro en su lugar sin realizar la correspondiente mención del cambio, imponiéndose, en tal caso, la sanción referida (art. 2). En relación a las colonias francesas, refiere Valin el art. 5 del *Reglamento* de 19 de mayo de 1745 (p. 381). El art. 28 del *Reglamento* de 22 de junio de 1753 y la *Ordonnance du Roi Portant itératives défenses à tous Capitaines de navires armés pour la course, d'embarquer des matelots qui n'auront pas été inscrits sur les rôles de leurs équipages, à peine de privation du commandement desdits navires. Du 13 Avril 1757* impondrían, además, al capitán que “embarcase marineros y otras gentes de mar, sin efectuar la inscripción en el registro de la tripulación, la pena de ser privado del mando de la nave”, sin poder ocupar en la misma ningún otro puesto (pp. 381-382 y p. 400 donde recoge la Ordenanza de 1757). Efectúa Valin otros comentarios a este artículo, poniéndolo en conexión con diversas disposiciones pero con escasa relación con el transporte de personas, a pesar de que es evidente que las naves que viajaban a las Indias llevaban pasajeros (pp. 381-393).

²² VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 389.

²³ Cfr. *Édit Concernant les Esclaves des Colonies. Du mois d'Octobre 1716*, artículos II, III y IV y *Déclaration du Roi, Concernant les Negres esclaves des Colonies. Donnée à Versailles, le 15 Décembre 1738*, artículos 1 y 3.

²⁴ VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 393.

²⁵ Sobre este documento, en general, véase BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 204-213.

²⁶ Aparte de las disposiciones referidas, cfr. *Règlement du Roi sur ce qui doit être observé par les maîtres & patrons des bateaux portans mâts, voiles et gouvernail, qui sont la pêche du poisson frais, Du 31 Août 1722*, art. 3; *Règlement pour la navigation au petit cabotage en Guyenne, Saintonge, pays d'Aunis, Poitou & isles dépendantes, Du 23 Janvier 1727*, art. 16; *Déclaration du Roi concernant l'embarquement & le débarquement des Matelots dans les ports du Royaume, terres & pays de l'obéissance de Sa Majesté, dans les pays étrangers; & au sujet des à comptes qui peuvent être*

utilizaran para ayudar a huir de Francia a los fugitivos, condenados o imputados, ya que solo se incluía en la lista a los que mostrasen un pasaporte válido y los extranjeros únicamente embarcaban si disponían de dicho documento visado por la autoridad civil del puerto de embarque, antes de ser sometido al visado del comisario de marina. En caso contrario, el capitán podía ser suspendido y el pasajero multado con quinientas libras²⁷.

El poder disciplinario que tenía el capitán dentro de la nave, sobre todo para mantener el orden, se hacía extensivo a cualquiera que viajaba en el buque, incluidos los pasajeros, aunque la *Ordenanza* de 1681 solo hacía referencia a los marineros, a los que podía, con el consentimiento del piloto y del contra maestre, “*faire donner la cale*” (sumergirlos en agua suspendidos del mástil principal), privar de libertad (sujetándolos con un aro o anillo de hierro) o aplicarles penas similares si se amotinaban, emborrachaban o desobedecían; o si maltrataban a sus compañeros (aunque no se derramara sangre ni se utilizaran armas) o cometían faltas o delitos semejantes durante el viaje²⁸. Estaba también facultado el capitán

donnés sur les salaires desdits matelots, donné à Versailles, le 18 Décembre 1728, artículos 7 y 8 ; y *Règlement pour la police & discipline des équipages des navires marchands, expédiés pour les colonies Françaises de l'Amérique, & sur ce qui doit être observé pour les remplacements des équipages, tant des vaisseaux de Sa Majesté, que des navires marchands, Du 11 Juillet 1759*, art. 54 (cfr. también el art. 1 relativo a la revisión realizada por el comisario u oficial correspondiente, a la llegada a las colonias francesas en América de todas las personas que viajaban en la nave mercante, incluyendo los miembros de la tripulación, pasajeros y trabajadores contratados embarcados en Francia; así como el art. 10 que aludía a la necesidad de hacer constar en el “*rol*” de la tripulación a los fallecidos o a los que desembarcaron por razón de enfermedad o por otra causa, tanto si se trataba de pasajeros, de miembros de la tripulación o de *engagés*). No obstante, la obligación que nos ocupa no se recogía en la Ordenanza de 1784 que iba solo referida a los marineros [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, p. 207].

²⁷ BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 207-208.

²⁸ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. II, tít. 1º, art. 22. Este artículo y los siguientes reproducen las reglas de disciplina de los artículos 30 y 46 del Edicto de 1584 y, aunque no se recogen en el Código de Comercio de 1807, se considerarían en vigor en virtud del art. 61 de la Ley de 21 de agosto de 1790 y de los artículos 15 y 19 y siguientes de la Ordenanza de 26 de octubre de 1833 [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 349, n. 3]. Los castigos se irían suavizando por estimarse que el sufrimiento psíquico y la humillación eran incompatibles con los Derechos humanos. La Ley de 2 de noviembre de 1790, que modificaba la de 21 de agosto, solo reconocía como penas disciplinarias la reducción de vino durante tres días como máximo, los hierros o la prisión por el mismo tiempo, derogando otras sanciones. El art. 58 de la Ley de 21 de agosto de 1790, para la armada naval, disponía que “todas las personas embarcadas en una nave se debían someter a la presente ley y a todas las reglas de policía establecidas en el buque”; no obstante, esta norma de naturaleza penal no podría ser invocada por analogía para ser aplicada a los casos no recogidos expresamente. Pero no se podía permitir que un pasajero ni nadie perturbase el orden o comprometiese las maniobras y, por tanto, habría que hacer extensivas las facultades del capitán a todos los que se encontraban a bordo, de modo que era competente para arrestar y encarcelar a los pasajeros cuyas conductas merecieran estas medidas, aunque no podría nunca imponer ninguno de los castigos reservados a los marineros, siendo la privación de libertad suficiente frente a estas personas para mantener el orden. Lo mismo sucedería en relación a los oficiales mayores de la nave. El poder de policía del capitán respecto al pasajero se mantendría todo el tiempo que este estuviese a bordo y cualquier exceso, abuso de poder o arbitrariedad en la ejecución de estas medidas era convenientemente castigado,

para intervenir en los casos de abandono de la nave sin permiso, de ausencia y, en general, ante cualquier infracción de las reglas de policía y faltas contra la disciplina²⁹, además de actuar como juez de instrucción (sin juzgar) en todos los delitos cometidos en alta mar³⁰ o ponerlos en conocimiento de las autoridades competentes si acontecían mientras el barco estaba en puerto. Asimismo, tenía funciones relacionadas con el estado civil (nacimientos, defunciones y matrimonios), con la transmisión del patrimonio *mortis causa* y con los testamentos marítimos³¹, sobre los que volveremos más adelante.

Otra de las obligaciones del capitán con repercusión directa en el pasajero era ocuparse de que el buque estuviese bien equipado con sus aparejos y pertrechos, en condiciones óptimas de navegabilidad, comodidad y estado defensivo, teniendo en cuenta el viaje a realizar y prestando especial atención al transporte de las mercancías³² y de los víveres destinados a la alimentación de la tripulación y, por supuesto, de todos los hombres que iban a bordo³³. La posibilidad del préstamo a la gruesa sobre las vituallas³⁴ la hace extensiva Valin a los víveres destinados no solo a la tripulación, sino también a los pasajeros³⁵. Asimismo, el capitán debía procurar que los pasajeros tuvieran alojamientos adecuados en la nave, pudiendo ser sancionado en caso contrario, como, de hecho, sucedió en virtud de una Sentencia del Tribunal de Comercio de Havre, de 18 de octubre de 1827³⁶.

pudiendo dar lugar a la correspondiente indemnización de daños y perjuicios [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 180 y 183-184]. Relata Beaussant el caso del pasajero Violle que, tras cometer varios actos de insubordinación y con el consentimiento de la tripulación, fue privado de libertad por el capitán Cannac, siendo conducido a la sentina y permaneciendo, durante dos meses hasta la llegada a Marsella, en un espacio de ocho por nueve pies, con un colchón y lo necesario para su alimentación diaria. La Corte Real de Aix, en Sentencia de 17 de septiembre de 1827, consideró que no había detención arbitraria, porque el capitán actuó ejerciendo sus poderes de policía; no obstante la apreciación de un abuso de poder le llevaría a condenar al capitán a una indemnización por daños y perjuicios, ya que impuso al pasajero una pena privativa de libertad de dos meses de duración y en condiciones innecesarias (sin haber cometido ninguna nueva infracción), cuando, debía haber sido solo de tres días (pp. 185-187).

²⁹ BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 181-182.

³⁰ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. II, tít. 1º, art. 23. Cfr. BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 177-179.

³¹ BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 187-198.

³² *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. II, tít. 1º, art. 8 [Cfr. BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 214-215].

³³ El *Règlement Concernant les Sièges d'Amirauté, que le Roi veut être établis dans tous les Ports des Isles & Colonies Françaises, en quelque partie du monde qu'elles soient situées. Du 12 Janvier 1717*, tít. 5º, art. 3, obligaba a los oficiales del Almirantazgo a informarse "del estado, cantidad y calidad de vituallas, para estimar si eran convenientes y suficientes para la duración del viaje y el número de tripulantes y pasajeros; la cantidad de vituallas no podía ser menor a sesenta raciones y a dos tercios de barricas de agua para cada persona".

³⁴ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 5º, art. 2.

³⁵ VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 4.

³⁶ Se trataba de un viaje a Buenos Aires con un elevado número de pasajeros sin los camarotes suficientes. Ante la denuncia de estos, se ordenó al capitán que, entre otros objetos, retirase los víveres de la cubierta y los ubicase en la sentina. Esto resulta lógico ya que, normalmente, en las travesías de larga duración, estaba prohibido dejar en cubierta la mayor parte de las mercancías por quedar expuestas a las olas y, con mayor razón, tampoco debían situarse en dicho lugar los

Por otra parte, durante el desarrollo del viaje, el capitán no podía abandonar la nave sin el consentimiento de los oficiales superiores de la tripulación y de los marineros, con independencia del peligro, debiendo, en tal caso, salvar el dinero y los bienes más preciados del cargamento, bajo pena corporal³⁷.

Al margen de las imposiciones genéricas en relación a los cónsules y comisarios, a la hora de contratar nuevos miembros de la tripulación o de sustituir a los desertores, enfermos o fallecidos (pudiendo ser multado si efectuaba un reemplazo ilegal); según la “Declaración del rey de 18 de diciembre de 1728, se señalaba una multa de doscientas libras para “el capitán que despidiese a un marinero en un país extranjero sin el visto bueno del cónsul o de su representante”³⁸, y el *Reglamento* de 11 de julio de 1759 elevaba la multa a trescientas libras junto a la inhabilitación para dirigir la nave, si embarcaba a un marinero o a un pasajero o despedía a alguien sin la opinión de los oficiales³⁹. En base a la *Ordenanza* de 1784, en el transcurso del viaje, el capitán no estaba facultado para destituir ni desembarcar a ningún componente de la tripulación, salvo consentimiento, causa justificada y permiso del cónsul. Cuando había acuerdo, enfermedad o intención de prevenir un delito era difícil que el cónsul rechazase el desembarque. Estas disposiciones se encuentran directamente vinculadas con las obligaciones del capitán en relación al “rol” de la tripulación que comentamos anteriormente. Del mismo modo, los pasajeros no podían ser desembarcados sin la autorización del comisario o del cónsul, ya que su embarque se había hecho constar en dicho “rol”; no obstante, por abandonar a un pasajero en país extranjero la única sanción era la indemnización de daños y perjuicios. De otro lado, no era posible obligar al pasajero a continuar el viaje, siempre que pagase el precio, pudiendo desistir del contrato con derecho a reclamar los gastos invertidos en su alimentación⁴⁰. En la aduana se llevaba a cabo la inspección de los efectos que el pasajero llevaba consigo que debían ser declarados de forma detallada⁴¹. Se entendía que este tenía derecho a portar sus propias provisiones que quedaban exceptuadas de las medidas restrictivas que afectaban a la entrada de mercancías en los puertos⁴². Por una Ley de 15 de mayo

alimentos, “las pertenencias de los pasajeros u otros elementos necesarios para la navegación que podría verse comprometida con su pérdida” [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, p. 215].

³⁷ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. II, tít. 1°, art. 26. Ver BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, p. 225.

³⁸ *Déclaration du Roi concernant l’embarquement & le débarquement des Matelots dans les ports du Royaume, terres & pays de l’obéissance de Sa Majesté, dans les pays étrangers; & au sujet des à comptes qui peuvent être donnés sur les salaires desdits matelots, donné à Versailles, le 18 Décembre 1728*, artículos 1 y 2.

³⁹ *Règlement pour la police & discipline des équipages des navires marchands, expédiés pour les colonies Françaises de l’Amérique, & sur ce qui doit être observé pour les remplacements des équipages, tant des vaisseaux de Sa Majesté, que des navires marchands, Du 11 Juillet 1759*, art. 5. Cfr. BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 228-229.

⁴⁰ BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 229-230.

⁴¹ La falta de declaración detallada podía dar lugar a que los bienes quedasen en depósito en la aduana y a su venta, en beneficio del Estado, al cabo de dos meses [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), II, pp. 442 y 498].

⁴² Cfr. BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), II, pp. 440, 441 y 460 (en relación con géneros prohibidos) y 491 (respecto al tabaco).

de 1790, los bienes de uso personal, ropa interior, vestidos y útiles de aseo de los pasajeros estaban exentos de pagar impuestos de aduana y las ropas nuevas y otros efectos estaban sujetos a un treinta por ciento aunque no estuviesen destinados al comercio (Ley de 2 de julio de 1836). Debían retirar de sus maletas los objetos prohibidos, incluso los tejidos que ya habían sido cortados o trabajados, porque podían ser reexportados⁴³.

También desempeñaba un papel destacado respecto a los pasajeros el “*aumônier/laumônier*” que era un sacerdote designado por el obispo diocesano o por su superior, si se trataba de un religioso, para las travesías marítimas de larga duración⁴⁴. Debía ser confirmado por el patrón con el consentimiento de los propietarios católicos, sin que los que profesaban otra religión pudieran opinar en torno a su elección⁴⁵. Su misión era celebrar la misa los domingos y festivos, administrar los sacramentos a los que estuviesen en la embarcación y realizar la oración pública de la mañana y de la tarde, a la que estaban todos obligados a acudir si no había impedimento legítimo⁴⁶. Asimismo, se prohibía, bajo pena de muerte, a todos los propietarios, mercaderes, pasajeros, marineros y cualquier otro, con independencia de su religión, que se encontrasen a bordo de la nave, plantear algún problema al ejercicio de la religión católica y debían presentar sus respetos y reverencias al ç “*aumosnier*” siendo sometidos, en caso contrario, a un castigo ejemplar⁴⁷.

No olvida la *Ordenanza de la Marina* de 1681 la figura del escribano, el cual

⁴³ BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), II, p. 472.

⁴⁴ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. II, tít. 2º, art. 1. Precisa Pardessus que no hay referencia alguna a esta figura en “leyes precedentes”, aunque existía “la costumbre de llevar un capellán” mucho antes de 1681, como se puede comprobar en disposiciones catalanas del siglo XIV. Sin embargo, el Código de Comercio francés no ha mantenido esta regla [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 351, n. 1]. Más adelante, esta obligación se restringiría a las naves que llevaban, al menos, cuarenta hombres y su inobservancia conllevaba una pena de doscientas libras. Además, el “*aumônier*” tendría necesariamente el grado de oficial, aunque no lo era en sentido estricto. Debía obedecer al capitán y sus únicas competencias eran en relación al sacerdocio, ejercicios religiosos y consuelo de enfermos. El desarrollo del protestantismo y la debilidad de las ideas religiosas arruinarían esta institución [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 290-291].

⁴⁵ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. II, tít. 2º, art. 2.

⁴⁶ *Ibíd.*, art. 3.

⁴⁷ *Ibíd.*, art. 4. Nos parecen unas penas excesivas. Sin embargo, Valin considera que la obligación de rendir honor y reverencia al “*aumônier*” (que es la transcripción que utiliza), bajo la amenaza de un castigo ejemplar, es “tan natural y adecuada al honor de la religión, que aunque no esté recogida en la ley, no dejaría de castigarse a cualquiera que faltase el respeto a un hombre, no solo revestido de la condición venerable del sacerdocio, sino también ejerciendo en la nave las funciones privilegiadas de cura y pastor de almas”. No cree necesario examinar si “en rigor la conducta del “*aumônier*” responde a la santidad y dignidad de su ministerio”, ya que el incumplimiento de sus deberes no es razón para olvidar que es un representante de Dios (“ungido del Señor”). Señala que, a pesar de que esta disposición no aparecía en la Ordenanza de 1689, no por ello dejaba de estar en vigor ya que entiende que dicha Ordenanza partía de la suposición de que, en ese momento, en las naves solo se podían encontrar personas que profesaban la religión católica por ser la única verdadera y, por tanto, no iban a plantear ningún problema para su ejercicio [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 448].

llevaba un Registro o Diario rubricado en cada página por el lugarteniente del almirante o por dos de los principales propietarios de la nave⁴⁸, en el que debía hacer constar todo lo relativo a los aparejos del buque, armas, municiones, avituallamiento; las mercancías cargadas y descargadas; el nombre de los pasajeros y el flete que debían abonar; los miembros de la tripulación, con sus salarios y rentas; el nombre de los que fallecieron durante el viaje; el día concreto en el que tuvo lugar el fallecimiento y, si era posible, la clase de enfermedad y el tipo de muerte; las compras realizadas después de la salida y, en general, todo lo concerniente a los suministros en el curso de la travesía⁴⁹. Asimismo, tenía que inscribir todas

⁴⁸ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. II, tít. 3º, art. 1. Comenta Valin que, a medida que se desarrolla la navegación y aumenta la capacidad de carga de las naves, la costumbre de llevar un escribano solo se establecía “para suplir a los patronos y capitanes que no sabían escribir”. De ahí que los “Rôles d'Oléron” tan solo hicieran mención superficial al mismo. De otro lado, dicha costumbre “nunca fue universal” en la época en la que se redactó la *Ordenanza* de 1681, lo que deduce de las referencias en su articulado a la posible ausencia de un escribano, asumiendo sus funciones el patrón o el capitán. A pesar de ello, no piensa que la regulación de esta figura en dicha Ordenanza sea totalmente inútil porque “nada impide que el propietario de un buque imponga un escribano en su nave cuando lo crea oportuno, en cuyo caso el referido articulado servirá para regular sus funciones”. Por otra parte, si el patrón asumiese las competencias del escribano, todas las decisiones adoptadas como tal se regirían por las normas atinentes a este, con la única excepción de que no estaba obligado a llevar un Registro o Diario independiente del que ya le correspondía por ley. Tampoco era necesario que prestase un juramento como escribano ante los oficiales del Almirantazgo porque se supone que había accedido a su cargo con todas las formalidades prescritas, quedando investido de poderes públicos en relación a todas las funciones que desempeñase en la nave [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, pp. 449-450]. Para Pardessus el título de la *Ordenanza* de 1681 dedicado al escribano está inspirado en los Estatutos de Marsella de 1253-1255 y en el *Llibre del Consolat de Mar* que contenían numerosos preceptos destinados a esta figura. A su entender, con el tiempo, el papel del escribano “devendría inútil”, ya que los capitanes estaban sujetos, antes de tomar posesión de su cargo, “a exámenes que requerían un conocimiento perfecto de la escritura y redacción” y, por este motivo, “el Código de Comercio no reproduce ninguno de estos artículos” [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 351, n. 2]. En sentido similar, sobre la desaparición de la figura del escribano de la marina mercante y la asunción de sus funciones por el capitán, ver BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, p. 291.

⁴⁹ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. II, tít. 3º, art. 2. Insiste Valin que todas las obligaciones establecidas en este artículo recaerían sobre el patrón o capitán si no hubiese escribano, pero la inscripción “de los aparejos, armas, municiones y provisiones de la nave quedaría sustituida por el inventario que se debía hacer de todo lo que llevase el buque del que se expediría una copia para el propietario o armador”. Respecto a las mercancías, el capitán firmaba un duplicado de la facturación del cargamento, además de los conocimientos particulares que remitía a todos los mercaderes en los que se especificaba el flete, lo que no era un impedimento para que registrase la factura. En cuanto a los nombres de los pasajeros y miembros de la tripulación, con sus salarios y rentas, era suficiente, como dijimos, con que constasen en el listado de la tripulación (“rol”) que el capitán debía presentar en la oficina correspondiente, depositando una copia en forma en el archivo del Almirantazgo antes de su partida. Del mismo modo que “el patrón siempre tenía que rendir cuentas de todas la personas embarcadas en su nave”, estaba también obligado a “constatar los fallecimientos, para lo cual contaba con el escribano”, asumiendo también esta función si no existía este. Resultaba esto fundamental para el interés de las viudas, de los hijos, de los herederos y de los acreedores y, por ello, “no solo debía efectuar la inscripción del nombre de los fallecidos indicando el día de la muerte, sino también

las deliberaciones que tuviesen lugar en la nave, y el nombre de los que manifestaron su opinión con la correspondiente firma, si fuese factible y si no, la simple mención del acuerdo⁵⁰. En estas deliberaciones podría estar implicado cualquier hombre que viajase en la nave. También afectaba a los pasajeros la obligación del escribano de velar por la distribución y conservación de los víveres y de anotar en su Diario los adquiridos en el viaje, que ponía en manos del despensero que le debía rendir cuentas cada ocho días⁵¹.

El escribano recibía los testamentos de los fallecidos en la nave mientras transcurría la aventura marítima (entre los que podían encontrarse los pasajeros)⁵² y hacía inventario de los bienes que dejaban en el buque, actuando como secretario en los procesos penales⁵³. El Diario del escribano daba fe en justicia debiendo abstenerse, bajo pena de muerte, de efectuar cualquier anotación contraria a la verdad⁵⁴. No podía abandonar la nave una vez comenzado el viaje hasta que este hubiese finalizado, perdiendo, en caso contrario, su salario, además de sufrir la

hacer la declaración exacta en la oficina del Almirantazgo a su regreso”. En relación al registro de las compras hechas por la nave, si no había escribano, no se trataría de una nueva obligación impuesta al patrón, porque ya estaba establecida por las normas correspondientes [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, pp. 450-451].

⁵⁰ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. II, tít. 3º, art. 3.

⁵¹ *Ibíd.*, art. 4.

⁵² Los incluye expresamente Valin en su comentario a este artículo [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 452].

⁵³ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. II, tít. 3º, art. 5. Partiendo de que, con el paso del tiempo, “el patrón se subroga en la posición del escribano, tendría el derecho y el poder de recibir, como habría hecho aquel, los testamentos de los que falleciesen en la nave durante el viaje” (incluidos, como decíamos, los pasajeros y los miembros de la tripulación). La finalidad era “dar consuelo a los que estaban a punto de fallecer, ya que sería duro privarlos de la facultad de testar”. Aclara Valin que el escribano no tenía “el poder” de hacer inventario de los bienes de los fallecidos en el buque, sino que se elevaba a la categoría de obligación. Con independencia del escribano, el patrón debía “provocar este inventario y quedaba responsable de su contenido”, estando forzado a realizarlo cuando no había escribano, lo que sería confirmado por el *Règlement du Roi pour la recherche des soldes et produits d’inventaires des gens de mer qui meurent sans tester pendant leurs voyages sur les bâtimens marchands; des effets et hardes des passagers qui meurent sur les dits bâtimens; et des produits des bris et naufrages, revenant aux Invalides de la Marine, Du 23 Août 1739* [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 452].

⁵⁴ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. II, tít. 3º, art. 6. Para que el escribano actuase como fedatario público tenía que prestar el juramento acostumbrado, tal y como se recogía en el *Llibre del Consolat de Mar* o en los Estatutos de Marsella. Cuando el patrón sustituía al escribano, sus inscripciones solo daban fe si eran “certificadas por los principales miembros de su tripulación” o si “hacía una declaración de conformidad en el Almirantazgo con el testimonio de dichos miembros”. Precisamente, por no ser suficiente la inscripción para dar fe, cree Valin difícil una condena a muerte del capitán en los casos de falsedad, aunque podría imponerse una “pena afflictiva atendiendo a la temeridad de afirmar o de hacer certificar” unos hechos falsos [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 453]. Lo mismo indica Beaussant cuando alude al carácter público del escribano en relación con su juramento, pudiendo ser sancionado con la pena de muerte si faltaba a la verdad, lo que no sucedía con el capitán cuyo registro, al no prestar juramento, no hacía incurrir en pena a su redactor en el supuesto de falsedad, aunque si declaraba ante un Tribunal de Comercio sí que podía incurrir en falso testimonio [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 291-292].

imposición de una multa arbitraria⁵⁵. Veinticuatro horas después del término de la travesía tenía que remitir a la oficina del Almirantazgo, los informes, instrucciones e inventarios y testamentos para su correspondiente ejecución y tramitación⁵⁶.

Las naves estaban obligadas a llevar a bordo uno o dos médicos/cirujanos con independencia del tipo de viaje y del número de personas⁵⁷, con la categoría de oficiales mayores⁵⁸, que debían acreditar su capacidad presentando la titulación correspondiente⁵⁹ y el estado de su botiquín⁶⁰. No podían abandonar el buque hasta que la travesía hubiese concluido⁶¹, ni ser expulsados o desembarcar por voluntad del capitán, salvo causa justificada y autorización expresa de los comisarios de la marina en Francia o en las colonias y de los cónsules en los países extranjeros⁶². Los médicos tenían prohibido exigir o recibir nada de los marineros o soldados enfermos o heridos en el servicio de la nave⁶³. Sin embargo, la *Ordenanza* no dice nada respecto a los pasajeros que caían enfermos y necesitaban atención

⁵⁵ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. II, tít. 3º, art. 8. En palabras de Valin, “era más fácil sustituir a un escribano que a un patrón o a un capitán, por lo que no resulta sorprendente que la pena del escribano que abandonaba la nave antes de que el viaje hubiese finalizado se limitara a la pérdida de su salario y a una multa, mientras que si era el patrón el que incumplía con sus compromisos, respondía de todos los daños ocasionados a los propietarios y mercaderes” [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 454].

⁵⁶ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. II, tít. 3º, art. 9.

⁵⁷ *Ibíd.*, tít. 6º, art. 1. Afirma Pardessus que esta obligación no hace más que constatar una antigua costumbre, pero la única ley anterior a 1681 que la recogía era el Código sueco de 1667 [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 353]. No obstante, según Beaussant el médico no era necesario en la navegación de cabotaje, con independencia de que fuese de pequeño o gran cabotaje y del número de personas que integraban la tripulación, por la facilidad de alcanzar la costa. De este modo, la oscuridad, al respecto, de la Ordenanza de 1681 y de 5 de junio de 1717 se resolvería con la Ordenanza de 4 de agosto de 1819 que obligaba a las naves que realizaban viajes de larga duración a llevar un médico siempre que la tripulación fuese de veinte hombres o más, sin contar con los grumetes, y dos médicos si era de noventa hombres (con algunas excepciones respecto a las naves que se dedicaban a la pesca del bacalao, por la cercanía a la costa y las circunstancias en las que se llevaba a cabo). Esto se contraponía con la Ordenanza de 1767 que exigía llevar un médico en viajes largos, sin importar la composición de la tripulación, y dos, a partir de cincuenta hombres [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 293-294].

⁵⁸ BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, p. 293. Advierte que la regulación de esta materia por la *Ordenanza* de 1681 se completa con otras Ordenanzas de 5 de junio de 1717, 15 de noviembre de 1767 y 4 de agosto de 1819.

⁵⁹ A partir de la ley de 10 de marzo de 1803 se les exigía que fuesen funcionarios de sanidad con lo que se garantizaba que tenían la suficiente formación, mientras que antes bastaba con haber realizado dos viajes largos en calidad de cirujanos y estar provistos de certificados emitidos por los armadores o capitanes de las naves en las que habían servido [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 294-295. En cuanto a los requisitos para embarcar y los preceptivos controles, ver pp. 295-296].

⁶⁰ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. II, tít. 6º, artículos 2 y 6.

⁶¹ *Ibíd.*, art. 9.

⁶² BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, p. 298.

⁶³ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. II, tít. 6º, art. 8. Insiste Beaussant, siguiendo a Valin, que debía tratarse de enfermedades y heridas sobrevenidas en el mar, de forma que el cirujano podía reclamar un salario por el tratamiento de cualquier enfermedad cuya causa fuese ajena al servicio de la nave [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, p. 299].

médica⁶⁴. El cirujano estaba obligado a avisar de inmediato al capitán si advertía cualquier enfermedad contagiosa en la nave para que se pudiesen adoptar las medidas oportunas⁶⁵.

III. FALLECIMIENTO DEL PASAJERO

Considera el principal comentarista de la *Ordenanza* de 1681 que si un pasajero fallecía durante la travesía no debía abonar el flete completo y el precio del pasaje de una mujer encinta no aumentaba por el bebé al que daba a luz⁶⁶.

Los testamentos realizados en el mar por las personas fallecidas durante el viaje eran válidos si se hacían por escrito y se firmaban por el testador (testamento ológrafo) o eran recibidos por el escribano (o capitán en su defecto)⁶⁷, en presencia de tres testigos que debían firmar junto al testador y si este no podía firmar era necesario hacer mención de la causa⁶⁸. Se trataría de un acto auténtico con los

⁶⁴ Valin alude a una sentencia del Almirantazgo dada en Marsella el 20 de octubre de 1752, que se muestra contraria a que el médico cobrase en estos casos, por estar comprometido a ello. No obstante, esto solo sería aplicable a los pasajeros que eran contratados para ser enviados a las colonias (“pasajeros ordenados por la Corte”) y no para los ordinarios, es decir, aquellos que pagaban su pasaje, a los que el médico no estaba obligado a tratar gratuitamente, aunque solo podía cobrar por sus servicios y no por los fármacos si los había obtenido del botiquín de la nave [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 480]. En cualquier caso, si los primeros no abonaban su pasaje, entendemos que no alcanzarían la condición jurídica de pasajero por faltar uno de los elementos esenciales del contrato de pasaje, a pesar de que su situación en la embarcación (como veremos cuando analicemos con más detalle esta figura) fuese cercana a la del pasajero. También se muestra favorable a que el médico cobrase de los pasajeros: BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, p. 299. Eran los propietarios o armadores de la nave en la que embarcaba un médico los que debían proporcionar el botiquín con todo lo necesario para el viaje (que era revisado por el cirujano y por el farmacéutico más antiguo del lugar), mientras que el médico llevaba los utensilios de su profesión (*Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. II, tít. 6º, artículos 3 y 4). Además, el cirujano tenía que estar provisto de una caja de instrumental que era supervisada por la misma comisión para evitar gastos innecesarios, siendo reemplazados aquellos medicamentos o instrumentos de calidad inferior o defectuosos. En cuanto a las funciones especiales que desempeñaba el médico a bordo, sus derechos y deberes, ver BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, p. 296 y 298-301.

⁶⁵ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. II, tít. 6º, art. 7. El médico tenía que llevar un diario en el que describía todas las enfermedades tratadas durante el viaje y las medicinas administradas, que era revisado por el capitán, que remitía al cirujano un certificado de su conducta durante la travesía [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 300-301].

⁶⁶ VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, pp. 628 y 755.

⁶⁷ Cfr. BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, p. 194. Ascanio Baldasseroni hablaba sobre el testamento marítimo, recogiendo lo que indicaba la Ordenanza de la Marina de 1681 y otras fuentes normativas [BALDASSERONI, Ascanio, *Dizionario ragionato di giurisprudenza marittima, e di commercio, fondato sulle disposizioni del Codice Napoleone e conciliato all’ pratica del codice di procedura civile* (Livorno, nella stamperia di Tommaso Masi e Comp., 1813), IV (LE-ZA), pp. 327-330]. Sobre la regulación del fallecimiento del pasajero en el *Llibre del Consolat de Mar*, véase ZAMBRANA MORAL, Patricia, *Historia*, cit. (n. 9), pp. 175-176.

⁶⁸ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. III, tít. 9º, art. 1. En este sentido, señalaba Ascanio Baldasseroni como condiciones necesarias para la validez del testamento marítimo que fuese redactado en la nave y que el testador muriese en el buque. Añadía que,

mismos efectos que cualquier otro testamento, pudiendo, incluso, incluir el reconocimiento de un hijo natural⁶⁹. Es evidente que cualquier pasajero podía hacer testamento a bordo con los requisitos mencionados al igual que los miembros de la tripulación y toda persona que fuese en la nave, ya que la norma no hacía distinción alguna⁷⁰, y ello a pesar de que se establecía que esta sucesión no tendría carácter universal sino que se limitaba a los bienes que los fallecidos tuviesen en el buque y a los salarios que le fuesen debidos⁷¹. Aunque los sueldos solo eran atribuibles a los marineros, no había ninguna exclusión respecto a los efectos que los pasajeros llevasen en el barco⁷². No eran aplicables las disposiciones anteriores en favor de los oficiales de la nave salvo que fuesen parientes del testador⁷³, porque, en este último caso, se entendía que el testamento se había hecho de forma voluntaria y libre salvo que hubiese circunstancias que llevasen a concluir lo contrario⁷⁴.

Como dijimos, tras el fallecimiento, el escribano hacía inventario de los bienes

además, el testador debía firmar el testamento. Si le resultaba imposible, se había de señalar que carecía de la firma y se tenía que incluir una declaración de que dicho testador, deseando hacerlo, se había visto imposibilitado [BALDASSERONI, Ascanio, cit. (n. 71), IV (LE-ZA), p. 327, § I y p. 330, § VII]. Para Pardessus el fundamento del artículo hay que buscarlo en “los principios de derecho romano sobre los testamentos militares y en el capítulo XXVI, del libro IV de los Estatutos de Marsella y no ha sido admitido por el Código de Comercio, aunque el art. 988 del Código Civil contiene las mismas reglas” [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 390, n. 1]. Sobre el testamento marítimo, cfr. BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 190-198. Indica que el testamento se debía hacer de forma ológrafa si el testador sabía escribir o auténtica si aquel no era posible. Según el art. 996 del Código Civil francés de 1804 solo serían válidos si el testador fallecía en el mar o dentro de los tres meses siguientes de llegar a tierra, a un lugar donde pudiera volver a realizarlo en la forma ordinaria.

⁶⁹ BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 193-194.

⁷⁰ Cfr. VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 396. Insiste en que los pasajeros disfrutaban del mismo derecho a testar que los marineros, en p. 791. No obstante, si eran extranjeros no podían testar (pp. 404 y 766).

⁷¹ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 9º, art. 2. Especifica Pardessus que “la restricción de este artículo no ha sido admitida por el nuevo derecho francés” [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 390, n. 2]. Así, el *Código Civil* francés admite la validez de los testamentos marítimos por la totalidad de la fortuna del testador [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, p. 191].

⁷² VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 396. Por otra parte, en el preámbulo del *Règlement du Roi pour la recherche des soldes et produits d'inventaires des gens de mer qui meurent sans tester pendant leurs voyages sur les bâtimens marchands; des effets et hardes des passagers qui meurent sur les dits bâtimens; et des produits des bris et naufrages, revenant aux Invalides de la Marine, Du 23 Août 1739*, se contemplaba el derecho de los pasajeros a testar al igual que el capitán y cualquier miembro de la tripulación.

⁷³ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 9º, art. 3. Cfr. BALDASSERONI, Ascanio, cit. (n. 71), IV (LE-ZA), p. 329, § V. Se intentaba evitar que el testador, con independencia de que fuese pasajero o miembro de la tripulación, pudiera ser extorsionado por los oficiales para que hiciera testamento a su favor, siendo más fácil que se diese esta circunstancia si se trataba de un testamento hecho a mano que uno otorgado ante el capitán o el escribano. Este artículo se podría hacer extensivo a cualquier disposición realizada a favor de un miembro de la tripulación [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 399-400].

⁷⁴ VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 400.

que el difunto tenía en la nave, en presencia de los parientes si había, o de dos testigos que debían firmar, y siempre bajo la diligencia del patrón⁷⁵.

La referida responsabilidad del capitán sobre las pertenencias del fallecido le obligaba, tras su regreso, a remitirlas junto con el inventario a los herederos, legatarios o a quienes correspondiese⁷⁶.

⁷⁵ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 11º, art. 4. La fuente de este artículo se encuentra, en palabras de Pardessus, en el art. 7 de los "Rôles d'Oléron" y en el 76 del Edicto de 1584 y, aunque no ha pasado al Código de Comercio francés, lo entiende subsistente, en cierto modo, ya que, como veremos, el art. 16 de la Ordenanza de 29 de octubre de 1833, relativa a los Consulados, imponía a los capitanes la obligación de depositar en la Cancillería los efectos de los hombres fallecidos [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 390, n. 4]. Según lo expuesto, a medida que los escribanos fueron desapareciendo de las naves mercantes, la facultad de hacer inventario se atribuía al patrón o al capitán. En base al referido art. 76 del Edicto de 1584, "a falta de escribano, es el capitán el que debe hacer el inventario según la costumbre bajo pena de hacer frente a las costas, daños e intereses [...] y una multa arbitraria además de la restitución del valor de los bienes que podrá ser constatado por el testimonio de la tripulación y de los pasajeros, sin perjuicio de cualquier otra prueba", y junto a los parientes podían estar presentes "vecinos y cuatro de los principales miembros de la tripulación". De todas formas, aunque el inventario lo realizase el escribano, seguía correspondiendo al patrón velar por la conservación y administración de los bienes y efectos de todos los que habían embarcado en su nave y de los que fallecían en alta mar, en varadero, en un puerto o en tierra mientras el viaje no hubiese finalizado, así como representar los intereses de los herederos o legatarios del difunto. Si alguien tenía intención de realizar un viaje de ida y vuelta y llegaba a un puerto intermedio donde descargaba bienes y fallecía en la nave o en tierra, el capitán debía inventariar lo "que había dejado en la nave, añadiendo lo que hubiese llevado a tierra y trasladarlo al buque para rendir cuentas, ya que todo lo que tenía el difunto en el momento de embarcar formaba parte de la sucesión marítima", con independencia de que se tratase de un marinero o de un pasajero. Podían exceptuarse las ropas que el fallecido llevaba en el hospital porque era costumbre que se usaran para hacer frente a los gastos. Para que el inventario fuese válido tenía que efectuarse inmediatamente después del fallecimiento y de la mejor manera posible para evitar la pérdida de los bienes, comprendiendo todos los efectos y documentos del difunto y una descripción suficiente de los mismos. Para Valin la obligación de firmar el inventario no iba solo referida a los testigos sino también a los parientes que, en realidad, actuaban como testigos [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 401-402]. El deber de hacer inventario derivaba de la responsabilidad que recaía sobre el capitán. Así lo indica, BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, p. 194.

⁷⁶ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 11º, art. 5. También podían dejar estos bienes en manos de los armadores o propietarios de las naves para que rindiesen las oportunas cuentas en función de los salarios debidos a los fallecidos (lógicamente si se trataba de miembros de la tripulación), correspondiendo a aquellos la entrega de dichos bienes y de las cantidades adeudadas a los herederos, legatarios o acreedores. Estos solían crear ciertos inconvenientes, tanto para los particulares como para el Rey y el Almirantazgo, por las dificultades a la hora de determinar sus derechos dentro del plazo o por la demora al remitir los efectos transcurrido el periodo de reclamación. Para evitar estos problemas, una vez cedidas las dos terceras partes a los Inválidos de la Marina, el Edicto de 1720 establecía que los capitanes y patronos debían depositar en las oficinas del Almirantazgo del puerto de destino los inventarios de los bienes y ropas de los fallecidos en el mar y enviar copia de los mismos a los oficiales o comisarios de la marina (Édit du Roi, Concernant les Invalides de la Marine Du mois de Juillet 1720, tít. 6º, art. 26). Además, el *Reglamento* de 1739 les obligaba a remitir al tesorero de la Institución de los Inválidos el montante de los sueldos adeudados a los que morían en el mar, así como el producto de las ventas de sus bienes en el curso del viaje y depositar los efectos de los miembros de la tripulación y de los pasajeros, que no se hubiesen vendido, junto con

Se permitía la venta en subasta “a pie de mástil” de las ropas y bienes muebles tanto de los marineros como de los pasajeros fallecidos durante el viaje, entregándolos al mejor postor, lo que era atestiguado por el escribano y contabilizado por el patrón⁷⁷.

el inventario, en la oficina del Almirantazgo (*Règlement du Roi pour la recherche des soldes et produits d'inventaires des gens de mer qui meurent sans tester pendant leurs voyages sur les bâtimens marchands; des effets et hardes des passagers qui meurent sur les dits bâtimens; et des produits des bris et naufrages, revenant aux Invalides de la Marine, Du 23 Août 1739*, artículos 2 y 3). De este modo, ya no quedaba en manos del capitán, ni del propietario o armador la remisión de las pertenencias de los difuntos a los herederos, legatarios o acreedores, sino que competía al Almirantazgo siempre que aquellos justificasen su reclamación. No era necesario que las viudas o los herederos fuesen nacionales si se trataba de un extranjero que formaba parte de la tripulación de la nave, precisamente para facilitar que entrasen en la dotación. Respecto a los acreedores del fallecido, no solo debían demostrar sus créditos, sino también efectuar la correspondiente solicitud junto a los herederos. Si no había herederos conocidos se permitía que los acreedores cobrasen provisionalmente siempre que no hubiera duda sobre sus créditos, con la carga de afirmar que las cantidades le eran debidas y de comprometerse a devolverlas, en su caso, prestando la oportuna fianza si fuese necesario según las circunstancias. A los legatarios se aplicaban reglas similares si el heredero era desconocido [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 402-404]. Por otra parte, el capitán podía concluir los negocios del difunto, si se trataba de bienes sobre los que no había testado y que estaban destinados a negocios, aunque esta facultad debía ser usada con prudencia y siempre que se obtuviese un beneficio [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, pp. 195-196]. Cfr. *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 11º, art. 6.

⁷⁷ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 11º, art. 78. Puntualiza Valin que se trataba de una facultad (no de una obligación) del patrón que debía “ser utilizada con prudencia” y bajo su responsabilidad, en el sentido de vender solo lo que fuese perecedero, ya que este tipo de ventas se solían realizar casi siempre a bajo precio. Aunque no se diga nada en el artículo, el acta de la venta tenía que reunir los mismos requisitos que el inventario. Respecto a las ropas y muebles de los marineros, debe entenderse que eran los de uso cotidiano (no sus otros efectos ni mucho menos las mercancías). En cuanto a los pasajeros, resultaba esencial enajenar solo aquello que no podía ser guardado sin un menoscabo manifiesto, sobre todo, si eran de elevada condición social y, por tanto, susceptibles de llevar bienes valiosos, con el fin de evitar que se efectuase la compra a un precio reducido, inferior al valor real. La subasta se realizaba “a pie de mástil” para que la tripulación pudiese dar testimonio de la misma y certificar que se había hecho de forma correcta, permitiendo que todos fuesen libres para presentar su oferta. A la hora de llevar a cabo la venta el patrón debía tratar de combinar la prudencia con los intereses de los herederos del difunto, intentando vender solo a los que verdaderamente necesitasen las ropas, para prevenir deudas innecesarias. En el acta tenía que constar con detalle la descripción de cada artículo vendido, encargándose de su custodia el escribano. Como era frecuente que los marineros no pudiesen pagar al contado durante el viaje, el capitán hacía una anotación marginal de cada artículo no pagado, para que su importe fuese deducido del salario del adjudicatario a su regreso (*Règlement du Roi pour la recherche des soldes et produits d'inventaires des gens de mer qui meurent sans tester pendant leurs voyages sur les bâtimens marchands; des effets et hardes des passagers qui meurent sur les dits bâtimens; et des produits des bris et naufrages, revenant aux Invalides de la Marine, Du 23 Août 1739*, art. 16). El precio de los objetos vendidos, así como los efectos no vendidos y los comprados, junto con los inventarios, las facturas y el acta de venta, se remitían, si se trataba de dinero, al tesorero de los Inválidos de la Marina con las cantidades debidas a los difuntos (si eran miembros de la tripulación). Cfr. la nota anterior. El art. 16 de la Ordenanza de 29 de octubre de 1833 ordenaba depositar en la Cancillería del Consulado los efectos y documentos de los fallecidos, así como el precio de los bienes vendidos, con lo que es de suponer que el capitán se podría librar de estos bienes ante el Consulado en país extranjero,

Las ropas de los marineros y pasajeros que fallecían sin herederos y sin haber hecho testamento se destinaban a oraciones por sus almas y de los demás bienes que tenían en la nave, se entregaba una tercera parte a un recaudador de Hacienda, otra al Almirante y la última al hospital del lugar al que regresaba el buque, una vez pagadas las deudas del difunto⁷⁸. En principio, el reparto solo podía efectuarse transcurrido un año y un día desde el regreso de la nave y durante este periodo los bienes eran depositados en manos de un “burgués solvente”⁷⁹; pero si no podían ser conservados sin sufrir menoscabo se vendían por la autoridad de los oficiales del Almirantazgo, consignándose el precio⁸⁰. Este plazo se ampliaría a dos años por el *Reglamento* de 23 de agosto de 1739, existiendo la posibilidad de reclamar con posterioridad, aunque el reparto ya se hubiese realizado, si alguien demandaba con derecho⁸¹. Respecto al depositario previsto en los artículos que nos ocupan, sería sustituido por el tesorero de los Inválidos de la Marina⁸². En conclusión, a partir de esta norma, el dinero y los bienes pertenecientes a cualquiera que falleciese en el mar, incluidos los pasajeros, y que no hubiesen sido reclamados por nadie

en lugar de trasladarlos él mismo al puerto de origen, aunque se dejaba a decisión del cónsul según las circunstancias. Esta norma derogaba la de 1739 que obligaba a que el depósito se hiciera en el puerto de descarga con independencia del tipo de viaje. El comisario enviaba los géneros al puerto del fallecido y se vendían, al cabo de dos años, los objetos no reclamados, aunque el comisario o el cónsul podían enajenar antes los bienes percederos que no habían podido ser vendidos por el capitán. La venta se hacía en forma administrativa mediante subasta pública. Pero “si los bienes eran de un pasajero que iba a Francia, a las colonias o a un país extranjero, sin intención de volver, era ante la autoridad del lugar de destino donde se encontrase el negocio, el domicilio o la familia del difunto donde debían depositarse”. Seguidamente, los herederos, legatarios y acreedores ejercían sus derechos y si nadie se presentaba sucedía el Estado [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 406-407 y BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), I, p. 196].

⁷⁸ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. III, tít. 11^o, art. 9. El derecho previsto en este artículo y en los dos siguientes correspondería, más tarde, a la Institución de Inválidos de la Marina creada en 1709 y regulada por diferentes leyes posteriores [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 391]. Para Valin esta disposición se dejaría de aplicar a partir de la fundación de dicha institución y de la cesión a la misma, por el Rey, de las dos terceras partes de los efectos, no reclamados, de los fallecidos sin herederos y sin testamento, correspondiendo el tercio restante al Almirante. En cuanto a las prendas de vestir de los marineros y pasajeros debían destinarse a oraciones por sus almas, transcurridos también los correspondientes plazos de reclamación, porque hasta ese momento no se podría afirmar que no había herederos [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 408-409].

⁷⁹ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. III, tít. 11^o, art. 10.

⁸⁰ *Ibid.* art. 11.

⁸¹ Ver *Règlement du Roi pour la recherche des soldes et produits d’inventaires des gens de mer qui meurent sans tester pendant leurs voyages sur les bâtimens marchands; des effets et hardes des passagers qui meurent sur les dits bâtimens; et des produits des bris et naufrages, revenant aux Invalides de la Marine, Du 23 Août 1739*, art. 6, que remite al Édít du Roi, Concernant les Invalides de la Marine Du mois de Juillet 1720. Recordemos que el art. 3 señalaba que los efectos de los pasajeros fallecidos en el mar y sus ropas que no se hubiesen vendido a bordo de la nave, serían depositados en la oficina del Almirantazgo donde se efectuaría el oportuno inventario. Cfr. *Règlement du Roi, concernant les parts, portions d’intérêts et dixièmes non réclamés, appartenans aux officiers et équipages des bâtimens armés en course, dans les prises qu’ils ont faites sur les ennemis de l’État, Du 2 Juin 1747*.

⁸² VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 409.

en los dos años siguientes a la llegada de la nave, se entregaban a la Institución Real de Inválidos de la Marina, exceptuando la tercera parte que correspondía al almirante⁸³.

Era castigado con una pena ejemplar cualquier oficial militar o de justicia de las islas o colonias francesas que se aprovechase de las pertenencias de los marineros o de los pasajeros fallecidos en las naves o que evitara su disposición o transporte con independencia del motivo⁸⁴.

IV. “ENGAGÉS”

Aunque ya hemos hecho alguna escueta referencia a los viajes a las colonias, creemos necesario prestar especial atención a la costumbre de exigir que las naves llevasen trabajadores contratados (“*engagés*”) para repoblar y trabajar en las islas francesas en América que sería restablecida por Luis XIV⁸⁵. Pensamos que la situación en el buque de los “*engagés*” se asimilaría, en cierto modo, a la del pasajero, siendo probablemente esta la condición con la que viajaban, con independencia de que, además, desempeñasen algún trabajo en la nave, y todo ello a pesar de que sus circunstancias laborales se aproximarían, en la mayoría de los casos, a la esclavitud⁸⁶. Así, se obligaba a llevar tres trabajadores en los buques de sesenta toneladas o menos, cuatro en los comprendidos entre sesenta y cien, y seis en los de más de cien toneladas, con la excepción de que si alguno ejercía cualquier oficio contaba con el privilegio de pasar por dos (“*passer pour deux*”) en consideración a la utilidad que podría aportar a las colonias⁸⁷.

⁸³ Cfr. *Déclaration du Roi concernant l'établissement Royal des Invalides de la Marine, donnée à Versailles le 12 Juillet 1722*, que confirma lo dispuesto en el art. 14 del Edicto de diciembre de 1712. Cfr. el *Édit du Roi, Concernant les Invalides de la Marine Du mois de Juillet 1720; la Déclaration du Roi en interprétation de l'Édit du mois de Juillet dernier, concernant les Invalides de la Marine, donnée à Paris le 30 Décembre 1720* y los comentarios de VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 689.

⁸⁴ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tit. 11, art. 8. La razón de esta prohibición no era solo preventiva sino que estaba motivada por la frecuencia de este tipo de actuaciones por parte de dichos oficiales, siendo común la prevaricación, de ahí que fuese necesario recurrir a una pena ejemplar para evitar estas situaciones [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 407].

⁸⁵ Ver *Ordonnance royale du 19 février 1698 sur le transport des engagés aux îles d'Amérique*. En un principio, para repoblar las colonias, cada armador estaba obligado a transportar gratis, sin ningún tipo de gastos, animales, hombres, harina y armas.

⁸⁶ Otra posibilidad, relacionada con el contrato de pasaje, era que los habitantes de las colonias armasen naves para viajar a Francia, estando obligados también, según costumbre, a la hora de regresar, a llevar trabajadores y armas. En general, los permisos para los buques que volvían a Francia no se concedían sin informar al gobernador de la colonia y las naves no podían llevar pasajeros ni habitantes de las referidas colonias sin el permiso expreso de dichos gobernadores (*Règlement Concernant les Sièges d'Amirauté, que le Roi veut être établis dans tous les Ports des Isles & Colonies Françaises, en quelque partie du monde qu'elles soient situées. Du 12 Janvier 1717*, tit. 4º, art. 9).

⁸⁷ VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 384. Este privilegio se recogía en las Ordenanzas de 19 de febrero de 1698 y de 20 de marzo de 1714 (relativa a Canadá) y en el *Règlement au sujet des engagés et fusils; Qui doivent être portés par les navires marchands aux Colonies des Isles Françaises*

La Ordenanza de 8 de abril de 1699 imponía ciertos requisitos para estos contratos como, por ejemplo, “tener dieciocho años y capacidad para trabajar”; siendo su duración “de tres años, en base a antiguos usos, interrumpidos por un ârret del Consejo de 28 de febrero de 1670 que los redujo a dieciocho meses”. En época de guerra, era difícil encontrar obreros y “una Ordenanza de 17 de noviembre de 1706 dispensaría a los armadores de su envío a las islas mientras durase el conflicto a cambio de abonar a la Tesorería de la Marina una suma de sesenta libras por cada trabajador que no embarcase”⁸⁸, dispensa que se renovarí, más adelante, incluso sin efectuar pago alguno, aunque, en tiempo de paz se volvería a la misma situación previa a la guerra. Pese a la referida dispensa, se siguieron enviando obreros pero con cualidades específicas para poder adaptarse a “los cambios de aire y alimentación y a los trabajos a los que eran destinados”⁸⁹. La Ordenanza de 3 de agosto de 1707 establecía que la edad de los trabajadores se situaría entre dieciocho y cuarenta años; debían tener “una talla de al menos cuatro pies” y “capacidad para trabajar” y tenían que constar en el “rol” de la tripulación, siendo verificados los requisitos mediante un “reconocimiento realizado por los oficiales del Almirantazgo de los puertos de donde partían las expediciones, rechazándolos si no reunían las condiciones requeridas o si no parecían de buena

de l'Amérique & de la Nouvelle France. Du 16 Novembre 1716, tít. I, art. 6º y en el *Réglement Au sujet des engagés & fusils qui doivent être portés par les navires marchands aux colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. A Fontainebleau le 15 Novembre 1728*, tít. 1º, art. 6, en interpretación de las mismas (ambos Reglamentos se contienen en pp. 402-404). A la hora de embarcar, estos trabajadores debían hacer mención de su oficio que sería verificado por el capitán a la llegada a las colonias para comprobar las cualidades señaladas (*Réglement au sujet des engagés et fusils; Qui doivent être portés par les navires marchands aux Colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. Du 16 Novembre 1716*, tít. I, artículos 7, 8, 9 y 10 y *Réglement Au sujet des engagés & fusils qui doivent être portés par les navires marchands aux colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. A Fontainebleau le 15 Novembre 1728*, tít. 1º, arts 7, 8, IX y 10). El oficio podía ser de albañil, picapedrero, carpintero, herrero, tonelero o cualquier otra profesión similar, no concediéndose el referido privilegio si se trataba de un oficio de naturaleza diferente, lo que sería confirmado por la Ordenanza de 15 de febrero de 1724 y por el *Réglement Au sujet des engagés & fusils qui doivent être portés par les navires marchands aux colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. A Fontainebleau le 15 Novembre 1728*, tít. 1º, art. 6, que exigía, además, a los capitanes y propietarios de las naves, presentar en las oficinas correspondientes los certificados que acreditasen los títulos y las capacidades para ejercer el oficio [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, pp. 385-386].

⁸⁸ En sentido similar se pronunciaba una Ordenanza de 20 de mayo de 1721 que establecía que “los armadores a los que, por orden del Rey, no les hubiesen sido confiados pasajeros para llevar a las colonias”, debían pagar “en la Tesorería de la Marina sesenta libras por cada pasajero que por esta medida hubiesen sido dispensados de embarcar”. Vemos aquí una clara identificación de estos trabajadores con los pasajeros, aunque Valin incide en la provisionalidad de esta disposición, sobre todo a partir del *Réglement au sujet des engagés et fusils; Qui doivent être portés par les navires marchands aux Colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. Du 16 Novembre 1716* y del *Réglement Au sujet des engagés & fusils qui doivent être portés par les navires marchands aux colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. A Fontainebleau le 15 Novembre 1728*, sobre los que volveremos [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 384]. Cfr. BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), II, p. 514.

⁸⁹ VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, p. 384.

compleción”⁹⁰. El capitán debía alojar a los contratados en las viviendas de los habitantes de las islas (estando estos obligados a dar hospedaje a uno por cada veinte negros) y si no lo conseguía eran los gobernadores e intendentes los encargados de esta tarea⁹¹. El patrón recibía un certificado de la entrega que presentaba a su regreso a Francia, siendo sancionado con una multa de sesenta libras por cada trabajador simple que no entregase (o hubiera sido devuelto de América), que sería ampliada a ciento veinte libras si tenía un oficio, a pagar en el plazo de un mes desde la llegada al puerto de destino⁹², con la referida posibilidad de dispensa mediante el depósito ante la Tesorería General de la Marina, quedando así eximido de la obligación⁹³. Por otra parte, los particulares que la Corona enviaba a las colonias en calidad de obreros y los soldados reclutados, con independencia de

⁹⁰ Lo mismo se disponía en el *Règlement au sujet des engagés et fusils; Qui doivent être portés par les navires marchands aux Colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. Du 16 Novembre 1716*, tít. 1º, artículos 1-5 y en el *Règlement Au sujet des engagés & fusils qui doivent être portés par les navires marchands aux colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. A Fontainebleau le 15 Novembre 1728*, tít. 1º, artículos 3 y 4. Ambos situaban la duración del contrato en tres años (tít. 1º, art. 3, de cada Reglamento).

⁹¹ Tras la paz de Utrecht “se generaliza la obligación de llevar trabajadores a las islas americanas”, regulándose, respecto a Canadá, en virtud de la Ordenanza de 20 de marzo de 1714, y, posteriormente, por el referido *Règlement au sujet des engagés et fusils; Qui doivent être portés par les navires marchands aux Colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. Du 16 Novembre 1716*. Por otra parte, las grandes reformas en el ejército que tuvieron lugar después de dicha paz originaron una “sobrecarga en el Reino de vagabundos o personas inútiles”. Por este motivo, se dictaron diversas disposiciones para trasladar a estos vagabundos en buques mercantes a las colonias, donde tendrían lugar los contratos, aunque fueron frecuentes las deserciones por enfrentamientos tanto con los armadores como con el capitán. El Rey dictó una Ordenanza de 14 de enero de 1721, adoptando ciertas medidas al respecto, como, por ejemplo, la imposición de multas por cada prisionero que escapase de las naves en los diferentes puertos donde hicieran escala. Cfr. VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, pp. 384-385.

⁹² *Règlement Au sujet des engagés & fusils qui doivent être portés par les navires marchands aux colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. A Fontainebleau le 15 Novembre 1728*, tít. 1º, artículos 9 y 10. El Reglamento de 1716 imponía una multa de doscientas libras por cada trabajador no embarcado, a pagar solidariamente por los armadores y capitanes, con posibilidad de presentar los oportunos recursos (*Règlement au sujet des engagés et fusils; Qui doivent être portés par les navires marchands aux Colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. Du 16 Novembre 1716*, tít. 1º, art. 11).

⁹³ *Règlement Au sujet des engagés & fusils qui doivent être portés par les navires marchands aux colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. A Fontainebleau le 15 Novembre 1728*, tít. 1º, art. 12. No obstante, no había dispensa respecto a los barcos destinados a Canadá y a la Isla Real, debiendo estos trasladar el número exacto de trabajadores (*Règlement Au sujet des engagés & fusils qui doivent être portés par les navires marchands aux colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. A Fontainebleau le 15 Novembre 1728*, tít. 1º, art. 13). En general, quedaban exceptuados de las obligaciones de llevar obreros o armas de fuego los navíos que se dedicaban al comercio de esclavos (*Règlement au sujet des engagés et fusils; Qui doivent être portés par les navires marchands aux Colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. Du 16 Novembre 1716*, tít. 2º, art. 1 y *Règlement Au sujet des engagés & fusils qui doivent être portés par les navires marchands aux colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. A Fontainebleau le 15 Novembre 1728*, tít. 2º, art. 1). Véase VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, pp. 385-386. En cuanto a la persecución de las infracciones y otros aspectos procesales, consultar pp. 386-387 y sobre la Louisiana y la Isla Real, pp. 387-388.

que tuviesen o no un oficio, eran recibidos en las naves mercantes y tratados de la misma manera que si hubiesen sido contratados por los capitanes o armadores que quedaban así eximidos de embarcar un número similar al que estaban obligados en consideración al tonelaje de sus navíos. Del mismo modo, eran dispensados de embarcar trabajadores por cada plaza que fuese asignada en sus barcos a los oficiales de dichas colonias o a cualquier otra persona⁹⁴.

V. NAUFRAGIO

La *Ordenanza de la Marina* de 1681 tiene un título específico dedicado al naufragio. El objetivo prioritario era la protección y salvaguarda de las naves, de la tripulación y de la carga, en estos casos⁹⁵, y, sobre todo, socorrer a las personas, salvar los bienes y evitar el pillaje⁹⁶. Resulta obvio que algunas de las disposiciones podrían resultar de aplicación a los pasajeros que viajaban en las embarcaciones que naufragaban, se quebraban o encallaban, sobre todo en los aspectos relativos a derechos y a posibles reclamaciones. Se establecía que los barcos encallados y las mercancías y otros bienes procedentes de naufragios, encontrados en el mar o en la orilla, podían ser requeridos en el plazo de un año y un día desde la publicación del hecho⁹⁷ y serían devueltos a los propietarios o a sus comisionistas, una vez satisfechos los gastos invertidos en su rescate⁹⁸. A la hora de reclamar los restos de la nave o los efectos salvados, los propietarios debían justificar su derecho con conocimientos de embarque, pólizas de carga, facturas y otros documentos similares y los comisionistas, además, tenían que acreditar su condición por poder suficiente⁹⁹, con el fin de evitar que cualquiera pudiera demandar sin aportar las suficientes pruebas. La falta de reclamación en el plazo establecido determinaba

⁹⁴ *Réglement Au sujet des engagés & fusils qui doivent être portés par les navires marchands aux colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France. A Fontainebleau le 15 Novembre 1728*, tít. 1º, art. 11.

⁹⁵ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. IV, tít. 9º, art. 1.

⁹⁶ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. IV, tít. 9º, artículos 2-5.

⁹⁷ Se daba publicidad en los sermones de las parroquias del puerto y de la villa marítima más próxima al lugar del naufragio (*Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. IV, tít. 9º, art. 21).

⁹⁸ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. IV, tít. 9º, art. 24. Cfr. la *Déclaration du Roi Concernat les Naufrages Maritimes Donnée à Versailles le 15 Juin 1735* que, en su art. 2, reduce el plazo de reclamación a dos meses, para aquellos naufragios que tuvieron lugar en plena mar o cerca de la costa sin que quedase ningún resto en la superficie del agua, a contar desde la noticia del naufragio o su declaración en la oficina del Almirantazgo competente o donde tuvo lugar. Véanse los comentarios de Valin a este artículo y a la referida norma [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 571-576]; así como los de BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), II, pp. 60-63, insistiendo en la consagración del principio de conservación de la propiedad de los bienes naufragados y en los plazos de reclamación.

⁹⁹ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. IV, tít. 9º, art. 25. Considera Valin peligroso admitir la simple prueba testimonial en los casos en los que todos los documentos de la nave se perdiesen con el naufragio, salvo que no hubiere ninguna evidencia escrita o en relación a determinados bienes (por ejemplo, los perdidos por los pasajeros o por otras personas dentro de cofres o baúles) o en el supuesto particular del art. 12 del título dedicado a la echazón [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 576-577].

el reparto de los referidos bienes a partes iguales entre el rey (o los señores a los que hubiese cedido su derecho) y el Almirante, tras abonar los costes judiciales y de salvamento¹⁰⁰. No obstante, si los géneros se localizaron en alta mar o en el fondo marino, la tercera parte correspondía (sin gasto alguno), en especie o en dinero, a los que los descubrieron¹⁰¹.

Por otra parte, el que encontraba en la orilla un cadáver estaba obligado a situarlo en un lugar donde no pudiese alcanzarlo el oleaje y a avisar, de manera inmediata, a los oficiales del Almirantazgo a los que se daba relación de los objetos hallados en el fallecido (normalmente bagatelas, ropas o documentos sin ningún valor), prohibiéndose que lo desvalijaran o enterraran en la arena, bajo amenaza de pena corporal¹⁰². Posteriormente, dichos oficiales lo trasladaban al emplazamiento adecuado para levantar acta del estado del cuerpo y de los efectos localizados en el mismo¹⁰³. Los sacerdotes les daban sepultura en los cementerios de su parroquia, si eran católicos¹⁰⁴, siendo la presunción favorable a esta religión y sin que el presbítero pudiera cuestionar este hecho¹⁰⁵. Las ropas del difunto se entregaban a los que lo sacaron a la orilla o lo llevaron al cementerio¹⁰⁶. Si en algún cadáver se encontraba dinero, joyas, o cualquier otro objeto de valor se depositaban en la oficina del Almirantazgo para entregarlos a quien correspondiese, si eran reclamados en el plazo de un año y un día y, en caso contrario, se repartían, por

¹⁰⁰ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. IV, tít. 9º, art. 26. Por tanto, los oficiales del Almirantazgo que recibían el depósito de los bienes estaban obligados a custodiarlos, sin venderlos, durante el referido plazo de un año y un día; siendo preciso llevar a cabo la venta, si no se presentaba reclamación, para poder efectuar el reparto prescrito, una vez deducido el importe de los gastos judiciales y de rescate del precio de venta, ya que sería demasiado complejo dividir los bienes. Por otra parte, a la hora de determinar la atribución de los efectos no se hacía distinción alguna de la persona a la que correspondían; es decir, era indiferente que se tratase de un enemigo de la nación, aunque haya sentencias que excluían al Almirantazgo si los géneros pertenecían a embarcaciones enemigas, adjudicándose todo al Rey. En cualquier caso, la obligación de proteger los barcos que naufragaban y de ayudar a los que viajaban en los mismos se establecía también sin atender a si eran naves francesas o extranjeras, amigas o enemigas, de corsarios o piratas [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 585-588]. Cfr. BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), II, pp. 63-68.

¹⁰¹ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. IV, tít. 9, art. 27. Cfr. VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 588-593 y BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), II, pp. 78-93. Los pasajeros no tenían derecho a indemnización ni a participar en el reparto cuando se descubría una nave abandonada en el mar, porque no se consideraban parte integrante de la embarcación que hizo dicho descubrimiento; aunque afirma Beaussant, siguiendo a Valin, y manifestando la opinión contraria de Targa, que debían cobrar por su trabajo y por el peligro al que se exponían si participaban en las tareas de salvamento [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), II, p. 87].

¹⁰² *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. IV, tít. 9º, art. 32.

¹⁰³ *Ibid.*, art. 33.

¹⁰⁴ *Ibid.*, lib. IV, tít. 9º, art. 34.

¹⁰⁵ VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 605-606.

¹⁰⁶ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. IV, tít. 9º, art. 35. La finalidad era fomentar estas actitudes piadosas sin que se pudiera reclamar nada para hacer frente a los gastos funerarios. Pero hay que tener en cuenta que lo único a lo que el artículo daba derecho era a las ropas del difunto, ya que cualquier otro objeto que se encontrase en el cadáver debía ser depositado en las oficinas del Almirantazgo [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 606-607]. Cfr. BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), II, pp. 76-77.

igual, entre el rey, el almirante y el que lo localizó, una vez deducidos los gastos judiciales y del entierro¹⁰⁷.

Asunto distinto era la competencia para el levantamiento de los cadáveres hallados en el mar o en los ríos navegables que pertenecía al Almirantazgo, aunque no se tratase de miembros de la tripulación, sino simplemente de pasajeros o de cualquier otra persona que hubiera podido estar en la nave¹⁰⁸.

Con posterioridad, una sentencia del Tribunal de Comercio de París de marzo de 1839 estableció que, en caso de naufragio, se debía abonar el precio del pasaje de forma proporcional a la parte del viaje que se había realizado, al igual que sucedía con el flete en relación a las mercancías¹⁰⁹.

VI. ECHAZÓN

No cabe duda de que los bienes de los pasajeros y los de cualquiera que viajaba en la nave podían ser objeto de echazón. Así lo reconoce Valin en sus comentarios al correspondiente título de la *Ordenanza de la Marina* de 1681¹¹⁰. Se establecía

¹⁰⁷ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. IV, tít. 9º, art. 36. Según Valin, el espíritu de este artículo respondía al respeto a los miembros de la tripulación y a los pasajeros que se ahogaban en el puerto a su llegada o antes de salir. A partir del *Règlement du Roi pour la recherche des soldes et produits d'inventaires des gens de mer qui meurent sans tester pendant leurs voyages sur les bâtimens marchands; des effets et hardes des passagers qui meurent sur les dits bâtimens; et des produits des bris et naufrages, revenant aux Invalides de la Marine, Du 23 Août 1739*, el depósito se efectuaba en manos del tesorero de los Inválidos. Estaban legitimados para reclamar los herederos y legatarios y los acreedores. Considera el comentarista que en el caso de los fallecidos en un naufragio también sería de aplicación el plazo de los dos años que imponía el art. 6 de dicho Reglamento, conforme a los Edictos de diciembre de 1712 y de julio de 1720, por entender que no habría diferencia alguna entre los que morían durante el curso de un viaje y los que se ahogaban a causa de un naufragio o cualquier otro accidente. En el reparto solo entraban los efectos localizados en el cadáver a los que aludía el artículo, sin que nada pudiese pretender el que encontraba el cuerpo en relación a los objetos que llevaba en su equipaje o a los que tuviera en la nave. Los gastos judiciales eran los de la venta de los bienes y los del levantamiento del cadáver, aunque siempre tendrían preferencia los del entierro que no debían exceder de los límites ordinarios, aunque se hallasen géneros de valor [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 607-610]. Cfr. los comentarios de este artículo, en relación con el art. 32, de A. Beaussant que no comparte la opinión de Valin respecto al plazo, considerando que era tan solo de un año [BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), II, pp. 68-76].

¹⁰⁸ Así lo entiende Valin en su comentario a *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. I, tít. II, art. 9. Explica que el artículo no hablaba de “gentes de mar” y por tanto no se podría excluir a “otras personas”. En cualquier caso, sería el lugar donde se encontrase el cadáver el que determinaba la competencia para su levantamiento, con independencia de la cualidad y condición de la persona, al igual que era el sitio donde se cometía un crimen el que decidía la competencia del Almirantazgo independientemente del culpable [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), I, pp. 132-133].

¹⁰⁹ BEAUSSANT, A., cit. (n. 1), II, p. 498, n. 1.

¹¹⁰ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º. Crítica Pardessus, en cuanto al método (que se ha mantenido en el Código de Comercio francés), que la Ordenanza de la Marina dedicase un título a las averías y otro a la echazón y a la contribución, ya que la echazón era un tipo de avería de las que daban lugar a contribución, pero no la única [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 380, n. 1 y p. 381, n. 6]. Para Valin, del título parece deducirse

que en caso de ser necesaria la echazón, antes de llevarla a cabo, el patrón tenía que consultar a los mercaderes y a los principales miembros de la tripulación¹¹¹. Sin embargo, Valin considera que también era preceptiva la consulta a los pasajeros, sobre todo si tenían cierta experiencia en navegación¹¹². Si no existía acuerdo habría que atenerse al criterio del capitán y de la tripulación¹¹³. Primero se tiraban al mar las cosas menos necesarias, más pesadas y de menor precio y luego las mercancías del primer puente, por elección del patrón y previo aviso a la tripulación¹¹⁴. El escribano o el que hacía sus veces recogía en su registro la deliberación, con la mayor rapidez, con la firma de los que manifestaron su parecer o la mención de la causa por la que no habían podido opinar, y retenía en la memoria, en la medida de lo posible, los objetos arrojados y los dañados¹¹⁵.

En el primer puerto al que llegaba la nave, el patrón declaraba ante el juez del Almirantazgo, ante el juez ordinario o ante el cónsul francés (si se trataba de un país extranjero) la causa de la echazón¹¹⁶. El estado de las pérdidas y daños se establecía por el capitán en el sitio de descarga, y los bienes salvados y perdidos eran

que toda echazón ocasionaba contribución, y, sin embargo, en el articulado se demuestra que podía haber echazón sin contribución y viceversa [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 175].

¹¹¹ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 1. Cfr. "Rôles d'Oléron", VIII y IX y *Code de commerce de 1807*, art. 410.

¹¹² VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 175.

¹¹³ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 2. Especifica Valin que estas disposiciones resultaban de aplicación incluso cuando los pasajeros y los mercaderes eran muy numerosos, pero, aunque hubiese acuerdo entre estos y la tripulación, siempre prevalecía la decisión del patrón ya que era el que estaba al mando de la nave, tenía más experiencia y conocía mejor la embarcación [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 176].

¹¹⁴ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 3. Si el capitán actuaba de forma maliciosa y sin prudencia respondía de los daños e intereses [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 176]. Se sigue aquí el *Guidon de la mer*, cap. 5º, art. 34 y se reproduce la norma en el *Code de commerce de 1807*, art. 411 [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 382, n. 1].

¹¹⁵ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 4. Precisa Pardeessus que esta norma procede del *Livre del Consolat de Mar* y se ha reproducido en el *Code de commerce de 1807*, art. 413, pero con una redacción distinta, porque ahora no hay escribanos en las naves mercantes [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 382, n. 2]. Para Valin era el capitán o su lugarteniente el que ejercía esta función ya que le correspondía anotar en el Diario de a bordo la entrada y salida de mercancías. En caso de echazón, una vez pasado el peligro, el patrón levantaba un acta con la tripulación, que contenía la resolución para llevar a cabo la echazón y la enumeración de los objetos arrojados, siendo firmada por los principales miembros de la tripulación. No obstante, esto no le dispensaba de la declaración a realizar en el Almirantazgo que imponía el siguiente artículo. También se debía hacer mención de las cosas que habían sufrido daños con ocasión de la echazón, "porque este daño formaba parte de la pérdida que había que soportar en común" [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 177].

¹¹⁶ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 5. La declaración debía efectuarse, como hemos dicho, en el primer puerto y en el plazo genérico de veinticuatro horas para evitar que el capitán o la tripulación actuaran fraudulentamente y se llevaran a tierra determinados bienes propios o de otros a los que quisieran favorecer, afirmando luego que habían sido objeto de la echazón [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 177-178].

estimados según su precio en dicho lugar¹¹⁷, siempre que el propietario o el armador del buque no estuviese presente porque, en tal caso, le incumbía directamente¹¹⁸.

En el supuesto de negativa de cualquiera de los obligados a la contribución a pagar su parte, el patrón, para asegurar aquella, podía retener sus bienes e incluso hacer que se vendiesen por la autoridad judicial¹¹⁹. El reparto para compensar las pérdidas y daños se hacía en base a los géneros salvados y a los arrojados, y sobre la mitad de la nave y del flete, proporcionalmente a su valor¹²⁰. Para determinar la calidad de los bienes que habían sido objeto de echazón se utilizaban los conocimientos de embarque o las facturas si las había¹²¹. Si la calidad de algunas mercancías había sido falseada en los documentos y eran más valiosas de lo que parecían en virtud de la declaración inicial del mercader/cargador (en el momento de la carga y no después de la echazón), contribuían si se salvaban, por su “valor verdadero”, y si se perdían, solo se indemnizaba siguiendo el conocimiento de embarque¹²². En el caso contrario, es decir, que los géneros resultasen de una

¹¹⁷ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 6. El lugar de descarga era el puerto de destino o cualquier otro donde fuese necesario descargar la nave porque no podía continuar el viaje y no se había encontrado un buque de sustitución [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 179-180]. Para Pardessus, la obligación del capitán de determinar el estado de las pérdidas procedía de la Ley Rodia contenida en el Digesto, y la regla de la estimación, de los “Rôles d’Oléron”, art. 8, siendo reproducidas ambas normas en el *Code de commerce de 1807*, artículos 414 y 415 [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 382, n. 4].

¹¹⁸ VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 179.

¹¹⁹ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 21. Según Valin, estamos ante una facultad y no ante una obligación del patrón, de modo que si los interesados en la contribución no instaban al capitán a retener los bienes salvados hasta que sus propietarios hubiesen satisfecho su parte y alguno resultaba insolvente, el patrón no era responsable. Además, determinados géneros podían estropearse antes de que la contribución tuviese lugar y hasta ese momento no surgía la imposición de pagar. Mientras, el embargo se estimaba lícito y el embargante no consentía su levantamiento hasta que no mediase fianza suficiente [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 178 y 196-197].

¹²⁰ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 7. Comenta este artículo Valin, centrándose en la contribución del propietario de la nave, en comparación con otros textos como la Ley Rodia o los “Rôles d’Oléron”, aclarando porqué el buque y el flete debían contribuir por mitad e incidiendo en la valoración de aquel según si había sufrido o no daños. Asimismo, explica con detalle cómo se determinaba la contribución de los efectos salvados [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 181-184]. Confirma Pardessus que aquí se sigue el art. 8 de los “Rôles d’Oléron” y el *Guidon de la mer*, cap. 5º, art. 21, manteniéndose la regla en el art. 417 del Código de Comercio francés [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 382, n. 5].

¹²¹ *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 8. Se trataba de determinar la calidad y no su valor, ya que este último se establecía “sobre el precio de las mercancías de la misma categoría en el lugar de la descarga de la nave”. La factura o documento similar era necesario “en todos los casos en los que el conocimiento de embarque no fuese suficiente para constatar la calidad de los bienes” [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 184]. Cfr. “Rôles d’Oléron”, art. 8 y *Code de Commerce de 1807*, art. 418 [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 382, n. 6].

¹²² *Ordonnance touchant la marine du Mois d’Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 9. Para Valin es justo castigar el fraude, pero el artículo es demasiado riguroso y difícil de conciliar con el art. 6. En cuanto al “valor verdadero” sería “el precio corriente en el lugar de descarga” [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 184-185].

calidad inferior, los salvados contribuían según la declaración y respecto a los lanzados al mar o a los dañados se atendía a su valor real¹²³.

Las municiones de guerra, las provisiones y las rentas y ropas de los marineros no contribuían a la echazón, pero si se perdían o dañaban se beneficiaban de la indemnización¹²⁴. En cualquier caso, las piedras preciosas, el oro, la plata, el dinero y los vestidos de los pasajeros contribuían como las mercancías. Sin embargo, como hemos apuntado en nota, el valor de los baúles y de las ropas de los marineros (que se supone que llevaban únicamente lo necesario) solo se tenía en cuenta para determinar la pérdida en relación a los otros efectos, sin que contribuyesen por dicho valor; mientras que los pasajeros cuyos vestidos se arrojaban al mar estaban obligados a entrar en la estimación por el importe que excediese de lo que se podría considerar como vestuario ordinario, del que estaban exentos como los marineros, por lo que debía ser valorado separado del resto¹²⁵. Los géneros de los que no había conocimiento de embarque no eran compensados si se tiraban al mar, pero si se salvaban no estaban exentos de contribuir¹²⁶. No podía demandarse nada por los bienes que se encontraban en el puente superior

¹²³ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 10. Con razón, señala Valin que si los bienes habían sido arrojados, sería difícil determinar que se falseó la calidad, por lo que habría que intuir que, en este caso, se habían recuperado en todo o en parte [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 185].

¹²⁴ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 11. La exclusión de las municiones de la contribución quedaba justificada por su necesidad para la defensa de la nave y la de las vituallas, por su carácter imprescindible para la alimentación de todos los que se encontraban en el buque, incluidos los pasajeros. Por este motivo, también estaban exentos los víveres que los pasajeros llevaban consigo, “siempre que se tratase de los alimentos y bebidas de uso diario y no de harinas, vinos y otros comestibles cargados como mercancías y no destinados al aprovisionamiento de la nave”, con independencia de quien fuese su propietario. La posibilidad de que los pasajeros portasen mercancías es considerada por Valin al comentar *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 6º, art. 63, en materia de seguro, al afirmar que el término *autres* que aparece en el artículo iba referido a cualquiera que volviese en la nave, sea en calidad de pasajero o cualquier otra [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 135]. Valin se aparta de otros sectores doctrinales y asevera que una de las razones por la que las rentas de los marineros no contribuían a la echazón era porque gracias “a su ayuda y a su trabajo los bienes se habían arrojado y se había salvado la nave y el resto de mercancías”. En cuanto a la exclusión de sus ropas (incluyendo el baúl donde las transportaban), no se trataba de un privilegio especial ya que “cualquiera que estuviese en la nave conservaba sus vestidos, sortijas y anillos sin tener que entrar en la contribución”, siempre que fuesen “las ropas de uso diario o para cambiarse durante el viaje o las joyas que llevaban habitualmente y no las que se pusiesen con ocasión de la echazón” [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 185-186]. Indica Pardessus que, respecto a las provisiones, se sigue el criterio de D. 14, 2, 2, 2 (*Paul.*, 34 ed.) [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 383, n. 1].

¹²⁵ VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 187 y 759.

¹²⁶ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 12. El fundamento es que no se podía embarcar nada en una nave sin el consentimiento del patrón y, por tanto, sin conocimiento de embarque (VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 188-189). Determina Pardessus que este artículo procede del *Livre del Consolat de Mar* y se sigue en el *Code de commerce de 1807*, art. 420, con alguna ligera corrección [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 383, n. 2].

si eran objeto de la echazón, salvo que el propietario recurriese contra el patrón; sin embargo contribuían si eran salvados¹²⁷.

Tampoco había compensación por razón del daño sufrido por la nave, excepto si acontecía expresamente para facilitar la echazón¹²⁸ y, por tanto, en aras del bien común, ya que, en caso contrario, sería una avería simple. Si el buque no conseguía salvarse, no tenía lugar ninguna contribución y las mercancías rescatadas del naufragio no estaban obligadas a indemnizar a las que se arrojaron al mar o se dañaron¹²⁹. Pero si la nave se salvaba gracias a la echazón y al continuar el viaje se perdía, los bienes recuperados contribuían sobre la base de su valor en el estado en el que se encontraron, una vez hecha deducción de los gastos para su salvamento¹³⁰.

En ningún caso, los géneros arrojados concurrían al pago de los daños que sufrían las mercancías salvadas después de la echazón, ni dichas mercancías a la indemnización del barco perdido o siniestrado¹³¹, ya que en materia de naufragio los bienes rescatados estaban exentos por considerarse una avería simple o particular¹³². Si la nave se quebraba por decisión de la tripulación y de los mercaderes y no era necesaria la echazón, todos los bienes participaban en la reparación del buque¹³³. Cuando era preciso aligerar la embarcación principal a la entrada de un

¹²⁷ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 13. Este principio se establecía en *Statuta civitatis Massiliae*, lib. IV, cap. 20º y en el *Livre del Consolat de Mar* y luego pasa al *Code de commerce de 1807*, art. 421 [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 383, n. 3]. Los bienes podían estar en el puente superior porque no había otro lugar en la nave o por la negligencia del patrón que debía haberlos ubicado de forma adecuada; y, en cualquier caso, él era el responsable y no el cargador. La razón de que estos géneros no fuesen compensados si se tiraban al mar o sufrían daños por la echazón es, en palabras de Valin, que podían entorpecer la maniobra y, de todas formas, iban a ser arrojados [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 189].

¹²⁸ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 14. Se sigue la Ley Rodia contenida en el Digesto [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 383, n. 4]. Cfr. *Code de commerce de 1807*, art. 422.

¹²⁹ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 15. Se aplica aquí el principio de la Ley Rodia de que la echazón tenía lugar para lograr un bien común y si este no se alcanzaba no habría contribución. Ver *Code de commerce de 1807*, art. 423.

¹³⁰ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 16. Según Valin, el naufragio posterior sería un evento “extraño a la circunstancia que llevó a la echazón” y era justo que los bienes que se salvaron (gracias a la echazón previa) contribuyesen junto con los restos de la nave a compensar los que se perdieron. Para que este artículo resultase de aplicación era preciso que el buque se salvara inicialmente con la echazón, pudiendo continuar su ruta, ya que lo contrario entraría en el supuesto del artículo anterior [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 193]. Cfr. *Code de commerce de 1807*, art. 424.

¹³¹ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 17. Ver *Code de commerce de 1807*, art. 425.

¹³² Ver VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 193-194.

¹³³ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tít. 8º, art. 18. Cfr. *Code de commerce de 1807*, art. 426. La resolución de la tripulación y de los mercaderes solo sería válida “si los oficiales del Almirantazgo aun no habían llegado a la costa donde el naufragio tuvo lugar, porque en su presencia ninguna decisión se podía tomar sin su opinión, pudiendo ordenar lo que fuese conveniente para el bien común contando con el punto de vista de las partes interesadas”. Por precaución y por seguridad, para evitar reclamaciones posteriores, estos oficiales debían lograr que los acuerdos fuesen firmados por la mayor parte de la tripulación o

puerto o río y se perdían las mercancías, la compensación se hacía en base a la nave y a la totalidad de la carga¹³⁴, tratándose de un supuesto equiparable a la echazón porque se evitaba el naufragio¹³⁵; pero si se perdía el buque y su cargamento, no entrarían en la contribución los bienes trasladados a barcas aunque llegasen a buen puerto¹³⁶. Los propietarios que recuperaban sus pertenencias después del reparto debían informar al patrón y a los demás interesados de lo que habían recibido, deducción hecha de los daños sufridos por la echazón y de los gastos del rescate¹³⁷.

BIBLIOGRAFÍA

- ALEXANDRE-CORNAC, Antoine, *Jus romanum: Digeste, Lib. XXVIII, tit. 6, De Vulgari et pupillari substitutione. Droit français: Code civil, Liv. 3, tit. 2. Loi du 2e Ventôse an XI sur le notariat. Ordonnance de la marine d'août 1681* (Thèse pour la licence, Faculté de Droit de Paris, 1852).
- BALDASSERONI, Ascanio, *Dizionario ragionato di giurisprudenza marittima, e di commercio, fondato sulle disposizioni del Codice Napoleone e conciliato all pratica del codice di procedura civile* (Livorno, nella stamperia di Tommaso Masi e Comp., 1813).
- BEAUSSANT, A., *Code maritime ou lois de la marine marchande, administratives, de commerce, civiles et pénales, réunies, coordonnées et expliquées* (Paris, Édouard Legran, Librairie-Commissionnaire, 1840), 2 volúmenes.
- CHADELAT, Jean, *Histoire de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681* (Thèse pour le doctorat, Paris, 1951).
- CHADELAT, Jean, *L'élaboration de l'ordonnance de la marine, d'août 1681*, en *Revue Historique de Droit Français et Étranger*, 2-3 (Paris, 1954), pp. 74-98 y 228-253.
- COUSIN, Isabelle, *Aux origines des Rôles d'Oléron*, en *Méditerranées*, 13 (1997).
- COUSIN, Isabelle, *Les Rôles d'Oléron. Origines et destinée d'une règle maritime* (Nanterre, 1996).

de los sujetos afectados, presentando un informe en las dependencias del Almirantazgo con la narración de las actuaciones realizadas en la operación de salvamento [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 195].

¹³⁴ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tit. 8º, art. 19. Según Pardessus, se ha seguido el *Guidon de la mer*, cap. 5º, art. 28 y se ha reproducido la norma en el *Code de commerce de 1807*, art. 427 [PARDESSUS, Jean Marie, cit. (n. 1), IV, p. 383, n. 9].

¹³⁵ VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, p. 195.

¹³⁶ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tit. 8º, art. 20. Cfr. *Guidon de la mer*, cap. 5º, art. 28.

¹³⁷ *Ordonnance touchant la marine du Mois d'Août 1681*, lib. III, tit. 8º, art. 22. En principio “habría que estimar el daño sufrido por las mercancías con ocasión de la echazón y añadir los gastos de su recuperación para hacer la deducción del total, sobre la suma recibida”. De esta manera, “no se perdería nada, mientras que en la contribución, se estaba obligado a contribuir con el valor que las mercancías habrían tenido si hubiesen llegado a buen puerto, por lo que se soportaría necesariamente una parte de pérdida”. Apunta Valin que “en todos los casos de contribución, el acuerdo judicial, estando las partes presentes o debidamente citadas, o incluso el realizado de forma amistosa con la mayoría de los interesados, debía ser ejecutado provisionalmente, o al menos prestando fianza, dejando a salvo la revisión por aquellos que no asistieron a la operación o que presentaron alguna reclamación, para luego decidir de forma definitiva” [VALIN, René Josué, cit. (n. 1), II, pp. 197-198]. Véase *Code de commerce de 1807*, art. 429.

- DE CAPMANY Y DE MONTPALAU, Antonio, *Apéndice a las Costumbres marítimas del Libro del Consulado* (Madrid, Imprenta de Sancha, 1791).
- DE LANNOY, A. P., *Rôles d'Oléron, coutumier maritime du moyen âge, publiés d'après les éditions originales* (Niort, Imp. de A. Chiron, 1900).
- DENIEL, M., *Études d'histoire maritime: les Rôles d'Oléron du Moyen Âge au XVII^e siècle* (Brest, 1971).
- EMERIGON, Balthasar-Marie, *Nouveau Commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681* (Marseille, Chez Jean Mossy y Paris, Chez L. Cellot, 1780), 2 volúmenes.
- GARRIGUES, Joaquín, *Curso de Derecho mercantil* (4^a edición, Madrid, S. Aguirre, 1936; reimposición Madrid, 1962).
- GROULT, Thomas-Pierre-Adrien, *Discours sur le droit maritime ancien, moderne, français, étranger, civil et militaire, et sur la manière de l'étudier* (Paris, Imprimerie Royale, 1786).
- GUYON, Gérard, *Les coutumes pénales des Rôles d'Oléron: un droit pénal maritime original?* en *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, 17 (Barcelona, 2001).
- JACQUES, Louis, *Coup d'œil sur l'ordonnance de 1681* (Calais, Le Roy fils, 1821).
- KIESSELBACH, Theodor, *Der Ursprung der Rôles d'Oléron und des Seerechts von Damme*, en *Hansische Geschichtsblätter*, 12 (1906).
- KRIEGER, Karl-Friedrich, *Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron* (Köln - Wien, Böhlau, 1970).
- 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 and Coutumes de la Mer and Rendred Into English, For Use of Navigation* (London, 1686; reed., Proquest, Eebo editions, 2011).
- PARDESSUS, Jean Marie, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle* (Paris, L'Imprimerie Royale, 1828-1848; reedición anastática, Torino, 1968), 6 volúmenes.
- POLS, M. S., *Les Rôles d'Oléron et leurs additions*, en *Nouvelle Revue Historique de Droit français et Étranger*, 9 (Paris, 1885).
- REYNAUD, Joseph-Émile, *Droit romain: des Ambassadeurs ("De Legationibus"). Droit français: des Consuls, de l'origine des consuls en pays étranger, de l'institution consulaire française depuis le XII^e siècle jusqu'à l'ordonnance de la marine de 1681* (Thèse pour le doctorat, Faculté de droit, Paris, Imprimerie de A. Parent, 1873).
- RUNYAN, Timothy, *The Rolls of Oleron and the Admiralty Court in Fourteenth Century England*, en *American Journal of Legal History*, 19 (1975).
- SAINT-MAUR, François, *Les Rôles d'Oléron, publiés d'après deux manuscrits des archives municipales de Bayonne* (Paris, E. Thorin, 1873).
- SERNA VALLEJO, Margarita, *El Derecho marítimo en Valencia de 1707 a 1829 ¿continuidad o cambio?*, en *Initium*, 17 (2012).
- SERNA VALLEJO, Margarita, *El derecho, la justicia y el gobierno de la nación de los navegantes entre los siglos XIII y XVIII en las costas europeas*, en PELLETERI, Enza (editora), *Fra terra e mare. Sovranità del mare, controllo del territorio, giustizia dei mercanti*, (Seminario internazionale di studi Castello di Federico II Montalbano Elicona, 19-21 luglio 2010) (Soveria Mannelli, Rubbettino Editore, 2011).
- SERNA VALLEJO, Margarita, *La costumbre como fuente del derecho marítimo*, en CORO-

- NAS, Santos M. (editor), *Cuestiones varias sobre la costumbre jurídica en el Norte peninsular* (Oviedo, Universidad de Oviedo, 2010).
- SERNA VALLEJO, Margarita, *La historiografía sobre los Rôles d'Oléron*, en *Anuario de Historia del Derecho Español*, 70 (Madrid, 2000).
- SERNA VALLEJO, Margarita, *La Ordenanza francesa de la marina de 1681: unificación, refundición y fraccionamiento del Derecho marítimo en Europa*, en *Anuario de Historia del Derecho Español*, 78-79 (Madrid, 2008-2009).
- SERNA VALLEJO, Margarita, *Santander, sus navegantes y el Derecho marítimo común europeo (siglos XII-XVIII)*, en GÓMEZ OCHOA, Fidel (editor), *Santander como ciudad europea: una larga historia* (Santander, Fundación Santander 2016, Ediciones de la Universidad de Cantabria, PUBLICAN. 2010).
- SERNA VALLEJO, Margarita, *Una aproximación al contenido de la versión primitiva de los Rôles d'Oléron, el coutumier marítimo del Atlántico y del Báltico de Época Medieval y Moderna*, en V.V. A.A., *Historia Iuris. Estudios dedicados al profesor Santos M. Coronas González* (Universidad de Oviedo, KRK ediciones, 2014), II.
- SHEPHARD, James, *Les origines des Rôles d'Oléron* (Poitiers, Université de Poitiers, 1983).
- VALIN, René Josué, *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la marine, du mois d'août 1681. Où se trouve la Conférence des anciennes Ordonnances, des Us & Coutumes de la Mer, tant du Royaume que des Pays étrangers, & des nouveaux Réglemens concernans la Navigation & le Commerce maritime. Avec des explications prises de l'esprit du texte, de l'Usage, des Décisions des Tribunaux & des meilleurs Auteurs qui ont écrit sur la Jurisprudence nautique. Et des Notes historiques & critiques, tirées la plupart des divers Recueils de Manuscrits conservés dans les dépôts publics* (La Rochelle, Chez Jérôme Legier et Pierre. Mesnier, 1760), 2 volúmenes.
- ZAMBRANA MORAL, Patricia, *Historia del contrato de pasaje marítimo. Derecho medieval e hipótesis de la aplicación analógica de la normativa fletamentaria. Unificación del Derecho europeo* (Saarbrücken, OmniScriptum, 2013).

