



EL VIEJO DERECHO DE LOS NAVEGANTES DEL MAR DE PONIENTE

Margarita Serna Vallejo¹

Universidad de Cantabria.

ABSTRACT

Following the transition from the High to the Late Middle Ages, and coinciding with the renewal of commercial shipping activity along the Atlantic and Baltic coasts of Europe, a new maritime law based on established customs began to evolve on this part of the continent, a law created by the very people who participated in this seafaring activity. This collection of rules, which became the common law of the people who navigated those coasts, was partially set down in written form, resulting in the legal text known as the *Rôles d'Oléron*, a work which became so widely distributed that from the mid 13th century up to 1681 it came to be applied from the Baltic coasts to the Straits of Gibraltar by all those who were concerned with shipping. Furthermore, in addition to this maritime code, which together with established maritime customs constituted the common law of those seafarers, each of the kingdoms and each of the coastal towns formulated at the same time their own particular maritime laws, thus completing the legal framework for the principal shipping activities that were carried out along the northern and western coasts of Europe.

Keywords: Maritime law. Middle Ages and Modern Age, History,
Rôles d'Oléron

INTRODUCCIÓN

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

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

¹ Profesora Titular de Historia del Derecho. Grupo de Historia del Derecho. Departamento de Derecho Privado. Universidad de Cantabria.. Facultad de Derecho. Avda. Los Castros s/n. 39005 Santander. E-Mail: sernam@unican.es



O desde la perspectiva del cine y de la literatura, el mundo de la caza de las ballenas reflejado en *Moby Dick* de Herman Melville, obra magistralmente llevada al cine por John Houston (*Moby Dick*, 1956), con el recordado Gregory Peck en el papel del atormentado y lisiado capitán Ahab, e ilustrada de manera preciosísima, no hace mucho, por José Ramón Sánchez (Ediciones Valnera, 2002); o la producción de Jack London, en la que una y otra vez queda reflejada su pasión por el mar y la navegación; o los poemas de Stevenson; o la excepcional película de John Ford *Hombres intrépidos* (*The Long Voyage Home*, 1940) que comienza con una clara descripción de lo que supone la vida en el mar, apuntando la voz del narrador que mientras que los hombres con sus odios y deseos son capaces de cambiar la tierra no pueden cambiar el mar, de manera que tampoco ellos cambian, porque viven en un mundo solitario y apartado, dejándose llevar de un barco oxidado a otro, tejiendo, sin embargo, las redes vitales de las naciones.

Y por encima de todas éstas y otras muchas aproximaciones a quienes han tenido y tienen en el mar su modo de vida, *Hombres de Arán* de Robert J. Flaherty (*Man of Aran*, 1934), maravilloso y excepcional testimonio documental cinematográfico de la vida de los pescadores de las islas de Arán, al este de Irlanda, trasladable en lo sustancial a otras muchas comunidades de pescadores de cualquier lugar de la tierra. Y *Gran Sol* de Ignacio Aldecoa, quien después de compartir la experiencia de la pesca de altura con los marineros del Cantábrico escribió, esta excepcional novela.

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

Ahora bien, no tema el lector que a partir de este momento, la disertación se convierta en un discurso técnico desde el punto de vista del derecho, en una sucesión de artículos, leyes o normas.

Ciertamente cabría enfocar la cuestión desde esta perspectiva, pero, como enseguida expondré, plantear en esta ocasión una aproximación al viejo derecho de los navegantes en esos términos, constituiría un acto de traición a la esencia de lo que en su origen fue este derecho de los navegantes. Sin embargo, antes de sumergirnos en ese viejo derecho de los navegantes, permítaseme que realice algunas aclaraciones.

En primer lugar. Es necesario concretar espacial y temporalmente el objeto de análisis porque, como es fácil de imaginar, no es posible referirse, en el limitado espacio del que dispongo, a todo el derecho marítimo que a lo largo de la historia ha estado en aplicación entre quienes han tenido en el mar su modo de vida.



Mi atención se ceñirá al derecho marítimo del período que transcurrió entre las últimas décadas del siglo XII y el momento en que, superándose la etapa de un derecho marítimo común para todos los navegantes del Báltico y del Atlántico, se empezaron a elaborar y a promulgar legislaciones marítimas nacionales a raíz de la Ordenanza francesa de la marina de 1681.

Desde el punto de vista espacial, el derecho marítimo al que me voy a referir es aquél que estuvo en aplicación durante ese amplio período de tiempo en las costas atlánticas y bálticas de Europa. Por tanto, al derecho que se puede identificar con la tradición marítima de Poniente, tradición que se extendió también al Báltico. Delimitación que obliga a prescindir del derecho marítimo del ciclo de Levante, del Mediterráneo.

La segunda precisión que considero pertinente formular tiene que ver con la expresión “navegante”, palabra que ya aparece en el título, El viejo derecho de los navegantes, y que ya he mencionado en alguna ocasión.

¿Qué se entendía por navegante durante los siglos bajomedievales y modernos?, ¿significó siempre lo mismo? o, por el contrario ¿es apreciable una evolución en su contenido?

En términos generales, bajo el término navegante se incluía en la baja edad media y en época moderna en las costas europeas tanto a los comerciantes que intervenían en el tráfico marítimo, como a los mareantes u hombres o gentes del mar, que tenían como oficio algún aspecto relacionado con el arte de marear, tal y como lo explicó en el siglo XVIII Hevia Bolaños (Laberinto del comercio terrestre y naval, 1617) al indicar que por navegante se debía de entender tanto a los que “amarinan, y navegan las naves” como a los que “como mercaderes, y pasajeros, ván en ellas”.

El origen de que los comerciantes marítimos fueran considerados navegantes se encuentra en la práctica que hubo, entre quienes se dedicaban al comercio marítimo, de viajar en las naves junto a sus mercancías, si bien, a medida que el tráfico comercial por mar se intensificó y consolidó, los viajes de los comerciantes en las naves se fueron haciendo cada vez menos frecuentes, al empezar a contar éstos con factores y representantes en los puertos de destino de las mercancías.

Inicialmente este cambio en las costumbres de los comerciantes no afectó al sentido formal del término “navegante”, que siguió empleándose para referirse tanto a los mareantes como a los comerciantes que traficaban por mar, sin embargo, con el tiempo, en la práctica acabó quedando limitado su uso para referirse al profesional que conocía y practicaba la navegación y su maniobra, produciéndose de este modo un acercamiento de las expresiones “navegante” y “mareante”.

Por último, la tercera matización que deseaba formular hace referencia a la actual diferenciación existente entre derecho marítimo privado y derecho marítimo público porque aquel viejo derecho de los navegantes es el derecho que reguló las relaciones particulares establecidas entre quienes intervenían en las dos actividades marítimas por excelencia:



el comercio marítimo y la pesca, de manera que no voy a hacer mención a las normas de derecho público referidas al mar, entre las se encuentran las que determinan su régimen jurídico desde la perspectiva de lo que hoy llamaríamos derecho internacional público, derecho administrativo y derecho penal.

LA FORMACIÓN DE UN NUEVO DERECHO MARÍTIMO EN EL TRÁNSITO DE LA ALTA A LA BAJA EDAD MEDIA

El derecho de los navegantes de las costas occidentales y nórdicas de Europa que reclama nuestra atención empezó a formarse en el tránsito de la alta a la baja edad media, cuando desaparecido, o al menos mitigado, el peligro de las distintas invasiones que habían assolado las tierras europeas en los siglos altomedievales, el comercio y, en especial, el comercio marítimo, empezó a recuperarse, después de la interrupción que había supuesto la alta edad media. De manera que la configuración de un nuevo derecho marítimo se produjo simultáneamente al renacimiento de la actividad mercantil marítima por la necesidad que se sintió de contar con unas reglas que ordenaran adecuadamente ese nuevo comercio.

Este derecho marítimo fue creado por los propios participantes en el comercio marítimo, lejos por tanto de la actividad de los juristas. Tuvo en la costumbre, y no en la ley, su fuente principal, por no decir su fuente única.

Tal circunstancia permitió que se configurara como un derecho esencialmente práctico, sencillo, exento de formalidades, atécnico, alejado por completo de las complejidades que ofrecían ya otros sectores del ordenamiento jurídico como consecuencia, entre otros factores, de la importancia que los juristas estaban alcanzando en Europa al compás del fenómeno de la Recepción del Derecho Común.

Precisamente, esta caracterización del nuevo derecho marítimo medieval sirve para comprender porqué dar a esta colaboración un carácter técnico supondría una deslealtad a los orígenes de un derecho que nació lejos de cualquier tipo de construcción doctrinal.

Paulatinamente, el nuevo derecho marítimo consuetudinario, conforme al cual se ordenaba el renacido tráfico mercantil marítimo en las costas atlánticas europeas, fue creciendo; a la vez los intercambios marítimos adquirían mayor complejidad, al aumentar su número, al incrementarse las tripulaciones mixtas y al consolidarse los trayectos de gran cabotaje, es decir, aquéllos que se realizaban superando los límites territoriales de los diferentes reinos, aún cuando no se perdiera de vista la línea de la costa.

En este contexto, llegó un momento en que alguien, del que desconocemos prácticamente todo, se planteó la conveniencia de poner por escrito una parte de ese derecho consuetudinario que se había convertido en el derecho marítimo común de todos aquéllos que intervenían en el comercio marítimo en las costas atlánticas europeas, para proporcionar seguridad a quienes participaban en el mismo, facilitar el manejo y conocimiento de las reglas básicas que ordenaban esos intercambios mercantiles y asegurar su continuidad, porque ya entonces se pensaba que el derecho escrito se conservaba mejor que el derecho de transmisión oral.



El resultado de este planteamiento fue la redacción del texto marítimo que con el tiempo acabó siendo conocido como Rôles d'Oléron, texto al que dedicaré mi atención en las próximas páginas. Y, que por sorprendente que pueda parecer, y con ello enlace con el principio de la exposición, es el objeto de estudio de Nevers, uno de los personajes del relato de Adolfo Bioy Casares titulado Plan de evasión.

LOS RÔLES D'OLÉRON EL CÓDIGO MARÍTIMO MEDIEVAL DEL ATLÁNTICO Y DEL BÁLTICO

Las condiciones en que se redactó el texto de los Rôles d'Oléron han estado rodeadas de numerosas incógnitas como consecuencia de no conservarse el texto original, del carácter privado del mismo, elaborado al margen de los cauces oficiales, y de la amplia difusión territorial que alcanzó. Razones por las cuales desde el siglo XVII juristas e historiadores han debatido acerca de su naturaleza, de su autoría y de la fecha y lugar de su redacción.

En relación a la naturaleza y autoría del texto, deben considerarse superadas aquellas tesis conforme a las cuales los Rôles d'Oléron habrían sido el resultado de la actividad jurisdiccional de un tribunal marítimo de la isla francesa de Olerón o la consecuencia de un acto legislativo de algún monarca europeo, quizá Leonor de Aquitania o Ricardo Corazón de León. En el estado actual de las investigaciones, se puede afirmar sin ningún género de duda el origen consuetudinario del texto porque sus preceptos están extraídos de la costumbre surgida de la misma actividad mercantil marítima.

Por lo que se refiere al momento y al lugar en que pudo redactarse el texto, también deben descartarse las teorías de acuerdo con las cuales su redacción debió realizarse en los siglos XI, XII o primera mitad del XIII porque de la concurrencia de distintas circunstancias, a las que no me puedo referir ahora, puede afirmarse que su redacción tuvo lugar en los años centrales del siglo XIII en algún punto de las costas del suroeste francés, que bien pudo ser Burdeos, Bayona, La Rochelle o cualquier otra de las poblaciones cercanas.

El carácter consuetudinario del derecho contenido en el texto de los Rôles d'Oleron permitió que, en un breve plazo de tiempo, la obra se difundiera por las costas atlánticas y bálticas de Europa, y fuera aceptado por los navegantes como derecho en vigor desde el Estrecho de Gibraltar hasta el Báltico, como queda documentado sobradamente gracias a las casi cien copias de su articulado que en la actualidad se conocen, procedentes de Castilla, suroeste de Francia, Bretaña, Normandía, Inglaterra, Escocia, Flandes y distintos puntos del Báltico.

La aceptación que el texto de los Rôles d'Oléron alcanzó entre quienes tenían en el mar su modo de vida condujo a que en el proceso de difusión se tradujera su articulado a otras lenguas, que se formaran versiones particulares en algunos territorios, como en Bretaña, Castilla e Inglaterra y que en otros territorios recibiera un nombre particular (Fuero o Leyes de Layron en Castilla y Juicios de Damme o Leyes de Westcapelle en Flandes).



Comentados los anteriores aspectos relativos a los orígenes y a la difusión alcanzada en las costas europeas por los Rôles d'Oléron, es momento de prestar atención a su contenido. ¿Qué situaciones, qué problemas se prevén en el texto?

El articulado de la versión primitiva se refiere a cinco grandes cuestiones: la nave, los maestros y las tripulaciones, el contrato de fletamento, el régimen de las averías y la situación de los pilotos prácticos. Y, fundamentalmente, a situaciones que se podían plantear durante los viajes, siendo escasas las referencias a los problemas o conflictos que se suscitaban antes del inicio del trayecto o tras su finalización.

Por lo que se refiere a las naves, de algunos preceptos se desprende que cuando se redactó el texto lo normal era que su propiedad se compartiera entre varias personas, régimen comunitario que también tenía su reflejo en la explotación económica de las embarcaciones que se organizaba en torno a la figura de la comenda naval.

En relación al personal sobre el que recaía la responsabilidad de la navegación, los preceptos del texto presentan al maestro como encargado de la misma, quien a través del correspondiente arrendamiento de servicios procedía a la contratación de la tripulación, reflejándose en distintos capítulos las obligaciones y derechos de las partes, ciertos aspectos relacionados con el perfeccionamiento formal de los diversos tipos de enrolamiento y las causas que ponían fin a las relaciones contractuales entre los maestros y los equipajes.

El transporte de mercancías se articulaba a través de la forma contractual del fletamento, siendo interesante que la presencia de los mercaderes en las embarcaciones fuera aún la práctica habitual al tiempo de redactarse el texto.

En relación al contrato de flete se determinan distintas cuestiones referidas al momento del nacimiento y de la finalización de la relación contractual, a las obligaciones comunes al fletante y al fletador y a los deberes particulares de cada uno de estos dos sujetos de la relación obligatoria.

Por lo que se refiere a las averías, entendiendo por tales las pérdidas, deterioros o daños que se experimentan en la navegación por accidente de mar o por impericia, flojedad o dolo del capitán y del equipaje, una preocupación del autor de los Rôles d'Oléron fue determinar el modo en que debían de ordenarse aquéllas. Piénsese en este sentido lo que suponían hechos como los naufragios, los abordajes, los asaltos y saqueos de naves, o la confiscación de embarcaciones y mercancías, vicisitudes de las que se derivaban cuantiosos gastos. Por este motivo, el texto prevé cómo repartir entre todos los involucrados en el transporte marítimo los costes derivados de la echazón de mercancías realizada con el fin de salvar y aliviar las naves, los daños ocasionados en las embarcaciones para conservar la carga, los gastos producidos por las operaciones de rescate de los barcos en manos de terceros, y los provocados con ocasión del transbordo de la mercadería.

Por último, algún precepto se refiere al marco en el que se desarrollaban las relaciones entre los maestros de las naves y los lemanes que eran los pilotos que en determinados momentos subían a bordo de las embarcaciones para encargarse de las maniobras dirigidas a la gobernación de las mismas atendiendo a los peligros y dificultades que ofrecía la costa.



Redactados los Rôles d'Oléron en los años centrales del siglo XIII, el texto se conoció y difundió rápidamente entre los navegantes castellanos como consecuencia de la proximidad geográfica existente entre las costas más septentrionales de la Corona castellana y las del suroeste francés y de los intercambios comerciales establecidos ya en aquellas fechas entre ambos territorios, motivo por el cual no extraña que, en el período que transcurre entre finales del siglo XIII y la primera mitad del XIV, de igual modo que había sucedido con anterioridad en Bretaña y como acontecerá posteriormente en Inglaterra, se formara una versión castellana de los Rôles d'Oléron.

También en esta ocasión, la redacción de la forma castellana se produjo al margen de cualquier cauce oficial, siendo un particular, vinculado probablemente a la actividad mercantil marítima, quien dió forma al Fuero o Leyes de Layron, sobre la base tanto de la versión primitiva como de la versión bretona del texto.

La cuestión relativa al lugar en que pudo redactarse la forma castellana de los Rôles d'Oléron permanece sin respuesta aunque, por la mayor cercanía de las costas septentrionales de Castilla al litoral del suroeste francés donde se formó y desde donde se difundió inicialmente el texto marítimo y por los continuos intercambios comerciales entre una zona y otra, quizás no sea aventurado considerar que el Fuero de Layron pudo redactarse en las costas cantábricas castellanas.

Este Fuero de Layron, al margen de estar redactado en castellano, dato que por sí sólo no justificaría hablar de una versión castellana de los Rôles d'Oléron, ofrece como particularidad un capítulo veinticinco que no aparece en la forma primitiva y cuyo contenido se corresponde parcialmente con uno de los preceptos propios de la redacción bretona.

La vigencia y utilización de las Leyes de Layron entre los navegantes castellanos está acreditada sobre la base de las distintas copias que se han conservado del texto y también de otros testimonios como la confirmación hecha por los Reyes Católicos a los marineros de Pontevedra del privilegio de regirse por el Fuero de Layron.

La copia de los Rôles d'Oléron incorporada al Cuaderno de Ordenanzas de la Cofradía de Pescadores de la villa de San Vicente de la Barquera (Copia de 1660) y este dato referido a los marineros de Pontevedra, entre otros, permiten asegurar que el texto del Fuero de Layron se difundió no sólo por las costas del sur de la Corona de Castilla, como tradicionalmente se había sostenido a raíz de la localización de una copia del texto relacionada con el Almirantazgo sevillano (Manuscrito 716 de la Biblioteca Nacional de Madrid, fs. 91-94), sino también en las costas septentrionales.

La importancia de la copia del Fuero de Layron de San Vicente de la Barquera es quizás mayor que la de las restantes reproducciones castellanas porque confirma de manera fehaciente la vigencia del texto en los puertos del Cantábrico y permite asegurar la continuidad del Fuero de Layron en las costas castellanas entre finales del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII, cuando presumiblemente se incorporó su articulado al Cuaderno de ordenanzas de los mareantes barquereños.



OTRAS FUENTES DEL DERECHO MARÍTIMO ATLÁNTICO Y BÁLTICO MEDIEVAL

Por último, y además de que la costumbre marítima y los Rôles d'Oléron en sus diversas redacciones constituyeran el derecho marítimo común a todos los navegantes en el mar de Poniente, en cada uno de los Reinos bañados por las aguas atlánticas y bálticas y en cada una de las poblaciones costeras se formaron simultáneamente unos derechos marítimos propios, particulares, bien de cada Reino, bien de cada localidad, de manera que este esbozo del viejo derecho de los navegantes no quedaría completo si no me refiriera a estas otras fuentes del derecho marítimo bajomedieval y moderno.

Los artífices de los incipientes derechos marítimos particulares de cada uno de los Reinos fueron los monarcas y sus órganos de gobierno, si bien durante la baja edad media y buena parte de época moderna el número de normas dictadas por los reyes dirigidas a regular las relaciones particulares establecidas entre quienes vivían de alguna actividad marítima fueron escasas, de manera que, en líneas generales, los monarcas continuaron dejando en manos de los propios navegantes la fijación del derecho marítimo privado.

La situación cambiará después de la promulgación de la Ordenanza de Colbert de 1681 porque a partir de entonces, siguiendo el modelo francés, en cada una de las naciones europeas, los órganos de poder empezaron a prestar mayor atención a las actividades marítimas y a legislar cada vez con mayor frecuencia y profundidad sobre estas materias, iniciándose un proceso de nacionalización del derecho marítimo que condujo a que cada Estado tenga el suyo propio, sin perjuicio de que unos mismos principios, en buena medida heredados de la etapa anterior, inspiren las nuevas legislaciones marítimas europeas.

A diferencia de la escasa importancia que la legislación real general referida a los asuntos marítimos privados tuvo con anterioridad a 1681, el derecho marítimo elaborado a nivel local en el contexto de cada una de las poblaciones costeras alcanzó una gran relevancia, fundiéndose con la costumbre marítima y con los Rôles d'Oléron, como se observa en el Cuaderno de ordenanzas de San Vicente de la Barquera anteriormente citado.

La naturaleza, origen y contenidos de estas disposiciones que integran los ordenamientos marítimos locales son muy diversos, aunque pueden agruparse en dos grandes categorías, dependiendo de si su origen se debe a la iniciativa de los órganos de gobierno de cada una de tales poblaciones, o a la actividad desplegada por las cofradías de mareantes y pescadores o entidades similares de cada uno de los puertos.

En el primer grupo habría que incluir aquellas normas dictadas por los órganos de gobierno de las distintas poblaciones dirigidas a ordenar algún aspecto relacionado con las actividades marítimas y que si bien en numerosas ocasiones deben ser consideradas de derecho público, en otras entran perfectamente en el campo del derecho marítimo privado.

En el segundo bloque se incluyen las disposiciones que integraban el ordenamiento particular de las cofradías de mareantes y navegantes, entre las que se encontraban algunas



procedentes de la monarquía, como era el caso de los privilegios concedidos a los gremios de mareantes por los sucesivos monarcas, y otras elaboradas en el seno de las propias cofradías a partir de la facultad normativa que se les reconoció en la medida en que no eran sino comunidades ordenadas y articuladas.

Entre las disposiciones dictadas por las propias cofradías deben distinguirse las ordenanzas que en relación a distintas cuestiones elaboraron los cabildos marítimos a lo largo de su existencia y los acuerdos o decretos que adoptaron sus órganos de gobierno. Fuentes que en cualquier caso debían ser observadas por el conjunto de la comunidad de mareantes.

CONCLUSIONES: A MODO DE EPÍLOGO

Llegando el momento de finalizar y después de haber hecho un breve repaso a las distintas fuentes que integraban el derecho marítimo privado de las costas atlánticas y bálticas europeas desde la segunda mitad del siglo XII y hasta 1681 sólo quiero señalar que este derecho de los navegantes del Mar de Poniente, ofreciendo sus particularidades, no fue sin embargo muy distinto del derecho de los navegantes del Mar de Levante, siendo apreciables interesantes puntos de conexión entre uno y otro porque, como en 1829 escribió uno de los especialistas del derecho marítimo del Antiguo Régimen, Jean Marie Pardessus (1929), el comercio exige las mismas condiciones en las leyes y en las costumbres destinadas a ordenarlo, no siendo sólo necesario que se traten las mismas materias sino también que sean tratadas en el mismo sentido. Criterio que entiendo es aplicable a la actividad marítima en su conjunto pues el legislador tiene por fuerza que contar con las reglas que se han dado los hombres que la practican.

BIBLIOGRAFÍA

- Arias Bonet, J.A. (1966):** “Derecho marítimo en las Partidas”, *Revista de Derecho Mercantil*, 41, núm. 99, 91-108.
- Casariago, J.E. (1947):** *Historia del Derecho y de las instituciones marítimas del mundo hispano*, Madrid.
- Cleirac, E. (1647):** *Us et coutumes de la mer divisées en trois parties*, Burdeos.
- Cousin, I. (1996):** *Les Rôles d’Oléron. Origines et destinée d’un règle maritime*, Mémoire DEA Nanterre.
- (1997): “Aux origines des Rôles d’Oléron”, *Méditerranées*, 13, 145-170.
- Craeybeckx, J. (1958):** *Un grand commerce: les vins de France aux anciens Pays Bas (XIIIe -XVIe siècles)*, prólogo de Ch. Verlinden, 1958.
- Erkoreka Gervasio, J.I. (1991):** *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*.
- Ferreira Priegue, E. (1988):** *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña.
- García Sanz, A. (1992):** “Cronología de las formas castellanas de los ‘Rôles d’Oléron’”, *Estudios dedicados a la memoria del Profesor L.M. Díez de Salazar Fernández*, Bilbao, I, 289-302.
- (1998): “La aplicación de los Rôles d’Oléron en España”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, 67-1, 189-200.
- Hernández Borondo, F. (1928):** *Sobre la aplicación en España de los Rôles d’Oléron*, El Escorial.



- Kiesselbach, (1906):** “Der Ursprung der Rôles d’Oléron und des Seerechts von Damme”, *Hansische Geschichtsblätter*, 1-60.
- Krieger, K.F. (1980):** *Ursprung und Wurzeln der Rôles d’Oleron*, Colonia.
- Kuricke, R. (1667):** *Ius maritimum hanseaticum, olim germanico tantum idioma editum, nunc vero etiam in latinum translatum...*, Hamburgo.
- Pardessus, J.M. (1829-1845):** *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, 6 vols., París.
- Salas, F.J. (1927):** *Marina española en la edad media. Bosquejo histórico de sus principales sucesos en relación con las Coronas de Aragón y de Castilla*, 2 vols. Madrid.
- Selden, J. (1636):** *Mare clausum seu de dominio maris*, libro II, Londres.
- Serna Vallejo, M. (2000):** “La historiografía sobre los Rôles d’Oléron (siglos XV a XX)”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, LXX, 472-498.
- (2001): “Algunas cuestiones en torno a la Cofradía de hijosdalgos, mareantes, navegantes y pescadores de San Martín de Laredo”, *El Fuero de Laredo en el octavo centenario de su concesión*, 405-449.
- Shephard, J. (1983):** *Les origines des Rôles d’Oléron. Mémoire de Maître de l’histoire médiévale préparé sous la direction de M. le professeur R. Favreau*, Universidad de Poitiers.
- Twiss, Sir T., editor (1871-1876):** *The black book of the Admiralty with an appendix*, 4 vols., Londres.
- Verwer, A. (1711):** *Nederlants See-Rechten; Avaryen; en Bodemeryen...*, Amsterdam.
- Zeller, H.L. (1906):** “Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Troyes (1386)”, *Sammlung älterer Seerechtsquellen*, I, Mainz, 1-42.
- (1907): “Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, B.N., n. 5330”, *Sammlung, cit.*, II, Mainz, 1-18.
- (1908): “Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Rennes Nr. 74”, *Sammlung, cit.*, III, Mainz, 1-23.
- (1910): “Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Haag 0.154”, *Sammlung, cit.*, V, Berlín, 1-19.
- (1911): “Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, Bibliothèque de l’Arsenal n. 2570”, *Sammlung, cit.*, VI, Berlín, 1-20.
- (1912): “Das Seerecht von Oléron nach der Handschrift Paris, Bibliothèque nationale, nouvelles acquisitions françaises, n. 10251”, *Sammlung, cit.*, VIII, Berlín, 1-19.
- (1915): “Das Seerecht von Oléron nach der Inkunabel Tréguier, Paris, Bibliothèque Nationale, Réserve F, 2187”, *Sammlung, cit.*, XII, Heildeberg, 1-29.



