

C O D E
D E S P R I S E S
M A R I T I M E S
E T D E S A R M E M E N S E N C O U R S E .

C O N T E N A N T

Les Lois anciennes et nouvelles, Réglemens, Arrêtés et Décisions concernant cette matière, avec des Notes et Observations sur tous les articles qui en sont susceptibles.

Précédé d'un discours préliminaire sur l'origine et les progrès des Lois maritimes; d'une Dissertation sur les Neutres.

Terminé par une analyse de tous les actes, procédés et jugemens qui peuvent avoir lieu en matière de prises; suivie d'un Tableau de tous les Ports, Rades et Tribunaux de Commerce maritime.

Avec Tables Chronologique et Alfabétique.

Par le cit. G . . . Homme de loi, Défenseur officieux au tribunal de cassation.

A P A R I S ,

Chez { L'Éditeur, rue du Coq-Honoré, No. 123.
G A R N E R Y, Libraire, rue Serpente,
No. 17.

VENTOSE AN VII DE LA RÉPUBLIQUE.

CAPÍTULO TERCERO

EL RÉGIMEN JURÍDICO DEL CORSO MARÍTIMO FRANCÉS: INFLUENCIAS RECÍPROCAS CON EL DERECHO HISPANO-INDIANO

Florence Le Guellaff⁶² señala que el primer texto que reguló el corso marítimo francés fue la *Ordonnance sur l'amirauté, la piraterie et les prises maritimes* en 21 artículos, del 7 de diciembre de 1373. Éstas se expedieron en el marco de la Guerra de los Cien Años (1337-1453) y serán la base de toda la jurisprudencia europea en la materia.⁶³ Probablemente el puerto corsario más antiguo en Francia sea el de Boulogne con las operaciones del corsario Eustache Le Moine bajo Juan Sin Tierra.⁶⁴

Tiempo después, Carlos VI de Francia le dará su forma definitiva al régimen jurídico del corso francés al establecer en las Ordenanzas del Almirantazgo, del 7 de diciembre de 1400,⁶⁵ la obligación de contar con una patente de corso y que le corresponde al mismo Almirantazgo, oficio creado por la Corona en 1270, la vigilancia de las costas y del movimiento de los navíos. La regulación de corso francés se sucederá a partir de este momento con un sinnúmero de disposiciones y resoluciones que serán reproducidas en buena medida por las otras potencias europeas.⁶⁶ Las grandes líneas de la regulación del corso en Europa serán aceptadas en la práctica no solamente por Francia sino por España, Inglaterra, Portugal, Inglaterra y Escocia.⁶⁷ Sin embargo, para 1660, siendo el corso un fenómeno europeo, los puertos franceses estarán lejos de ser los primeros en

⁶² Le Guellaff, Florence, *op. cit.*, nota 2, p. 33.

⁶³ Villiers, Patrick, *op. cit.*, nota 7, p. 6.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 55.

⁶⁵ *Extrait de l'ordonnance sur le fait de l'Almirauté* del 7 de diciembre de 1400, Dufriche-Foulaines, F. N., *Code des prises et du commerce de terre et de mer*, Paris, Imprinta de Valade, an XIII-1804, vol. 1, pp. 9 y 10.

⁶⁶ Villiers, Patrick, *op. cit.*, nota 7, p. 7.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 10.

la materia por el número insuficiente de navíos y armadores, situación que se modificaría con el ministro de Luís XIV, Jean-Baptiste Colbert (1619-1683).⁶⁸

Sostiene Toussaint que la gran época del corso francés se sitúa entre la Guerra de la Liga de Augsburgo y la Guerra de Sucesión en España.⁶⁹ Efectivamente, todo cambia en 1688 con la mencionada Guerra de los Nueve Años o Guerra de la Liga de Augsburgo, finalizada con la firma del Tratado de Ryswick, y durante la cual los éxitos de los corsarios franceses fueron importantes. Dos tipos de corsarios aparecerán claramente: los que tienen navíos de menos de veinticinco toneladas y los que los tienen de sesenta a cien toneladas. “Los primeros implican un financiamiento local, los segundos el recurso a los capitales regionales o a la Corte”. Armar un corsario era una inversión importante, pues requería de contar con un navío, encontrar una tripulación,⁷⁰ la adquisición de víveres para la travesía y el armamento y municiones del barco. De ahí que se requiriera contar con accionistas para la empresa corsaria.⁷¹ Estas sociedades se designaban como *police d’armement* o *prospectus d’armement*,⁷² sin que se exigiera la constitución ante notario de la misma, si bien a partir de 1778, salvo acuerdo en contrario, las sociedades corsarias se reputaban sociedades en comandita conforme al artículo 14 de la *Declaration Du Roi, Concernant a la Course sur les enemis de l’Etat* del 24 de junio de 1778.⁷³

Se impondrá inclusive la moda de nombrar a los navíos corsarios con los nombres de los principales accionistas, moda impuesta por Vauban el

⁶⁸ *Ibidem*, pp. 21 y 22. Francia adoptará las reglas que permitieron el éxito español en Dunkerque: base naval y corso de particulares navegando en cooperación con la marina de guerra. Véase Villiers, Patrick, *op. cit.*, nota 8, p. 9.

⁶⁹ Toussaint, Auguste, *op. cit.*, nota 9, p. 24.

⁷⁰ La tripulación de un navío corsario era menor que la de uno de guerra pero mayor a la de los navíos mercantes. Le Guellaff, Florence, *op. cit.*, nota 2, p. 216. Sobre el tema véase Lespagnol, André, *Entre l’Argent et la Glorie. La Course Malouine au Temps de Louis XIV*, Rennes, Éditions Apogée, 1995, pp. 81, 82, 111 y 118.

⁷¹ Villiers, Patrick, *op. cit.*, nota 7, pp. 23 y 93.

⁷² Véase Le Guellaff, Florence, *op. cit.*, nota 2, pp. 266-269.

⁷³ *Declaration Du Roi, Concernant a la Course sur les enemis de l’Etat*, París, P.G. Simon, 24 de junio de 1778, AGS, Leg. 551. Esta Declaración establecía también que los cañones del navío corsario serían proveídos por los arsenales de la marina. Véase Cunat, Charles, *Histoire de Robert Surcouf Capitaine de Corsaire*, París, Jules Chapelle et Cie, 1842, p. 15.

gran ingeniero militar. Así se armaron el Duc d'Anjou, el Duc de Bourgogne, el Comte de Toulouse y el Princesse de Savoie, entre otros.⁷⁴

La tripulación de un corsario incluía al Estado Mayor, compuesto por un capitán, un segundo, dos lugartenientes cuando menos, un piloto, un cirujano, y su asistente. Incluía también a la Maestranza, compuesta por un maestro cañonero, un maestro de velas, un maestro calafatero, un maestro carpintero y uno o dos maestros de tripulación, un capitán de armas, jefes de piezas de artillería, un cocinero, etcétera. Y finalmente la marinería que incluía marineros, mozos, aprendices, voluntarios, etcétera.⁷⁵

Las Ordenanzas de la Marina de agosto de 1681,⁷⁶ obra de Colbert, quien desde su llegada a la Marina en 1660 y toma del cargo de Secrétaire d'Etat à la Marine et aux Colonies en 1669⁷⁷ había anunciado su intención de vigilar la práctica del corso y de revisar la legislación de sus antecesores,⁷⁸ constituyeron conforme a Le Guellaff un verdadero *Corpus Iuris Maris*, al dedicar treinta y cuatro artículos al tema de las presas y ocho artículos a las patentes de marca o represalia. El papel de Colbert en materia de impulso al comercio será también de enorme importancia,⁷⁹ bajo el principio de *décharger le royaume de ses marchandises et y apporter de l'argent*.⁸⁰

Colbert se encargó de devolverle a Luis XIV la autoridad sobre la Marina, “rétablir la gloire et l'honneur du royaume sur mer”⁸¹ y de colocar a la Marina francesa al nivel de la holandesa, inglesa y española.⁸² Le dio

⁷⁴ Juet, Hubert, *op. cit.*, nota 11, p. 9.

⁷⁵ Le Guellaff, Florence, *op. cit.*, nota 2, p. 217. Podían sin duda ser más e incluso llegar a tener 200 hombres de tripulación. Véase Ducéré, Edouard, *Les Corsaires sous l'Ancien Régime*, Bayonne, E. Mourquet Libraire-Éditeur, 1895, p. 209.

⁷⁶ *Ordonnance d'août 1681 touchant la marine*, Paris, Thierry, 1681. Otra edición *Ordonnance de la Marine du mois d'Aout*, Paris, Chez, Charles Osmont, 1715. Véase también *Ordonnance de la Marine du mois d'Aout 1681. commentée et conférée sur les anciennes ordonnances le droit romain et les nouveaux Règlements*, Paris, 1714.

⁷⁷ Villiers, Patrick, *op. cit.*, nota 8, p. 155.

⁷⁸ Villiers, Patrick, *op. cit.*, nota 7, p. 27.

⁷⁹ Butel, Paul, *Européens et Espaces Maritimes (vers 1690-vers 1790)*, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, 1997, p. 59.

⁸⁰ Juet, Hubert, *op. cit.*, nota 11, p. 9.

⁸¹ Guy, Noël, *La Marine Française*, Paris, Fernand Nathan Editeur, 1937, p. 85.

⁸² Villiers, Patrick, *op. cit.*, nota 8, pp. 155 y 167.

un gran impulso tanto a la Marina de guerra como al corso de particulares que complementaría a la primera y en caso de desastre la supliría.⁸³

A partir de 1661, los navíos franceses enarbolaban un pabellón blanco⁸⁴ con la flor de liz, símbolo a decir de Patrick Villiers de la *royalisation* de los navíos de guerra.⁸⁵ Los primeros resultados de las acciones de Colbert se verían en las victorias francesas sobre España y Holanda en 1675 y 1676.⁸⁶ La tarea de Colbert habría de continuarse por Seignelay y Jérôme de Pontchartrain (su liquidador)⁸⁷ hasta el reinado de Luis XVI, “gracias a la cual Francia poseyó una marina sólo comparable con las de la época de Napoleón III y del siglo XX”.⁸⁸

Las Ordenanzas de la Marina de 1681 constituyen la legislación de base,⁸⁹ ordenadora de la anterior, para la práctica posterior del corso francés. Como veremos, las disposiciones posteriores sobre el tema harán poca diferencia respecto del texto de las Ordenanzas de 1681, hasta que con motivo de la guerra de independencia de los Estados Unidos en 1778 obligaron, debido a la activa participación francesa, a la expedición de la *Declaration Du Roi, Concernant a la Course sur les enemis de l’Etat* del 24 de junio de 1778,⁹⁰ texto de gran importancia que modifica las disposiciones de 1681 al impulsar al corso francés.⁹¹ Previamente se había expedido, el 28 de marzo de 1778 considerado éste como un nuevo texto general sobre corso y presas,⁹² y la *Ordonnance du Roi, concernant les prises Faites par les Vaiffeaux, Frégates & autres Bâtimens de sa Majes-*

⁸³ Merrien, Jean, *Histoire des corsaires*, Saint-Malo, L’Ancre de Marine, 1992, p. 76.

⁸⁴ Si bien la primera ordenanza que regularía el uso de banderas en materia de marina sería el *Règlement sur l’Admirauté* de julio de 1517, F. N. Dufriche-Foulaines, *op. cit.*, nota 65, vol. 1. También véase Villiers, Patrick, *op. cit.*, nota 8, p. 177.

⁸⁵ Villiers, Patrick, *op. cit.*, nota 8, p. 169.

⁸⁶ Butel, Paul, *op. cit.*, nota 79, p. 119.

⁸⁷ Merrien, Jean, *op. cit.*, nota 83, p. 80. Véase también Lespagnol, André, “Guerre est commerce maritime durant la phase initiale de la “seconde guerre de Cent Ans” 1688-1713”, en Association des Historiens Modernistes des Universités, *Les européens et les espaces océaniques au XVIIIe siècle*, París, Actes du Colloque de 1997, Presses de l’Université e Paris-Sorbonne, 1997, p. 85.

⁸⁸ Mollat Du Jourdin, Michel, *Europa y el mar*, traducción de Juan Vivanco, Barcelona, Crítica, 1992, p. 134.

⁸⁹ Toussaint, Auguste, *op. cit.*, nota 9, p. 95.

⁹⁰ *Declaration Du Roi, Concernant a la Course sur les enemis de l’Etat*, París, P.G. Simon, 24 de junio de 1778, AGS, Leg. 551.

⁹¹ Toussaint, Auguste, *op. cit.*, nota 9, p. 95.

⁹² Le Guellaff, Florence, *op. cit.*, nota 2, p. 33.

té.⁹³ Las ordenanzas de marina del 25 de marzo de 1765 dedican unos cuantos artículos al tema de las presas de guerra.⁹⁴

Durante la época revolucionaria las disposiciones sobre el corso marítimo y las presas en Francia sufrieron grandes cambios y fueron expedidas numerosas disposiciones,⁹⁵ como ejemplo:

1. *ARRÊTÉS relatifs à la retenue d'un décime par franc Ordonnée sur le produit net de toutes les prises faites sur les bâtimens de la République et du commerce, pour être employée au soulagement et à l'entretien des marins français faits prisonniers de guerre, Des 22 Ventôse an 6, 14 Brumaire et 7 Fructidor an 8, Paris, De L'Imprimerie de la République, Fructidor an VIII.*

2. *DÉCRET de la Convention Nationale, Du Février 1793, l'an second de la république Française, qui accorde des Primes aux Corsaires qui ramèneront des bâtimens ennemis chargés de subsistances, Chartres, Chez Fr. Labalte, 1793.*

3. *DÉCRET de la Convention Nationale, Du 2 Février 1793, l'an second de la République française. Contenant le modèle des lettres de marque pour l'armement en course, s.l.i., Del'Imprimerie de Mallard, 1793.*

4. *DÉCRETS de la Convention Nationale, Du 14 Février 1793, l'an second de la république française. I. Relatif au jugement des contestations qui pourront s'élever sur les Prises faites par les vaisseaux de l'Etat ou par les Corsaires. 2. Qui accorde 100 livres de récompense à ceux qui découvriront ou seront arrêter une personne rangée par la loi dans la classe des Emigrés, ou dans celle des Prêtres qui doivent être déportés, s.l.i., Del'Imprimerie de Mallard, 1793;*

5. *DÉCRET de la Convention Nationale, Du 19 Février 1793, l'an 2 de la République Française. Relatif aux Prises amenées dans les Ports de la République, Bordeaux, Del'Imprimerie de Simon Lacourt, 1793, etcétera.*

⁹³ *Ordonnance Du Roi, concernant les prises Faites par les Vaiffeaux, Frégates & autres Bâtimens de sa Majesté. Du 28 Mars 1778, Paris, De L'Imprimerie Royale, 1778.*

⁹⁴ *Ordonnance Du Roi, concernant La Marine. Du 25 Mars 1765, Paris, De L'Imprimerie Royale, 1765.*

⁹⁵ Le Guellaff, Florence, *op. cit.*, nota 2, p. 33. Véase, asimismo, Robidou, F., *Les derniers corsaires malouins. La course sous la République et l'Empire 1793-1814*, Paris, Imprimerie Oberthur, 1919.

Estas disposiciones culminarían con el *Règlement sur la course maritime*⁹⁶ del 2 Prairal del año 11 (1802) que se mantendría vigente hasta el fin del Imperio.⁹⁷

Dunkerke y Saint Malo serán las dos ciudades corsarias por excelencia, la segunda de ellas dedicada a la caza del comercio español y cuyas fortificaciones fueron consolidadas por Vauban. Corsarios franceses como Duguay-Trouin se desempeñaron desde dicho puerto fundamentalmente.⁹⁸

Existen diversas obras recopilatorias sobre el derecho de corso y presas en Francia. Su número acredita la importancia de la materia y la complejidad de la misma. Su rareza actualmente es notable.

Así, René-Josué Valin⁹⁹ publica en 1766, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*.¹⁰⁰ En dicha obra Valin “offre un bon état récapitulatif de la législation et de la jurisprudence depuis l'ordonnance de 1373 jusqu'à la guerre de l'Independance américaine”.¹⁰¹ Dedicó el libro III, título IX al derecho de presas y el título siguiente a las patentes de corso o de represalia (*Des lettres de marque ou de représailles*). Valin afirma que la primera de las reglas del corso marítimo es la de contar con un permiso o comisión de la autoridad,¹⁰² por lo que menciona que “La razón primitiva de esta ley es que nadie sino el Soberano tiene el derecho de hacer la guerra”.¹⁰³ Le corresponde en Francia al almirante la tarea de otorgar las patentes de corso a fin de que la guerra pueda hacerse legítimamente y por eso le interesa al Estado que el

⁹⁶ *Règlement sur la course maritime; ouvrage utile aux Armateurs, Négocians, Agents de change, Courtiers, Capitaines, Marins, et généralement à tout ce qui tient au Commerce ainsi qu'à la Navigation. Donné à Saint-Cloud, par le premier Consul Bonaparte, Bordeaux, De l'imprimerie de Simard, 1804.*

⁹⁷ Le Guellaff, Florence, *op. cit.*, nota 2, p. 33.

⁹⁸ Villiers, Patrick, *op. cit.*, nota 7, p. 71.

⁹⁹ Abogado y procurador del rey en el Almirantazgo de la Rochelle.

¹⁰⁰ Valin, René-Josué, *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Chez Jérôme Legier, Imprimeur du Roi, 1766, 2 ts. Otro de los comentaristas de esta Ordenanza fue Émerigon, Balthazard-Marie, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, par M***, París, J. Mossy, 1780. Véase asimismo *Conférence de l'Ordonnance de la Marine de 1681 avec les anciennes ordonnances, le droit romain et les réglemens*, París, Saugrain et Prault, 1715.

¹⁰¹ Le Guellaff, Florence, *op. cit.*, nota 2, p. 17.

¹⁰² Valin, René-Josué, *op. cit.*, nota 100, t. II, p. 214. Véase Villiers, Patrick, *op. cit.*, nota 8, p. 48.

¹⁰³ Valin, René-Josué, *idem*.

curso se haga bajo las reglas y conforme a las leyes de la guerra, sin excesos con los enemigos y sin injuria para los amigos y aliados.¹⁰⁴

Aquí Valin cita a don Félix Joseph de Abreu y Bertodano, uno de los autores más importantes sobre la materia en el mundo hispánico, quien señalaba en *Tratado jurídico-político sobre pressas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso* que:

los Navios Armados en Guerra, y deftinados al Corfo, deben llevar legítima Patente, para que en fu virtud, puedan Apreffár las Embarcaciones, y Efectos de los Enemigos de el Eftado, y que efta, debe defpacharfe por el Soberano de quien fea Subdito el Corsario; pues por razon del Vaffallage, y obediencia, que todo Subdito debe a fu legitimo Dueño, eftá obligado indifpenfablemente á pedir dicha Patente.¹⁰⁵

Por otra parte, las Ordenanzas de marina de 1748 establecían como obligatorio el que las embarcaciones que se equiparan para el comercio o en guerra, debían contar con la patente respectiva.¹⁰⁶ Valin utiliza la primera edición de la traducción al francés por Poncet de La Grave de la obra de Abreu y Bertodano.¹⁰⁷

El mismo Valin publica en 1763 su *Traité des Prises*¹⁰⁸ en dos volúmenes que constituye una síntesis del derecho francés en la materia.

Unos años después, en 1784, aparece la obra de Daniel-Marc-Antoine Chardon, *Code des prises, ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, règlements et décisions sur la course*

¹⁰⁴ *Ibidem*, pp. 214 y 215.

¹⁰⁵ Abreu y Bertodano, Félix Joseph de, *op. cit.*, nota 25, p. 151.

¹⁰⁶ *Título II del Tratado X de las Ordenanzas Generales de la Real Armada*, 1o. de enero de 1751, AGN, Bandos, vol. 14, exp. 12, fs. 1-62, artículo CI (en lo sucesivo O.M. 1748).

¹⁰⁷ Se trata del Abreu y Bertodano, Félix Joseph de, *Traité juridico-politique sur les prises maritimes, et sur les moyens qui doivent concourir pour rendre ces Prises légitimes. Ouvrage traduit de l'Espagnol, de Monsieur le Chevalier D'Abreu, Membre de l'Académie Espagnole, et actuellement Envoyé Extraordinaire de S.M. Catholique auprès du Roi de la Grand-Bretagne*, París, Chez la Veuve Delaguette, 1758. Existe una segunda edición publicada en París por Laurens en 1802.

¹⁰⁸ Valin, René-Josué, *Traité des prises, ou principes de la jurisprudence française, concernant les prises qui se font sur mer ; par l'auteur du nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine*, La Rochelle, Jér. Legier, 1763, vol. 2.

et l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'à présent, en dos volúmenes.¹⁰⁹

En 1795 se publica en Gotinga el Ensayo sobre armadores presas y re-presas¹¹⁰ de Martens quien, por cierto, también cita la obra de Abreu y Bertodano.

Posteriormente en 1799 (año VII de la República) se publica en París la obra de Auguste C. Guichard, *Code des prises maritimes et des armemens en course*, en dos tomos.¹¹¹

Guichard inicia su obra comentando que fue difícil iniciar su trabajo al apreciar la obra de Valin, quien le dedica dos gruesos volúmenes en cuarto solamente a comentar la Ordenanza de 1681. Menciona, asimismo, la obra de Chardon compuesta igualmente por dos gruesos volúmenes también en cuarto.¹¹²

Sin embargo, Guichard decide reducir su obra a dos volúmenes en doce “a fin de hacerlo más portátil, infinitamente menos caro y sobre todo, responder a la necesidad derivada de las actividades de los armamentos en corso”.¹¹³

El autor hace una referencia sumamente interesante respecto de los contenidos de las diversas reglamentaciones sobre corso aplicables, como señalamos en otro lugar,¹¹⁴ claramente a las disposiciones hispánicas sobre el mismo. Dicha observación es la siguiente:

¹⁰⁹ Chardon, Daniel-Marc-Antoine, *Code des prises, ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, règlements et décisions sur la course et l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'à présent*, París, Imprimerie Royale, 1784.

¹¹⁰ Martens, Georg-Friedrich von, *Essai concernant les Armateurs, les Prises et surtout les Reprises*, Gotinga, J. C. Dieterich, 1795. De este texto existe una edición en inglés traducida y anotada por Thomas Hartwell Horne de la cual se publicó una edición facsimilar en 2004 por The Lawbook Exchange. Véase Martens, Georg Friedrich von, *An Essay on Privateers, Captures, and Particularly on Recaptures, According to the Laws, Treaties, and Usages of the Maritime Powers of Europe. To Which is Subjoined, A Discourse, In Which the Rights and Duties of Neutral Powers are Briefly Stated*, traducción del francés y notas de Thomas Hartwell Horne, Londres, E. y R. Brooke y J. Rider, 1801.

¹¹¹ Guichard, Auguste C., *Code des prises maritimes et des armemens en course*, París, Chez Garnery, Ventose an VII de la République. De la obra de Guichard se publicó en 2006 una edición facsimilar por Elibron Classics series, Adamant Media Corporation.

¹¹² *Ibidem*, p. V.

¹¹³ *Ibidem*, p. VI. La traducción es nuestra.

¹¹⁴ Cruz Barney, Óscar, *op. cit.*, nota 26, p. 133.

...les lois sur la matière sont essentiellement temporaires, qu'on les renouvelait presque mot à mot, ou sous de légères différences de circonstances, à l'ouverture et pendant la durée de chaque guerre; qu'ainsi ces lois, ces réglemens ne sont généralement que la répétition les uns des autres...¹¹⁵

El mismo año apareció en París el primer tomo del *Nouveau code des prises, ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens et décisions sur la course et l'administration des Prises, depuis 1400 jusqu'au mois de mai 1789... suivi de toutes les lois, arrêtés... et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu'à présent*, por Sylvain Lebeau.¹¹⁶

Afirma Le Guellaff que los dos primeros volúmenes de la obra no son más que una nueva edición del Código de Presas de Chardon, adicionadas con cerca de cincuenta nuevas piezas legislativas, siguiendo el método de dicho autor. Le atribuye estos dos primeros volúmenes a otro escritor de nombre Desaint, en ese entonces Chef du bureau des gens de mer.¹¹⁷

La obra de Lebeau incluye en el primer volumen según Le Guellaff, un discurso preliminar sobre la legislación marítima que es un análisis del tomo II de la obra de Domenico Alberto Azuni.¹¹⁸

En 1804 (XIII de la República) aparece la obra de F. N. Dufriche-Foulaines, quien adopta el orden cronológico como Lebeau; se trata del *Code des prises et du commerce de terre et de mer*.¹¹⁹

Se trata de la más útil de todas las obras señaladas en lo referente a la materia de corso y presas. Inicia con un repaso de los orígenes y progresos de la legislación marítima. Se refiere a las leyes expedidas durante la guerra de sucesión en España como severas y numerosas. Las fuerzas navales disponibles en 1700 eran sumamente limitadas y la guerra iniciada en 1702 las debilitó de manera importante. Pocos eran los buques que

¹¹⁵ Guichard, Auguste C., *op. cit.*, nota 111, vol. I, p. VII.

¹¹⁶ Lebeau, Sylvain, *Nouveau code des prises, ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglemens et décisions sur la course et l'administration des Prises, depuis 1400 jusqu'au mois de mai 1789... suivi de toutes les lois, arrêtés... et autres actes qui ont paru depuis cette dernière époque jusqu'à présent*, París, Imprenta de la République, 1799-1801.

¹¹⁷ Le Guellaff, Florence, *op. cit.*, nota 2, p. 19.

¹¹⁸ Puede consultarse en castellano. Véase Azuni, Domingo Alberto, *Sistema universal de los principios del derecho marítimo de la Europa*, traducción de D. Rafael de Rodas, Madrid, Imprenta Gomez Fuentebro y Compañía, 1803, t. II.

¹¹⁹ Dufriche-Foulaines, F. N., *op. cit.*, nota 65.

podían ostentar el pabellón español en ese momento. Uno de los pocos navíos construidos en el periodo que va de 1702 a 1704 fue en Campeche, el Nuestra Señora de Guadalupe, “tenido como el mejor buque de la Armada en esa época”,¹²⁰ al que le siguieron el Nuestra Señora del Rosario y el Santiago.

No olvidemos que precisamente el 5 de agosto de 1702 se expidió en España una Ordenanza de Corso para españoles y franceses que tuvo gran influencia en las ordenanzas posteriores.¹²¹ Respecto a esta ordenanza, Valin señala que esta totalmente conforme a las disposiciones de la Ordenanza de la Marina de 1681 de Luis XIV ya que los copia en su mayor parte.¹²²

En 1855 aparece publicado el Tratado de presas marítimas¹²³ de Alphonse de Pistoye y Denis Charles Duverdy que ya no es una recopilación de legislación como los textos franceses anteriores sino una obra metódica y reunión de opiniones de diversos autores.¹²⁴

El *Répertoire méthodique et alphabétique de législation de doctrine et de jurisprudence* de Aine Dalloz¹²⁵ contiene asimismo un amplio texto dedicado al derecho de presas, cuyas ediciones posteriores a 1856 estarán inspiradas, según Le Guellaff, en el texto de Pistoye y Duverdy.¹²⁶ Incluye al final una tabla cronológica de leyes y disposiciones sobre derecho de presas.

¹²⁰ Cervera Pery, José, “La guerra de sucesión en el escenario americano”, *Revista de Historia Naval*, Madrid, año XVIII, núm. 71, 2000, p. 77.

¹²¹ Véase Cruz Barney, Óscar, *op. cit.*, nota 26, pp. 362-369.

¹²² Valin, René-Josué, *op. cit.*, nota 100, t. II, p. 412.

¹²³ Pistoye, Alphonse-Charles de y Duverdy, Denis Charles, *Traité des prises maritimes, dans lequel on a refondu en partie le traité de Valin, en l'appropriant à la législation nouvelle*, París, A. Durand, 1855. Una segunda edición aumentada aparece en 1859.

¹²⁴ Le Guellaff, Florence, *op. cit.*, nota 2, p. 21.

¹²⁵ Dalloz, Aine, *Répertoire méthodique et alphabétique de législation de doctrine et de jurisprudence*, nueva edición, París, Au Bureau de la Jurisprudence Générale, 1849-1864. La voz Prises Maritimes aparece en el tomo 36, pp. 912-984.

¹²⁶ Le Guellaff, Florence, *op. cit.*, nota 2, p. 24.