

**ISSN versión electrónica: 2386-8902**

**Patricia Zambrana Moral, El transporte en la Ordenanza de la Marina francesa de 1681, Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2015, 173 págs.**

**Elena Sáez Arjona**

**Resumen:** La autora está considerada una de las mejores estudiosas actuales de la historia del transporte marítimo medieval y moderno en las fuentes jurídicas del Derecho catalán, castellano y francés. Se centra en el estudio de la Ordenanza de la Marina Francesa de 1681, de una proyección internacional considerable. En su redacción quizás interviniera, aunque no está lo suficientemente claro, Jean-Baptiste Colbert, como también Henry François Lambert d'Herbigny, Gabriel Nicolas de La Reynie, Roland Le Vayer de Boutigny y Bonaventura de Fourcroy. El contrato de pasaje y el transporte de mercancías por vía marítima es lo que más ocupa la atención de Zambrana.

**Palabras clave:** Patricia Zambrana Moral, Ordenanza de la marina francesa de 1681, Fletamento, Contrato de pasaje, Jean Marie Pardessus, Jean-Baptiste Colbert.

© Book review realizado totalmente 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 también dentro del proyecto "Inteliterm: Sistema inteligente de gestión terminológica para traductores" (ref. FFI2012-38881, 2012-2015).

La monografía que nos cabe el honor de recensionar, relativa al transporte en la Ordenanza de la Marina francesa de 1681, es fruto de una intensa labor investigadora de la profesora titular de Historia del Derecho y de las Instituciones de la Universidad de Málaga, Patricia Zambrana Moral, enmarcada en el seno del Proyecto de Excelencia subvencionado por la Junta de Andalucía: Derecho europeo uniforme de contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medio-ambientales y económicas (P09-SEJ-4827) y, parcialmente, el Proyecto INTELITERM: Sistema inteligente de gestión terminológica para traductores (FFI2012-38881, 2012-2015. MEC). Nos encontramos ante una obra conducida con gran rigurosidad y método. Con un absoluto conocimiento y un correcto tratamiento de las fuentes manejadas. En este sentido, aparte su valor jurídico intrínseco, la A. ha realizado una extraordinaria exégesis de los textos de fuentes históricas de gran erudición, que no están al alcance de muchos de sus colegas contemporáneos, lo que nos demuestra un profundo conocimiento del Derecho marítimo histórico. Conviene tal vez, para que el lector se haga cargo del perfil de esta obra, exponer su estructura y contenido.

La obra se encuentra vertebrada en cuatro capítulos. En el primer capítulo la A. sitúa, como una especie de friso, el propósito que empuja su investigación, que no es otro que el estudio del transporte marítimo de personas y mercancías en la Ordenanza de la Marina

francesa de 1681, centrándose en el pasaje marítimo que –como reconoce–, se trata de uno de los contratos menos estudiados a nivel legislativo y doctrinal «tal vez porque se le atribuía menor importancia en relación al transporte de mercancías o por su inferior incidencia en la práctica» (p. 2, nota 1), objetivo que, sin lugar a dudas, constituye una labor digna de encomio. Como ha señalado, con notorio acierto, «no hay duda de que estamos ante un texto trascendental en la historia del derecho marítimo tanto en sus aspectos formales como sustantivos» (pp. 10-11). En este sentido, se aporta una primera valoración crítica de la Ordenanza de la Marina francesa recogiendo selectivamente las distintas posturas doctrinales sobre la misma. Destacan autores franceses como René Josué Valin, Beaussant que calificaba la Ordenanza como «un Código completo para la marina mercante» (p. 11); Mauro Morrone para quien era considerada un «nobile monumento di sapienza legislativa». En nuestro país, España, ha sido considerada por Joaquín Garrigues Díaz-Cañabate (1899-1983) como «el primer ejemplo de codificación estatal en materia de Derecho marítimo» (p. 13).

Como se nos señala en la obra, la promulgación de la Ordenanza obedeció a causas relacionadas con la seguridad jurídica en el comercio marítimo. Entre ellas, la necesidad de «reformar» la institución del Almirantazgo considerado «el órgano más importante de la administración marítima francesa» (p. 14). Llegó a convertirse en «el primer texto de derecho marítimo de carácter nacional» redactado en Europa. El objetivo era lograr una unificación del derecho marítimo público y privado. Asistimos, como demuestra la A., a la nacionalización del derecho marítimo, es decir, a una sustitución del derecho marítimo común y consuetudinario por unos nuevos derechos nacionales que procedían de leyes basadas en antiguos usos y costumbres marítimas (p. 15). Todo ello se lograría gracias a la instauración de la monarquía absoluta en Francia y la formación de los Estados modernos. Pues, Luis XIV «pretendió unificar los usos comerciales y marítimos»; completando y sustituyendo aquellos «que el tiempo y el desarrollo del comercio había derogado o demostrado su insuficiencia» (p. 17). Sobre el proceso de redacción de la Ordenanza, el cual no se ha conservado, la A. deja apuntado, si bien sin entrar en un análisis circunstanciado de la cuestión, que no hay duda de la participación del Ministro Jean-Baptiste Colbert (1619-1683), siguiendo la opinión de Jean Marie-Pardessus: «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» (p. 16). Junto a él, los autores señalan a Henry François Lambert d’Herbigny, Gabriel Nicolas de La Reynie, Roland Le Vayer de Boutigny y Bonaventure de Fourcroy. De otro lado, respecto a las fuentes, la A., siguiendo un exhaustivo análisis del articulado, aprecia concordancia con diferentes textos jurídicos, aparte de los tradicionalmente señalados como los Rôles d’Oléron, incluye: el Llibre del Consolat del Mar, las Ordenanzas de Wisby, o los Estatutos de Marsella, entre otros. Con estos mimbres, el presente volumen es un buen exponente que refuerza la tesis que la A. viene proponiendo, producto de una fecunda labor investigadora con apreciables frutos<sup>1</sup> respecto de la existencia de unos principios comunes que justifican la configuración de un derecho marítimo uniforme europeo en el ámbito de los contratos.

Entrando ya en materia, la estructura de la obra es ágil y bien equilibrada. Tras este primer capítulo introductorio, se avanza en un segundo capítulo con un examen centrado en el estudio del transporte de hombres libres y esclavos en la Ordenanza de 1681 y en disposiciones complementarias. El Libro III del texto de 1681 regula los contratos marítimos: el fletamento (“Chartes-parties, Affrètements ou Nolisements”), el préstamo

a la gruesa, el seguro y contratos de miembros de la tripulación. Ello sabido, sépase también que, ni la Ordenanza, ni el Code de commerce de 1807 regulan el contrato de pasaje, que, por el contrario, sí se había recogido en otros textos legislativos del Derecho histórico como el Digesto, los Estatutos de Marsella de 1253 a 1255, las Costums de Tortosa, el Νόμος Ποδίων Ναυτικός, o el Llibre del Consolat de Mar. De nuevo, la A. ha mostrado una gran madurez científica acometiendo este trabajo, pues, nos hallamos ante una compleja cuestión debido a la ausencia de regulación. Ha sabido deshacer este nudo gordiano identificando la presencia de la figura del pasajero y de otras personas que iban a bordo de la nave y no formaban parte de la tripulación como (hombres libres y esclavos), bien a través de las menciones expresas en la Ordenanza, o en otros casos, de forma deducible en el contexto, «reconociendo su lógica presencia en las travesías marítimas y su exposición a los riesgos del mar». (p. 24). Consignado esto, no es de extrañar que la A. se desligue de aquellas opiniones, más o menos comunes, que han justificado la escasa entidad histórica del pasaje para que fuese merecedor de un tratamiento jurídico propio, ni aún diferenciado del contrato de fletamento (p. 23). El tratamiento que se hace del contrato de pasaje es sumamente interesante, logrando trazar con exactitud todos sus elementos. La A. va intuyendo, conforme analiza las normas relativas a los oficiales y miembros de la tripulación contenidas en la Ordenanza, su relación con el pasajero (peregrí) y apunta, pero sin entrar en su desarrollo, algunas de sus obligaciones y funciones a bordo de la nave sobresaliendo, entre todas, el pago del precio. La parte central de este segundo capítulo está dedicada, por tanto, a la relación del pasajero con los miembros de la tripulación. Para dicha tarea, se detiene en el abordaje de la regulación de las competencias de los implicados en la aventura marítima en la Ordenanza de 1681. Comienza con el ujier y otros oficiales del Almirantazgo. El cuerpo de huissiers visiteurs creado por la Ordenanza para garantizar la seguridad de los buques destinados al transporte de pasajeros, tenían entre otras funciones el encargo de inspeccionar los pasajeros que iban en el barco y las provisiones que llevaban consigo. De otro lado, se nos especifica como en la Cancillería de los Consulados franceses en el extranjero, existía un registro firmado y rubricado por el cónsul y el embajador más antiguo en ejercicio, «novedad respecto a otras normas y reglas generales que sólo exigían que los registros fuesen firmados y rubricados por el oficial del lugar» (p. 32, nota 26), en el cual se inscribían, entre otras cosas, las pólizas de embarque que se depositaban de los marineros y pasajeros. De dicha regulación, se hace manifiesto, en efecto y tal como señala la A., la necesidad de una inscripción registral de los efectos que el pasajero embarcaba en la Cancillería de los Consulados franceses en el extranjero (p. 32). Especial tratamiento merece el análisis de la relación del pasajero con el capitán, maestro o patrón por la importancia de su figura (se utilizan los tres vocablos indistintamente) en el contrato de transporte marítimo. La figura del capitán se contiene en el Título primero, del Libro segundo de la Ordenanza de 1681.

La A. se centra a lo largo de todo su análisis en aquellas disposiciones fletamentarias que podían ser aplicadas por analogía al contrato de pasaje. Se contempla con detalle la figura del capitán en varios aspectos: en el procedimiento para la obtención del título donde se requería al menos una experiencia de navegación de cinco años y un examen público; la capacidad de contratación del resto de los miembros de la tripulación (marineros, pilotos, otros oficiales, etc.); la obligación de llevar un registro firmado y rubricado en cada folio por uno de los interesados en la travesía marítima, indicando, en lo que al contrato de pasaje concierne «cualquier acontecimiento que pudiese afectar a la carga (y, en su caso, a los pasajeros)» (p. 37). Asimismo, sobre el capitán se nos dice que durante la travesía podía

hipotecar el buque, así como solicitar préstamos utilizando como garantía la propia nave o sus aparejos para hacer frente a reparaciones; incluso, podía llegar a entregar en prenda y vender las mercancías que pertenecían al cargamento, contando en todo caso con pagar el precio, sin obviar la venta de los demás efectos. El análisis indica también que el maestre tenía por obligación la finalización del viaje por el que se había contratado, so pena de indemnización de daños y perjuicios a los propietarios del buque, los mercaderes y, como apostilla la A. «(lógicamente a los pasajeros) que podían ejercer las correspondientes acciones contra él» (p. 39). Asimismo, se le impedía entrar en un puerto extranjero sin necesidad, y sólo podía hacerlo en casos de persecución de piratas, o tempestad. De igual forma –añade la A.– era castigado con la pena corporal si cometía delito de hurto, modificaba la ruta marcada, o hacía naufragar la nave, entre otros casos (p. 40). En relación con el contrato de pasaje y las formalidades que debían cumplir, se conminaba al capitán a entregar antes de iniciar la aventura marítima en el archivo del Almirantazgo del lugar de partida un listado de la tripulación (“rol”). En él debían figurar los datos personales referidos a los miembros de la tripulación y los pasajeros «así como declarar a su regreso los que traiga de vuelta y los lugares donde dejó a los restantes» (p. 41). La A. alude específicamente a la importancia de este documento cuya custodia y confección correspondían al capitán, pudiendo llegar a imponérsele una pena de hasta setenta libras (que se incrementaría con el tiempo) por cada pasajero que no figurase en el “rol”. Detrás de esta obligación del maestre se encerraba el peligro de que los buques fuesen utilizados para ayudar a condenados o fugitivos para huir del país ya que, como subraya la A., en el listado de la tripulación constaban únicamente aquellos que poseían un pasaporte válido y, en el caso de extranjeros, los que poseían un documento visado por la autoridad civil competente del puerto de salida. En un mismo orden de cosas, el presente volumen continúa con una cuestión atinente al poder disciplinario del capitán en relación con los pasajeros, toda vez que la Ordenanza de 1681, sólo hacía referencia a los marineros. La doctrina se encuentra dividida. La A. sostiene que el poder de disciplina del capitán, no obstante la severidad de los castigos, se hacía extensivo a los pasajeros. De esta forma, podía arrestarlos y encarcelarlos para mantener el orden en la nave, pero sin imponer los castigos reservados a los marineros (p. 48).

Otra obligación que guarda relación más directa con el contrato de pasaje y de fletamento se concreta en la responsabilidad de procurar que la nave estuviese en las condiciones óptimas para la navegación. De una parte, los pasajeros debían contar con un alojamiento en condiciones apropiadas; de hecho, se menciona una Sentencia del Tribunal de Comercio de Havre, de 18 de octubre de 1827, sancionando la insuficiencia de camarotes para alojar todo el pasaje. De otra parte, el maestre, debía atender a las provisiones y víveres como bebida, medicinas y comida necesarias para la tripulación y pasajeros «si no corría por cuenta de éstos». Es necesario enfatizar esta última idea puesto que, como pone de manifiesto la A., en el precio del pasaje no se menciona nada sobre la obligación de prestar alimentos, independientemente de que cada pasajero podía embarcar con sus propias provisiones. Se subraya, además, la prohibición expresa del capitán de consumir, vender o esconder los víveres, bajo castigo que conllevaba pena corporal. Otras cuestiones en relación con las funciones del capitán respecto del estado civil (nacimientos, matrimonios, fallecimientos), los testamentos marítimos y la transmisión del matrimonio mortis causa son abordados en esta sección. Correlativamente, no podía faltar un análisis de la figura del aumosnier/aumônier con relación a los pasajeros. Según estatuye la Ordenanza de 1681, este era un sacerdote encargado de officiar la misa de los domingos,

impartir los sacramentos, realizar la oración pública de la mañana y la de la tarde (obligatoria salvo impedimento legítimo). Pero, esta figura desaparecería con la penetración del protestantismo y el arrinconamiento de la religión católica con la Ilustración. El aumosnier estaba bajo las órdenes del capitán, poseía el grado de oficial (sólo en sentido figurado) y sus competencias a bordo de la nave se centraban en el sacerdocio, y los ejercicios religiosos y el consuelo de enfermos (p. 56). También la Ordenanza se ocupó de regular la figura del escribano de la nave. Era el encargado de llevar un registro haciendo constar todo lo referente a los aparejos de la nave, provisiones, el nombre de los pasajeros, el flete, los miembros que componían la tripulación, los fallecidos durante la travesía, de cuyos testamentos, incluidos los pasajeros, se encargaba el escribano, pues su diario «daba fe en justicia debiendo abstenerse, bajo pena de muerte, de efectuar cualquier anotación contraria a la verdad» (p. 59). Otra figura que recoge la Ordenanza era el médico/cirujano. Poseía la categoría de oficial mayor. La A. afirma que era obligatorio llevar uno o dos médicos/cirujanos a bordo siguiendo a Jean Marie Pardessus, quien sostiene que esta obligación constata una costumbre anterior contenida en el Código sueco de 1667 (p. 60, nota 119). Por el contrario, otras opiniones como las de A. Beaussant estimaban innecesaria la figura del médico en la navegación de cabotaje, con independencia de que fuese de gran o pequeño cabotaje y del número de tripulantes a bordo por la facilidad de alcanzar la costa. Dicha discrepancia, obedece –como aclara la A.– a «la oscuridad de las Ordenanzas de 1681 y de 5 de junio de 1717, [que] se resolvería con la Ordenanza de 4 de agosto de 1819 que obligaba a las naves que realizaran 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» (ídem, nota 120). En este apartado, se detallan también las prohibiciones y limitaciones del médico/cirujano, entre otras: la prohibición de exigir ni recibir ningún salario de marineros o soldados heridos o enfermos por el tratamiento de enfermedades o heridas sobrevenidas en el mar; en este sentido, la A. sigue la opinión de la doctrina que defiende el derecho del facultativo a cobrar un salario por enfermedad o herida ajena al servicio a bordo del buque. Concluye este epígrafe con la figura de los marineros y, concretamente, la relación con los tipos contractuales analizados. Como ya ha sido reseñado, los marineros tenían prohibido abandonar el buque hasta que finalizara el viaje por el que habían sido contratados y se había procedido al amarre y descarga en el puerto; tampoco podían coger víveres u otras provisiones sin el consentimiento del capitán bajo sanción de la pérdida de su salario por un mes o sanciones superiores. Subraya la A. que, para garantizar la seguridad a bordo y el avituallamiento, se castigaba con la pena de muerte a aquel marinero que «derramaba la bebida, perdía el pan, contribuía al hundimiento de la nave, incitaba a un motín o agredía al capitán con armas» (p. 67).

La tercera sección de este capítulo se ocupa del testamento marítimo. Se centra exclusivamente en aquellos aspectos que inciden sobre la muerte y última voluntad del pasajero/viajero. Se parte de la premisa de considerar el testamento otorgado a bordo como un «acto auténtico» con los mismos efectos que cualquier otro. Respecto de los requisitos de los testamentos de las personas que morían durante la travesía, se especifica que debían hacerse por escrito y firmados por el testador, caso del testamento ológrafo, o recibidos por el escribano (o capitán en su defecto) y en la presencia de tres testigos que también firmaban junto al testador. La principal conclusión que se extrae de estas páginas es la facultad de cualquier pasajero para hacer testamento durante la aventura marítima en las mismas condiciones que los miembros de la tripulación con base en la Ordenanza

de 1681 que no establecía ninguna distinción, luego “ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus”. No obstante, lo anterior, la sucesión no tendría carácter universal pues, sólo se limitaba a bienes que los fallecidos llevaban consigo a bordo, restricción que desaparecería en el Código Civil de 1804, admitiendo la validez de los testamentos marítimos por todos los bienes del testador (p. 70, nota 154). Correlativamente, en el análisis del transporte marítimo de esclavos, la singular condición jurídica del este, es aprovechada por la A. para trazar una panorámica reveladora acerca de las disposiciones que la reglamentaban, dado su destacado interés histórico-jurídico.

El tercer capítulo se nutre de un exhaustivo análisis del contrato de fletamento («Chartes-parties, Affrètements ou Nolisements»), con especial atención al flete («fret ou nolis») y al conocimiento de embarque. Zambrana aporta interesantes datos acerca de este contrato pues, comienza por situarlo como «uno de los principales contratos, por no decir el más importante, dentro del derecho de la navegación marítima» (p. 89).

A partir de aquí, lo primero que precisa es la terminología empleada en la Ordenanza de 1861: «toute convention por le loüage d'un vaisseau, appellée charte-partie, affrètement ou nolisement» (p. 92). En esta dirección de pensamiento, y sin el propósito de explicar las distintas posturas doctrinales sobre el concepto y la naturaleza jurídica, P. Zambrana Moraé considera que el fletamento no se circunscribe exclusivamente al transporte de mercancías. Se detiene también en analizar los aspectos formales de este contrato; las partes contratantes: de un lado los mercaderes (fletador/cargador) y de otro, el maître o capitán o los propietarios de la nave. Interpreta la A., a tenor de las reglas contenidas en la Ordenanza, que, cuando el contrato era suscrito por el capitán, actuaba como representante del propietario y por tanto lo suscribía en nombre de éste, igual que en el contrato de pasaje desarrollado en el capítulo anterior. Un segundo objeto de atención son los aspectos formales del contrato. Sobre el particular se describe con detalle su contenido: «el nombre y porte de la nave, los nombres del capitán y del fletador, y el lugar y el tiempo de la carga y descarga, el precio o flete (freto ou nolis) con los posibles intereses de demora y estadías, pudiendo las partes añadir otras condiciones que considerasen convenientes, quedando a la autonomía de la voluntad de las mismas, siempre que no fuesen contrarias a los usos y costumbres, a la equidad natural y a las leyes» (p. 95). Con relación al flete, puntualiza el empleo de indistinta terminología fruto del interés de unificar la tradición mediterránea y atlántica referido al precio o al elemento real del contrato «le loyer des vaisseaux, appellé fret ou nolis». A continuación, nos explica la obligación principal del fletador, cual era el pago del flete una vez que habían llegado al puerto de destino las mercancías; la modalidad de fletamento más utilizada regulada en la Ordenanza era el fletamento “à cueillette” por tonelada o quintal entendida como aquel «en el que la nave hace escalas sucesivas en su viaje, transportando partidas de mercancías de diversos cargadores, en una navegación más o menos regular» (p. 103). Asimismo, el capítulo aporta interesantes datos sobre cuestiones como el privilegio que se concedía al cargador en caso del fletamento “à cueillette” cuando el mercader quería retirar sus géneros antes de la salida de la nave, pues, debía entonces afrontar los gastos y pagar la mitad del flete; el derecho del capitán a descargar todo el género hallado en la nave que no hubiese sido declarado; la obligación del fletador que retiraba las mercancías durante la travesía a abonar la totalidad del flete, a excepción de que la retirada fuese por un hecho imputable al capitán que, debía entonces responder por daños y perjuicios. Precisamente al maestre, en otras situaciones, se le adeudaba el flete completo, así como los daños y perjuicios provocados por el retraso cuando fletada la nave para una

navegación de ida y vuelta, era retenida durante el viaje o en el lugar de la descarga por culpa del mercader. En este caso, la A. entiende que se trataba de una regla establecida siguiendo estrictos criterios de reciprocidad. Del mismo modo, el capitán debía indemnizar al mercader los daños y perjuicios si por un hecho a él imputable, la nave se retrasaba en la descarga o durante la navegación. La A. nos sitúa en el supuesto de echazón, argumentando que se pagaba el flete por las mercancías arrojadas; no obstante, el valor de los géneros perdidos que recaía sobre la nave y el precio como sobre los efectos no arrojados, el capitán exclusivamente contribuía por la mitad del flete y la mitad del valor de la nave (p. 109-110).

Sin embargo, en caso de naufragio, encalladura, saqueos de piratas, o por robo por enemigos, las mercancías perdidas no generaban derecho al flete, y el capitán se obligaba a devolver lo que se había entregado a cuenta, sino constaba pacto contrario. En palabras de la A. «se trata de una regulación acorde con la justicia que sería aplicable con independencia del tipo de fletamento» (p. 112). En la hipótesis de prohibición de comerciar en los puertos donde el buque hacía escala, se debía regresar con la totalidad de las mercancías y, únicamente se adeudaba al capitán el flete de ida. Otra posibilidad que se contempla es que la persona que había sido designada en el conocimiento de embarque se negase a recibir las mercancías de la nave, en este caso, el maestro podía venderlas para cobrar su flete aun no existiendo causa que lo justificara (p. 111).

La Ordenanza insiste en que el capitán cobraba el flete de los géneros que habían sido salvados del naufragio si llegaban al puerto de destino, sin embargo, si no podía recurrir a una nave de sustitución para transportar las mercancías, se adeudaba sólo el precio equivalente a la parte de la travesía realizada (p. 114). Como especifica la A., esta disposición procedía de Rôles d'Oléron, y nos recuerda que el capitán no tenía derecho a retener los géneros en el buque para garantizarse el flete, pues únicamente podía oponerse a su transporte en el momento del desembarco o embarcar las gabarras. La razón estriba en que los destinatarios querían comprobar «con sus propios ojos» el perfecto estado de las mercancías y asegurar su completa descarga en el muelle antes de pagar; pues, existía la posibilidad de que una vez pagado el flete, los géneros estuviesen dañados por culpa del patrón o no llegasen a ser descargados (p. 115). Continúa el tercer capítulo con un apartado dedicado al conocimiento de embarque. Son tres fundamentalmente las ideas que han centrado su análisis: la primera, que la Ordenanza dedica un título independiente a la póliza de carga o conocimiento de embarque entendido como el «conocimiento o reconocimiento de las mercancías cargadas en la nave» (p. 119). En segundo lugar, lo concerniente a los elementos obligatorios que debían recogerse en documento. Se alude a la cantidad, calidad, el precio del flete, el nombre del cargador, de los consignatarios, el lugar de partida y descarga de las mercancías, el nombre del capitán, del buque (p. 120). Una tercera idea a destacar es la exigencia de expedir cada ejemplar por triplicado (cargador, mercader o consignatario y el capitán o escribano) pues, el conocimiento daba fe frente al capitán y cargador como frente al asegurador, salvo prueba de haber cometido fraude. Termina este capítulo con una sección referida a otras disposiciones de la Ordenanza de la Marina francesa de 1681 con repercusión en el contrato de fletamento.

En el capítulo final de esta no interesante, sino interesantísima obra, son glosados los aspectos más relevantes de las disposiciones comunes al transporte de personas y de mercancías. Comienza describiendo los supuestos de echazón y averías reguladas en los títulos VII y VIII respectivamente, para luego, centrarse finalmente en el naufragio y la

captura de naves. Entiende la A., distanciándose de la opinión de Valin o Pardessus, que la Ordenanza de 1681 estatuye que podía haber echazón sin contribución y viceversa (p. 136). Pasa a definir el concepto de avería, realizando la clasificación por tipos: simples o particulares y gruesas o comunes. Nos recuerda que, en materia de echazón, era preceptiva para el capitán conocer la opinión de los mercaderes y los miembros más destacados de la tripulación, aunque no determinante, ya que como sabemos, el patrón era quien tenía más experiencia en navegación y mayor conocimiento de la nave.

Otro aspecto relevante que regula la Ordenanza y que refleja la obra es el referido a las mercancías dañadas por echazón «porque este daño formaba parte de la pérdida que había que soportar en común». (p. 138). En lo que concierne a la cuantía de los daños sufridos por la nave se les encargaba a expertos y el resultado, se unía a la masa total de las pérdidas, obedeciendo a principios de igualdad y justicia como así lo vislumbra Zambrana (p. 139). En cualquier caso, a tenor de lo que establece la Ordenanza en su art. VII, del Título VIII, se está presuponiendo que «el reparto para compensar las pérdidas y los daños se hacía en base a los bienes salvados y a los arrojados, y sobre la mitad de la nave y del flete, proporcionalmente a su valor» (p. 140). Y, supuesto todo lo anterior, los efectos de los que no figuraba conocimiento de embarque no eran compensados cuando se arrojaban, pero, en el caso de ser salvados, daban lugar a contribución.

Los dos últimos apartados dedicados al naufragio y la captura de naves o presa marítima ponen punto y final a esta obra, previos a la bibliografía. Una mínima anotación crítica: la ausencia de unas breves conclusiones. Con independencia de este apunte, la bibliografía se nutre de una multiplicidad de fuentes en las que se han manejado fondos de la Biblioteca Nacional Francesa; así también, destacamos sus notas precisas, la claridad expositiva, tanto en el uso gramatical como en las divisiones de contenido y su aparato crítico que permiten una completa valoración.

Lo dicho basta por sí mismo para columbrar el alcance de esta obra en la que se cristaliza, en extraordinaria síntesis, la importancia de la Ordenanza de la Marina francesa de 1681. La obra aporta al investigador que se adentre en esta época del Derecho histórico marítimo un caudal de conocimientos en la materia. Y concluyo ya, pues, como dijo Alfonso X «el hablar mucho envilece las palabras y suficientes son las ya dichas». [Recibido el 7 de agosto de 2016].

*1 Vid. Patricia Zambrana Moral, “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, Antwerpen, vol. XLVI, nº 5 (2011), pp. 479-502; “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, Antwerpen, vol. XLVII, nº 6 (2012), pp. 583-621; 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.*