

paralelo al del mismo proceso codificador, caracterizado en Aragón por una sentida pugna entre los débiles intentos centralizadores de unificación legal y los notables anhelos de supervivencia foral” (p. 331). Esta apreciable obra de Guillermo Vicente y Guerrero puede entenderse sin duda como el eslabón más actual de la cadena que tensa tan apasionante debate historiográfico.

GUILLERMO HIERREZUELO CONDE
Universidad de Málaga

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* (Berlín - Saarbrücken, AV Akademikerverlag, 2013), 193 págs.

Patricia Zambrana ha tratado de recoger en el presente libro los primeros resultados de una investigación que dirige¹. Se estructura en tres capítulos. En el primero efectúa un estudio introductorio donde expone las razones que le han llevado a desarrollar su trabajo y que se podrían concretar en la ausencia de propuestas concretas sobre un derecho europeo uniforme de contratos marítimos, pese a ser uno de los sectores donde, tal vez, se haya sentido más la necesidad de unificar, unificación que se ha realizado, sobre todo, desde un punto de vista internacional. Recoge, a título de ejemplo, una selección de los principales Convenios internacionales encaminados a unificar el derecho marítimo, sin obviar la tarea de la Organización Marítima Internacional (OMI) a la hora de velar por la seguridad marítima y prevenir y contener la contaminación del mar. Advierte la importancia del mar como recurso natural esencial para el crecimiento económico en el seno de la Unión Europea y las líneas fundamentales de su política marítima y de transportes que, o bien, no se ha ocupado de la regulación de los contratos marítimos o “lo ha hecho de forma tangencial o respecto a algún aspecto concreto, atendiendo sobre todo a la seguridad y prevención de la contaminación partiendo de la repercusión del transporte marítimo en el medio ambiente”. No deja de lado el trabajo de la Asociación Española de derecho Marítimo ante la falta de uniformidad en el derecho del transporte marítimo y multimodal y repasa el Reglamento (UE) N° 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) N° 2006/2004.

La autora señala como objetivo genérico el “derecho contractual marítimo histórico que se imbrica básicamente en el ámbito del derecho privado; sin perjuicio de que, necesariamente, muchas instituciones de derecho público acaben entrelazándose en el

¹ Proyecto de Excelencia de la Junta de Andalucía, “Derecho Europeo uniforme de contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medioambientales y económicas” (P09-SEJ-4827). Relacionados con ese proyecto son estos dos artículos de la autora de esta recensión: *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; y *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.

estudio”. Se trataba de localizar, sistematizar y analizar “las principales fuentes históricas (de los países europeos con mayor tradición marítima) sobre algunos de los contratos marítimos con orígenes más remotos y que siguen utilizándose en la actualidad, con el propósito de establecer un marco jurídico común con base en el derecho histórico”. La selección incluía el fletamento, el seguro marítimo y el pasaje. Tras recoger una minuciosa bibliografía de cada uno de los contratos, P. Zambrana concluye que el menos estudiado, desde el punto de vista histórico, ha sido el transporte de pasajeros por mar y, por este motivo es la base de su libro, aunque aporte la novedosa hipótesis de la aplicación analógica de la normativa sobre el fletamento, que da título a la propia monografía y que le permite un estudio paralelo de ambos tipos contractuales en los textos jurídicos medievales que examina.

No pasan desapercibidos el inicial carácter consuetudinario del derecho marítimo desde la *lex Rhodia de iactu*; ni las dos tradiciones marítimas medievales, mediterránea (*Costums de la Mar* y el *Llibre del Consolat de Mar*) y atlántica (*Rôles d’Oléron*); ni los dos sistemas jurídicos presentes en Europa, el “civil law” (derecho continental) y el “common law” como posible argumento contrario a un derecho europeo uniforme, aunque las raíces romanísticas de ambos “podrían ser de gran utilidad para detectar las instituciones jurídicas que adquieren una nota de universalidad”.

En un segundo apartado, dentro del primer capítulo, la autora se ocupa de aspectos generales del contrato de pasaje marítimo, partiendo de su naturaleza jurídica. Es indiscutible la escasez de documentos relacionados con el transporte de pasajeros por mar, atribuyendo Zambrana esta evidencia a su “menor incidencia en la práctica”, “al habitual sometimiento a la autonomía de la voluntad” y, en consecuencia, al “hecho de que motivase un número inferior de conflictos que hacía que el legislador no se viese obligado, en principio, a regular estas situaciones”. Sin embargo, esto no implicaba la inexistencia de este tipo de contratos y “la posibilidad de que surgieran determinadas controversias que podrían haberse resuelto, cuando no se había previsto en el contrato y no había ley al respecto, por la aplicación analógica de las disposiciones que regulaban el transporte marítimo de mercancías, adaptándose a las particulares circunstancias del transporte de personas”.

Hoy en día, la mayoría de la doctrina coincide en afirmar que el pasaje es un contrato cuya “especialidad reside en el objeto del transporte, por no consistir éste en mercancías sino en personas, elemento que permite establecer la diferencia con el fletamento”. No obstante, no siempre ha sucedido así. Zambrana recoge ejemplos de la reglamentación que ofrecen o que han ofrecido algunas legislaciones sobre la materia: el *Código de Comercio* español de 1885 (artículos 693 a 705); el artículo 582 del *Código de Comercio* italiano de 1882; el *Código de la navegación* italiano de 1942; los *Códigos* de Holanda (artículo 521), Portugal (artículo 563), Rumanía (artículo 592), Brasil (artículo 629), Chile (artículo 1064), Japón (artículo 624); las leyes marítimas de Suecia, de 12 de junio de 1891; de Noruega, de 20 de julio de 1893; de Dinamarca, de 1 de abril de 1892 y de Finlandia, de 9 de junio de 1939; el Código de Comercio alemán de 1861 y el de 1897; el Código de la marina mercante de la URSS, de 17 de septiembre de 1968 (artículos 167-177); el Código de la Navegación marítima búlgaro, de 24 de junio de 1970 (artículos 200 y siguientes) o la *Merchant Shipping Act* de 1894.

El completo estudio introductorio finaliza con un último apartado dedicado a precisiones terminológicas con atención especial a las partes del contrato de pasaje donde considera que se encuentran las principales dificultades. Así, el derecho romano distin-

guía entre el *mercator* y el *vector* (pasajero), y la compilación rodia del entre *ἐπιβάτης* (pasajero) y *ἔμπορος* (mercader). Los textos medievales usaban diferentes términos para designar a los pasajeros: *pelegrí*, *peregrí*, *pelagrí* o *palagrí*, *peregrinis*, *palagrins*, *peregrinol* *pelegrino*, etc. Mayores complicaciones habría, según P. Zambrana, en relación a la parte que contrae obligaciones con el pasajero. El derecho romano hablaba de *exercitor*, *dominus navis*, *magister* y *nautae*. Los Basílicos siguen las definiciones del Digesto y el término *ναύκληρος* equivalía al *exercitor* y *πιστικός* al *magister*. Más tarde aparecía el *ναύκληρος*. Afirma la autora que en el sistema medieval “las categorías no estaban claramente definidas” y no había distinción entre el propietario o propietarios de la nave y el *exercitor*. En algunas fuentes aparecían los términos *nauclerus* o *capitaneus*, como equivalentes a *magister navis*. Hay derivados del *nauclerus* como el *nochiero* en los Estatutos de Ancona de 1397, *notxer* en el *Llibre del Consolat de Mar*, *nautxer* en las *Costums de Tortosa* y *naucher* o *nauchero* en las *Partidas*, donde también se habla de “maestro”, “señor de la nave”, “mayoral” o “patrón”. También se ocupa P. Zambrana del *senyor de leyn* de las *Costums de Tortosa* (además del *nautxer*) y del *patró* o *senyor de la nau* o de *leny* del *Llibre del Consolat de Mar* (además del *notxer*), extendiéndose hasta el concepto de naviero y de capitán del Código de Comercio español de 1885.

Aunque el objetivo principal es el derecho medieval, la autora dedica el segundo de los capítulos al derecho antiguo, precisamente para demostrar la indiscutible presencia en la historia del pasaje marítimo, sin perjuicio de que también efectúe alguna comparación con el derecho codificado al hilo de la exposición, para apoyar la subsistencia de los principios históricos. El punto de partida es el “Código o Leyes de Manú” (*Mánava Dharma Sâstra*). Tras reflexionar sobre su fecha y autoría, analiza algunas disposiciones relacionadas con el pasaje marítimo (flete, incumplimiento contractual, responsabilidad) partiendo de ediciones inglesas y francesas que incorporan los comentarios de Kullúka Bhatta. En segundo lugar, se detiene, de manera breve, en el derecho marítimo de la antigua Grecia, en particular el ateniense y el de la isla de Rodas, a partir de su confirmación por los emperadores romanos y su inclusión en el Código y en el Digesto, exponiendo las principales opiniones doctrinales sobre su dudosa incorporación al *Nómos 'Podíov Nautikós*. Concluye este segundo capítulo presentando las principales disposiciones del Digesto relativas al pasaje marítimo y, sobre todo, a la figura del pasajero.

En el tercer y último capítulo, Zambrana Moral recoge una significativa selección de textos jurídicos medievales, examinando no solo la regulación del pasaje marítimo en los mismos, sino también la aludida aplicación analógica de las normas sobre el transporte de mercancías en su mayor parte. Tratando de seguir cierto orden cronológico, comienza con el *Nómos 'Podíov Nautikós*, a partir de las ediciones más autorizadas que contrasta con la edición y con los comentarios de Walter Ashburner, (*The Rhodian Sea-Law*). Reflexiona sobre su trascendencia, autoría, fecha y contenido, así como sobre sus diferencias, en materia de contribución en caso de echazón, con la ley rodia contenida en el Digesto y con el sistema de los Basílicos. Se distinguen con claridad los contratos de transporte por mar según si su objeto son personas o cosas, por lo que, a criterio de la autora, las referencias a los pasajeros tienen suficiente entidad y son más explícitas en comparación a otras leyes posteriores, y, por este motivo, las analiza de manera minuciosa, salvo en relación al pago del flete y a alguna obligación aislada donde recurre al fletamento.

Continúa Zambrana con el derecho marítimo de la zona atlántica a través de diferentes ediciones de los *Rôles d'Oléron*, y de los comentarios de Karl-Friedrich Krieger

o de Jean-Marie Pardessus. Tras ocuparse de aspectos genéricos relativos al origen de la jurisdicción y principales manuscritos, concluye la ausencia de la regulación del contrato de pasaje marítimo, tal vez por la finalidad del texto (regular el comercio del vino desde Bretaña y Normandía a Inglaterra, Escocia y Flandes), lo que no le impide precisar las normas relativas al transporte de mercancías que, a su entender, podrían haber sido aplicables al transporte de personas ya que intuye la posibilidad de que estos barcos trasladasen, en alguna ocasión, no solo mercancías sino también pasajeros.

Precisamente lo contrario sucede con los *Statuta civitatis Massiliae* donde, a juicio de la autora, se regulan aspectos concretos del contrato de pasaje marítimo “que no aparecen en otros textos contemporáneos o se hace con mayor precisión respecto a éstos”; por ejemplo, la obligación del transportista de proporcionar alimentos a los pasajeros, el papel de los *observatores passagi*, o la referencia, por primera vez en un texto normativo, al billete con indicación del nombre y apellido del pasajero y del lugar asignado en el buque.

En cuanto a las *Siete Partidas* tampoco descubre P. Zambrana ninguna disposición que regule el transporte de pasajeros por mar. La preocupación parece centrarse en los riesgos marítimos y, más concretamente, en los naufragios. Esto no es obstáculo para que, como en otras ocasiones, considere “que algunas de las disposiciones destinadas al transporte de mercancías pudiesen ser de aplicación analógica al pasaje como medio de resolver los problemas surgidos en caso de naufragio o echazón, siempre que dichas cuestiones no estuviesen contempladas en el contrato”.

La autora analiza con más detalle el contrato de pasaje en las *Costums de Tortosa*: concepto de *peregrí* y diferencia con el mercader, flete o la figura del *senyor de leyn* (naviero o capitán). Advierte la escasa atención a las obligaciones del transportista de pasajeros “a diferencia de lo que sucede con el transporte de mercancías y en comparación a otras fuentes”, haciendo extensivas dichas normas, con ligeras adaptaciones, al contrato de pasaje. Un planteamiento parecido es el que la autora lleva a cabo con los derechos y obligaciones que las *Costums* establecen para los cargadores. Igualmente, cree que parte de las disposiciones relativas a los derechos y responsabilidades de los mercaderes y cargadores en los casos de daños y riesgos marítimos serían aplicables a los pasajeros, ya que las *Costums* no señalan nada al respecto. Con cierta originalidad, especifica las obligaciones de los oficiales (*nautxers y peneses*) y, con más detalle, del escribano respecto al pasajero, siempre “dentro del estricto cumplimiento de su oficio y de las que responderían frente al naviero”.

Ejercicio similar se lleva a cabo con la regulación del contrato de pasaje en el *Llibre del Consolat de Mar*. Considera Zambrana que la definición de pasajero que ofrece el *Llibre* “es más completa que la de las *Costums de Tortosa*, al incluir en la misma “los efectos” del pasajero y precisar cuándo estamos ante mercancías y cuándo ante equipaje”. Se detiene en los derechos y obligaciones de las partes, con atención no solo al patrón, sino también a los marineros, a los oficiales, al piloto y al escribano. Contempla el caso especial del fallecimiento del pasajero que no aparecía en las *Costums de Tortosa*. Al igual que en otras ocasiones, la autora entiende que “las reglas del *LCM* dedicadas a la echazón se podrían aplicar por analogía, en la medida de lo posible, al contrato de pasaje”, porque “es indiscutible que el pasajero también sufriría pérdidas o podía ver cómo su equipaje o sus pertenencias, se salvaban a costa de otros bienes que eran arrojados al mar”. En materia de competencia, puntualiza que correspondía a los cónsules la interpretación, ejecución y resolución de litigios concernientes al contrato de pasaje

Concluye la autora con los *Capitols del Rei en Pere* que recogían normas destinadas a “garantizar la seguridad en la navegación marítima y evitar así los riesgos y las consecuentes pérdidas de bienes y de vidas humanas”, incluyéndose, en opinión de P. Zambrana, los pasajeros y su equipaje.

BELÉN MALAVÉ OSUNA
Universidad de Málaga