

DR 03 99

Carrera de Derecho Asignatura Historia del Derecho Español Título Derecho Mercantil Marítimo
Autor Joaquín de Azcárraga Fecha de grabación 2 de febrero 1984 Fecha de emisión 20 de febrero 1984
Les habla Joaquín de Azcárraga Con esta charla comenzamos la segunda parte del programa y probablemente muchos de ustedes me escucharán hoy con esperanza de que comente alguna cuestión sobre las primeras pruebas presenciales que han realizado recientemente ello no es posible porque como les he dicho en varias ocasiones en nuestra universidad es necesario hacer las cosas con mucho tiempo de antelación y cuando estoy grabando este programa todavía no se han celebrado los exámenes mi próxima intervención que se emitirá el 12 de marzo espero poder dedicarla entera o al menos en parte al comentario de los exámenes en mis intervenciones radiofónicas del primer cuatrimestre he procurado darles a ustedes una visión general de cada uno de los periodos histórico jurídicos referentes a la primera parte del programa y por lo que se refiere al derecho común siglos XIII al XVIII creo que pudieron escuchar ya una lección del profesor Rodríguez Gallardo durante este cuatrimestre voy a dedicarme a temas concretos y hoy vamos a dedicar nuestro tiempo al derecho mercantil marítimo el comercio marítimo se centra fundamentalmente en tres áreas una primera el norte de Europa donde la liga hanseática adquiere una inusitada importancia y que sin embargo no tuvo para España especial trascendencia pues cuando pudo tenerla tras el descubrimiento de América se impidió el comercio con la Hansa por motivos religiosos fundamentalmente a la par que se centralizaba todo el comercio con las indias a través de la casa de contratación de Sevilla una segunda zona sería el comercio en el mar Cantábrico mucho más relevante para nosotros pues a través de los puertos del norte de España se estableció un importante comercio con el resto de Europa y a través de esta vía Castilla por ejemplo exportó gran cantidad de lana que la todopoderosa Mesta producía la necesidad de que con independencia de los países el comerciante marítimo tuviera en todos los puertos las mismas normas motiva que nazca un derecho en esta zona que tomó como base las costumbres de la isla francesa de Olerón plasmadas en los Rols de Olerón texto que se tradujo al castellano con el singular título de leyes del Lairón traducción que nos indica su indudable aplicación por nuestros comerciantes y naves en y fuera de nuestros puertos finalmente podemos señalar una tercera zona el área del Mediterráneo a la que voy a referirme con una mayor profundidad es evidente que España y concretamente en esta zona Barcelona y Valencia jugaron un gran papel en la formación del derecho marítimo Mediterráneo pero ello no debe inducirnos a error y pensar que este derecho es catalán o valenciano el derecho mercantil marítimo es un derecho supranacional y el mérito de Barcelona y Valencia es, a nuestro juicio el haber contribuido de modo decisivo a la aplicación por escrito y difusión de este derecho porque la raíz última de la formación de este derecho hay que buscarla en el intenso tráfico comercial marítimo que tuvo el Mediterráneo desde el siglo XI y la por ello necesaria actividad de los tribunales consulares de los principales puertos y la necesidad de unas normas comunes a todos los puertos que regularan esa actividad PISA había redactado ya en 1161 el Constitutum Usus en el que se encuentran abundantes disposiciones de derecho marítimo

Génova y Venecia reunieron los usos elaborados por los prácticos a mediados del siglo XIII usos y costumbres que como se ha señalado ya en muchas ocasiones se basan en la tradición romana y bizantina completada con los usos locales particulares de cada puerto Cataluña cuya vocación marinera es tan antigua que ya en uno de los primitivos usages se incluye un precepto por el que se concede protección de tipo público para todas las naves que entraban o salieran del puerto de Barcelona protección que se extendía desde el Cabo de Creus al puerto de Salou Cataluña digo sin embargo no pudo incorporarse plenamente al tráfico mercantil Mediterráneo en tanto el peligro musulmán no fue alejado mediante el avance de la reconquista y otro tanto y aún más habría que decir por todo ello el reinado de Jaime I de Aragón es decisivo pues la reconquista de Valencia y Mallorca permite ya en pleno siglo XIII un despliegue profundo de la necesidad de unas normas que de algún modo unifiquen y regulen ese intento en 1257 Jaime I establece en Barcelona una universidad de prohombres de Ribera mercaderes y hombres de mar relacionados con el puerto que tenían la facultad de elegir un caput mayor y establecer las ordenanzas de Ribera tanto de cristianos como de musulmanes y con facultades incluso de recaudar impuestos estas ordenanzas aparecen un año después contienen 21 capítulos germen de un derecho público marítimo y donde se concibe el consulado del mar o universidad de la Ribera como un organismo integrado por el caput mayor y los prohombres que se ocupan de la policía del puerto empleada la palabra y en orden a la recepción y expedición de las naves con especial facultad los posibles conflictos se resolvían mediante sentencia arbitral de dos prohombres y se establecía a sí mismo la protección mutua que deben prestarse todas las embarcaciones en cualquier parte del mar se confirma así la tradicional hermandad por lo que se refiere a Valencia pronto contó también con un consulado del mar creado por Pedro III en 1283 y según parece con la intención de reforzar a la clase ciudadana este consulado está presidido por dos consules elegidos por los prohombres del mar la organización se completaba con un juez de apelaciones que entendía de éstas en lugar del rey de esta manera quedara desplazado el procurador real y con ello lo único que se pretendía era mantener la rapidez procesal tan absolutamente necesaria en este tipo de procesos en las primeras decenas del siglo XIV coincide un periodo de decadencia de aquel primitivo consulado de Ribera de Barcelona con el momento de mayor auge del consulado de Valencia es este momento en que se redacta el orden procesal del consulado de Valencia que más tarde pasará a integrarse en la compilación general del derecho marítimo mediterráneo es decir en el libro del consulado del mar el libro del consulado del mar es el resultado de la justa posición de varios elementos entre los que destacan las ordinales que he citado anteriormente los capítulos del rey Empere una ordenanza sobre el curso marítimo y el reglamento judicial de estos elementos el más importante el que constituye el núcleo fundamental del libro del consulado del mar es sin duda las costumbres de la mar nombre con el que se conoce una o según algunos autores varias redacciones del derecho mercantil marítimo formada en la segunda mitad del siglo XIII su autor eran unos expertos en temas marítimos se escribió en Barcelona y su principal mérito escriba en que al adecuar los principios esenciales del derecho romano contenidos especialmente en la Lex Rodia a las necesidades de la época y al mismo tiempo superando los usos locales crearon un derecho uniforme en todo el Mediterráneo un derecho mercantil marítimo supranacional como les he

indicado anteriormente por otra parte al ser fruto del trabajo de prácticos y no de escuelas no se asencia tendencia doctrinal alguna las instituciones contenidas en las costumbres que nos interesa destacar son en primer lugar el condominio naval con participación de personas no propietarios y en segundo lugar la limitación de responsabilidad por lo que se refiere en concreto al libro del Consulado del Mar su primera redacción habría que fecharla alrededor de 1370 redactarla casi con seguridad por un escribano del Consulado de Barcelona y costaría de unos 300 artículos el texto catalán ha llegado hasta nosotros a través de varios manuscritos procedentes de zonas no catalanas prueba de su difusión y cuando se imprimió por primera vez se extendió de forma casi absoluta por toda la cuenca del Mediterráneo siendo glosado y comentado por muy diversos autores de modo que como afirma Calasso este libro representa el derecho marítimo común superando el *just proprium* del mar es decir los diversos estatutos mediterráneos tales como el de Messina, Palermo, Marci, etc. y precisamente por eso por ser un derecho de todo el Mediterráneo es por lo que en el siglo XVIII al suprimirse por Felipe V el derecho particular de los territorios de la corona de Aragón a través de los decretos de Nueva Plata expresamente se deja vigente el libro del Consulado del Mar que será formalmente derogado en 1829 al promulgarse el primer Código de Comercio Español. La característica fundamental del texto es su claridad a veces sus normas son incluso demasiado prolijas en busca de esa claridad que facilite su aplicación el casuismo propio de todo el derecho medieval aparece también aquí y como muestra de ese casuismo permítanme que cite el capítulo en el que se determina la responsabilidad del patrón o señor de la nau por los daños causados por las ratas en las mercaderías en función de que éste hubiere o no tenido el cuidado de llevar gatos a bordo señalando además que en el caso de que los gatos murieran durante el viaje el patrón tiene la obligación de mediante compra, donación o, cito literalmente cualquier otro procedimiento proveerse de ellos en el primer puerto este señor de la nau aparece concebido como el jefe de la nave en el sentido más amplio y tiene el deber de protección y defensa de todas las mercaderías y personas que van en la nave así como de sus bienes se regula también la figura del escribá de la nau verdadero notario en cuyo *carto lari* deben inscribirse todos los actos que puedan generar derechos y obligaciones todos los contratos celebrados es en definitiva un verdadero protocolo marítimo finalmente una breve referencia a los marineros elemento indispensable como es lógico que celebraban contrato con el señor de la nau el contrato podía restringirse bien por matrimonio o bien porque el marinero obtuviese un contrato más ventajoso mientras que el patrón no debe despedir al marinero hasta concluido el viaje y se entienden como causas de despido el hurto la riña y la desobediencia al contraamaestre siempre que éste mandase algo debido y siempre que esta desobediencia se produjese por quinta vez finalmente señalaremos como existencia de una pequeña seguridad social que el marinero que hubiera trabajado tres días en caso de enfermedad tenía derecho a la mitad del salario estipulado