

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN

CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY.
A COMPARISON.

Albrecht Cordes¹

Goethe-Universität Frankfurt am Main

Resumen: Casi simultáneamente, a finales del siglo XIII, se redactaron leyes marítimas en toda Europa. Esta coincidencia invita a un estudio comparativo sincrónico. El documento compara tres asuntos diferentes en diferentes niveles de abstracción: la evasión, la legislación laboral del marinero y situaciones de toma de decisiones comunes antes y durante el viaje. El resultado, como en cualquier comparación, son diferencias y similitudes: diferencias en el grado de influencia del señor (rey, duque), pero también, por ejemplo, debido a la presencia de un notario en los barcos del Mediterráneo. Más importante aún, las leyes marítimas menos influenciadas desde arriba abundan en detalles casuísticos, aparentemente producto de procesos de negociación entre las partes involucradas, incluidos los marineros que aparecen como un grupo influyente y seguro de sí mismos. A pesar de las diferencias climáticas entre Noruega y el Mediterráneo, los desafíos que plantean las características de la navegación en general se parecen mucho entre sí. Sin embargo, las soluciones difieren mucho y están llenas de variedad creativa. La ley marítima del siglo XIII se parece mucho a un laboratorio experimental gigante. Las tendencias hacia una mayor unificación e implementación de determinadas soluciones solo pertenecen al siglo siguiente.

1 cordes@jur.uni-frankfurt.de, FB Rechtswissenschaft, Universidad Goethe, D-60623 Frankfurt a. M., Alemania.

Sin ayuda, difícilmente habría sido posible incluir las fuentes dispares y lingüísticamente difíciles. Ignacio Czeg-uhn, Betina Gaedke, Aniceto Masferrer, Laura Obradors Noguera, Margarita Serna Vallejo y Josep Serrano Daura colaboraron en la búsqueda y traducción del derecho marítimo de Tortosa. El derecho marítimo medieval latino de Venecia, con sus salpicaduras italianas, fue revisado con la ayuda experta de Lisa Cordes. En Fráncfort, Anika Auer, Sonja Breustedt, Philipp Höhn, Alexander Krey, David von Mayenburg, Joachim Rückert y Michael Stolleis corrigieron o contribuyeron de otras formas valiosas. Mi más sincero agradecimiento a estos y a todos los ayudantes anónimos. Paralelamente a este ensayo, también se publicará una versión en inglés; aún no se ha determinado el lugar.

Palabra clave: Derecho marítimo medieval, historia jurídica comparada, echazón, marineros, derecho laboral, toma de decisiones a bordo.

Summary: Almost simultaneously, at the end of the 13th century, maritime laws werewritten down all around Europe. This coincidence invites to a synchronic comparative study. The paper compares three different matters on varying abstraction levels: jettison, mariner's labour law, and situations of common decision building before and during the voyage. The outcome, as in any comparison, are differences and similarities – differences in the degree of the lord's (king's, duke's) influence, but also, e.g., due to the presence of a ship notary on Mediterranean ships. More importantly, the maritime laws less influenced from above abound with casuistic details, apparently products of negotiation processes between the involved parties, including seamen who appear as an influential and self-confident group. Despite the climatic differences between Norway and the Mediterranean, the challenges posed by the characteristics of seafaring in general resemble one another a lot. The solutions however differ greatly and bristle with creative variety. The maritime law of the 13th century looks a lot like a giant experimental lab. Tendencies towards a stronger unification and implementation of certain solutions only belong to the following century.

Keywords: Medieval maritime law, comparative legal history, jettison, seamen's labour law, decision making aboard.

Zusammenfassung: Fast gleichzeitig wurden am Ende des 13. Jahrhunderts rund um Europa Seerechte aufgeschrieben. Diese Koinzidenz lädt zu einem synchronen Vergleich ein. Der Beitrag untersucht drei auf verschiedenen Abstraktionsebenen liegende seerechtliche Themen, die Große Haverei, das Arbeitsrecht der Seeleute sowie Situationen der Mitbestimmung und Konsensbildung vor Beginn der Reise und an Bord. Unterschiede ergeben sich besonders aus dem Grad des Einflusses der Stadtherren, aber etwa auch durch Anwesenheit eines Schreibers auf den Schiffen im Mittelmeer. Besonders die weniger stark herrschaftlich beeinflussten Seerechtstrotzen vor einer Fülle kasuistischer Details, die sich am besten als Produkte von Aushandlungsprozessen der Beteiligten, darunter auch der selbstbewussten Seeleute, erklären lassen. Die von den Besonderheiten der Seefahrt vorgegebenen Herausforderungen ähnelten sich rings um Europa. Die Lösungen hingegen waren voll kreativer Vielfalt; das Seerecht des 13. Jahrhunderts erinnert an einen großen

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

Experimentierkasten. Tendenzen zu einer stärkeren Durchsetzung und weiteren Verbreitung bestimmter Lösungengehören erst der folgenden Epoche an.

Schlüsselwört: Mittelalterliches Seerecht, vergleichende Rechtsgeschichte, Abwurf, Seeleute, Arbeitsrecht der Seeleute.

ÍNDICE

- I. VENECIA, TORTOSA, OLÉRON, HAMBURGO Y BERGEN:
CINCO DERECHOS MARÍTIMOS DE FINALES DEL SIGLO XIII.
 1. LAS RAZONES DE LA ELECCIÓN DEL TIEMPO Y EL ESPACIO DE LA INVESTIGACIÓN.
 2. EL ESTADO DE LA INVESTIGACIÓN EN GENERAL Y SOBRE LAS CINCO CIUDADES PORTUARIAS.
- II. COMPARACIÓN DE LAS TRES MATERIAS DE DERECHO MARÍTIMO.
 1. EL «GROßE HAVEREI».
 2. DERECHO LABORAL DE LA GENTE DE MAR.
 3. DECISIONES COLECTIVAS SOBRE LA RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS Y LA EVALUACIÓN DE RIESGOS.
- III. LAS OPORTUNIDADES DEL DERECHO COMPARADO MEDIEVAL EN EL DERECHO MARÍTIMO Y MÁS ALLÁ.

INTRODUCCIÓN

Las cinco leyes marítimas² que se comparan en este artículo se citan a continuación de forma abreviada por nombre de lugar y número de artículo (art. 8 de Bergen, art. 16 de Oléron, etc.). Esto se refiere a las siguientes fuentes:

2 Terminología: En este artículo se entiende por derecho marítimo únicamente el derecho comercial marítimo y se excluye el derecho marítimo internacional y, en particular, el derecho de la guerra naval. Por otro lado, se incluye el derecho naval, pero se ignora la amplia diferenciación terminológica entre derecho naval y derecho marítimo (véase el título del derecho marítimo hanseático de 1614 «Der ehrbaren Hansestädte Schiffsordnung und Seerecht»). En él se regulan dos ámbitos, por un lado el ordenamiento del buque, que regula la vida a bordo y todo el derecho laboral de los marineros, y por otro el derecho mercantil marítimo, que se ocupa de la relación entre los fletadores, es decir, los comerciantes, que hacen transportar sus mercancías y pagan el flete (también conocido simplemente como «carga») por ellas, y los fletadores, es decir, los propietarios (en la zona hanseática, normalmente partenreeder, que son dueños de fracciones ideales del barco), que emplean al patrón y normalmente le hacen actuar como su agente, son ambos parte de la investigación.

- Las leyes navales latinas, *statuta navium*, emitidas para Venecia en 1255 por el Dux Raniero Zeni³.
- Las costumbres marítimas, *Consuetudines et usus maris*, redactado en catalán salvo el encabezamiento, libro 9 partida 27 de las Costums de Tortosa, ciudad portuaria del bajo Ebro, de 1272⁴.
- Los Rôles d'Oléron o Jugements de la mer, en francés antiguo, relativos a la exportación de vino de Burdeos y La Rochelle, antes de 1286⁵.
- La Ley de barcos de Hamburgo en bajo alemán, *schiprechte*, probablemente de 1292, añadida a la Ley de la ciudad de Hamburgo de 1270 como parte 13⁶.
- El derecho marítimo noruego, *farmannalög*, parte 9 de la ley de la ciudad de Bergen del rey Magnus VI Håkonson llamada *Lagabætir*, 1276⁷.

I. VENECIA, TORTOSA, OLÉRON, HAMBURGO Y BERGEN: CINCO DE-RECHOS MARÍTIMOS DE FINALES DEL SIGLO XIII.

1. LAS RAZONES DE LA ELECCIÓN DEL TIEMPO Y EL ESPACIO DE LA INVESTIGACIÓN.

Si el leyn [...] serà en via de son viàgie e, per fortuna de temps, lo senyor del leyn e els mercaders s'acordaran que n vègien en terra, e entr els empendran que l leyn e ls avers sien jermans –Si el barco está en camino y a causa del mal tiempo el capitán del barco y los mercadores se ponen de acuerdo para encallarlo, y acuerdan que el barco y las mercancías sean hermanos–. Así, el derecho marítimo de Tortosa⁸ describe las condiciones

3 Edición de Riccardo Predelli/Adolfo Sacerdoti, *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, en: *Nuovo archivio veneto*, 4 (1903).

4 Edición de Jesús MASSIP, *Costums de Tortosa, Barcelona 1996*, pp. 497–516; traducción al español de Ramón FOGUET, *Código de las costumbres escritas de Tortosa*, Tortosa 1912, pp. 477–500.

5 Edición y traducción de Karl-Friedrich KRIEGER, *Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron* (= *Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte* N.F. Band 15), 1970, pp. 123–145.

6 Edición y traducción de Frank EICHLER, *Das Hamburger Ordeelbook von 1270 samt Schifffrecht nach der Handschrift von Fredericus Varendorp von 1493* (Kopenhagener Codex), 2005, pp. 339–375.

7 Edición y traducción de Rudolf MEISSNER, *Stadtrecht des Königs Magnus Hakonarson für Bergen* (= *Germanenrechte* N. F., *Nordgermanisches Recht* 3), 1950, pp. 258–303.

8 Tortosa Art. 32, Levin GOLDSCHMIDT, «*Lex Rhodia und Agermanament, Der Schiffsrath, Studie zur Geschichte und Dogmatik des Europäischen Seerechts*», *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht (ZHR)*, 35 (1888) pp. 37–90 und pp. 321–395, subraya.

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

previas de la avería gruesa. El acuerdo descrito establece una comunidad de riesgo cuyos miembros compensan al que sacrifica su propiedad en el interés común por una parte proporcional de su pérdida. Aunque la peculiar «confraternización» entre buque y mercancía es una especialidad del derecho marítimo de Tortosa, el conflicto de intereses así regulado ocupa prácticamente todas las leyes marítimas del mundo, desde la antigüedad hasta nuestros días. Pero ¿lo regulan de la misma manera? ¿Es una solución universal o sólo un problema universal? Esta es una de las cuestiones que hacen que el estudio jurídico-histórico del derecho marítimo merezca la pena. Pero este no es el tema principal aquí. La idea de que se puede encontrar una *lex maritima* en las fuentes, que podría aparecer entonces como testigo principal para una *lex mercatoria* medieval universal y autónoma, ya ha recibido la atención que merece en otros lugares.⁹ También tiene un interés marginal la cuestión, frecuente, del origen y el destino. A menudo, las fuentes se han examinado principalmente bajo los aspectos del origen y, concretamente, de la recepción de los derechos más antiguos. El título de la encomiable disertación de Karl-Friedrich Krieger «Ursprung und Wurzeln der Rôles d'Oléron»¹⁰ (Origen y raíces de los Rôles d'Oléron) ejemplifica este tipo de cuestionamiento. La investigación de la procedencia de este tipo puede ser apasionante y también se lleva a cabo aquí de forma selectiva. Pero muchas de estas investigaciones terminan demasiado pronto, es decir, con la conclusión de que una determinada normativa tiene o no tiene su origen en tal o cual fuente antigua. El estudio de la antigüedad de los estatutos y de las normas anotadas en ellos, su origen y las influencias a las que estuvieron expuestos (¿cuánto contienen en ellos de derecho romano, italiano, germánico, escandinavo, etc.?), son temas que pueden ayudar a responder a importantes cuestiones preliminares en lo que respecta al contenido y el efecto de los estatutos en su tiempo. Pero concluir y rehuir el análisis de la ley en su momento recuerda a una cata de vinos, en la que se discuten los sitios, las añadas e incluso las etiquetas sin que nadie pruebe el vino. Por ejemplo, se conocen todo tipo de detalles sobre la exitosa historia de los Rôles d'Oléron, pero se sabe mucho menos sobre lo que se regulaba originalmente en ellos y qué normas se añadieron después y por qué. Sin embargo, la investigación sólo se vuelve interesante cuando uno se pregunta con qué respeto o creatividad el sistema jurídico receptor

9 Albrecht CORDES, «Lex Maritima? Local, Regional and Universal Maritime Law in the Middle Ages», en Wim BLOCKMANS, Mikhail KROM y Justyna WUBS-MROZEWICZ (Hgg.), *The Routledge Handbook of Maritime Trade around Europe 1300–1600, Commercial Networks and Urban Autonomy*, London, 2017, pp. 69–85; Albrecht CORDES, «Art. Lex mercatoria», *HRG*, III, 2. Aufl. (2016), pp. 890–902.

10 Karl-Friedrich KRIEGER, *Ursprung und...*

trató el derecho más antiguo, cómo, para seguir en la foto, el vino viejo se desarrolló en los odres nuevos.

Por lo tanto, en lugar de la construcción sintética de un derecho marítimo medieval común y en lugar de una sección longitudinal histórica con el fin de investigar la procedencia, se elige aquí un enfoque comparativo¹¹ diferente: una sección transversal a través del derecho marítimo europeo a finales del siglo XIII. Cinco leyes marítimas, creadas casi simultáneamente, pero con gran distancia entre sí, que regulaban problemas similares pero que, por lo demás, no tenían mucho en común, serán comparadas entre sí en el momento en que salieron de la oscuridad del período del derecho oral a la luz de la escritura. En cuatro de los cinco lugares, el derecho marítimo aquí examinado es el primero, y en Venecia al menos el primero, de una regulación escrita tan completa de la materia. Esta constelación es ideal para comparar la variedad y la creatividad de las soluciones encontradas. Se espera que la comparación con las demás leyes marítimas haga que se destaquen más claramente las características y rasgos específicos de cada una de las cinco leyes marítimas. Al mismo tiempo, será posible presentar un amplio abanico de posibles soluciones a los conflictos en un área determinada del derecho en un momento histórico concreto.

Tres subáreas del derecho del comercio marítimo y de la navegación sirven de objeto de comparación. Se eligió el derecho mercantil marítimo por tres

11 A finales de la década de los noventa, se intensificó el debate sobre la relación entre la historia del derecho y el derecho comparado. El resultado de esta disputa se examina en Phillip HELLWEGE, *A Comparative History of Insurance Law in Europe. A Research Agenda* (= Comparative Studies in the History of Insurance Law - Studien zur vergleichenden Geschichte des Versicherungsrechts 1), Berlín, 2018, p. 10f, atrás; revisado por Albrecht CORDES, «Chile und die Geschichte des Versicherungsrechts», en *Rechtsgeschichte - Legal History (Rg)*, 27 (2019), pp. 375-377. La discusión se ha tranquilizado y la armonía intradisciplinaria ha regresado en vista del desafío común de la globalización; cf. Thomas DUVE (ed.), *Simposio Historia del Derecho y Derecho Comparado, un diálogo en tiempos de transnacionalización del Derecho y de la erudición jurídica*, en *The American Journal of Comparative Law*, 66 (2018) d (<https://academic.oup.com/ajcl/issue/66/4>, consultado el 14 de enero de 2020). Los trabajos serios de historia jurídica comparada son quizás todavía demasiado escasos, pero al menos teóricamente se aceptan los enfoques comparativos (independientemente de su utilidad para la comparación jurídica moderna). En la actualidad, es especialmente la Sociedad Europea de Historia Jurídica Comparada (ESCLH), con su revista *Comparative Legal History (CLH)*, la que ha asumido la causa de la comparación; véase, por ejemplo, Thomas DUVE, «Legal traditions: a dialogue between comparative law and comparative legal history», *CLH*, 6 (2018), pp. 15-33 (<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/2049677X.2018.1469271>, consultado el 14 de enero de 2020). Esta situación es similar a la de la historia general. Allí también se discuten de forma controvertida los métodos y los objetivos de los estudios comparativos, véase Hartmut KAEUBLE, «Historischer Vergleich», en *Docupedia-Zeitgeschichte*, 2012. (http://docupedia.de/zg/kaeuble_historischer_vergleich_v1_de_2012, consultado el 14 de enero de 2020) y los escritos de los protagonistas allí rastreados, desde Marc Bloch hasta Jürgen Osterhammel pasando por Heinz-Gerhard Haupt y Jürgen Kocka. Según la tipología de comparaciones de Charles Tilly (a la que se hace referencia en la nota 7 del ensayo de Kaelble), este estudio es probablemente una comparación individualizadora o, más bien, de variación.

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

razones. En primer lugar (y al margen del placer de tratar con los vistosos detalles de las fuentes), las normas examinadas son, como se demostrará, a menudo el resultado de procesos prácticos de negociación en las lenguas propias. La excepción es de nuevo el derecho marítimo latino de Venecia. Se trata, por tanto, de reglas sobre las que los propios destinatarios de la norma se han puesto de acuerdo. Tal vez sea un poco exagerado hablar de un derecho sin abogados, pero, aunque en todo caso en Bergen, Hamburgo y Venecia, los conocimientos de los abogados estudiados estaban disponibles en el fondo, su influencia es apenas perceptible.

En segundo lugar, es obvio que en el derecho marítimo las condiciones de la navegación desempeñan siempre un papel especial. Por un lado, los países en los que se encuentran los cinco puertos difieren en cuanto al clima, la duración de la temporada de navegación, la tecnología de construcción naval, la navegación, el armamento y la locomoción (remos y/o velas) y el número de la tripulación. Todo ello puede influir en las normas legales de navegación. Por otra parte, los creadores de los estatutos de los cinco puertos se enfrentan a tareas, decisiones pronosticadas y constelaciones de intereses similares. Debían tener en cuenta, entre otras cosas, la dependencia de las previsiones meteorológicas, la presencia de otros buques que, según la situación, podía suponer mayor seguridad o mayor peligro, las tareas de carga y descarga de mercancías y su estiba a bordo, los peligros en alta mar, la situación en los puertos extranjeros, los choques de intereses entre fletadores y armadores y entre armadores y marineros. Esto dio lugar a problemas similares de regulación. Sin embargo, no debe confundirse con la vieja idea de que la naturaleza de un problema determina una solución determinada casi por ley natural.¹² Cabe señalar de antemano que en ninguna de las numerosas constelaciones de intereses examinadas en las páginas siguientes todas las leyes marítimas examinadas llegaron a la misma solución.

Por último, se interesa por el derecho marítimo porque se caracteriza por el hecho de que muchos conflictos deben decidirse *ad hoc*, frecuentemente con la mayor premura, para no poner en peligro la continuación del viaje, y que en esta situación no se puede recurrir a una autoridad superior. La gente a bordo formaba una comunidad peligrosa por sí misma. Las peculiaridades del mar como espacio contrario a la tierra y a las formas de interacción posibles en tierra debían anticiparse en los estatutos. ¿Cómo afectó esto a la normativa legal?

12 Hans-Peter HAFERKAMP, «Art. Natur der Sache», in *HRG*, III, 2. Aufl. (2016), pp. 1844–1847.

El período (o más bien el punto) de investigación es el de finales del siglo XIII. Cuatro de los derechos marítimos se redactaron por primera vez en las dos décadas comprendidas entre 1272 y 1292, es decir, casi simultáneamente, Venecia unos años antes. La referencia a la simultaneidad aproximada de las cinco leyes marítimas tiene la función metodológica de ponerlas en pie de igualdad y no en relación de dependencia, y de situar la investigación más en el examen directo e independiente de los problemas que en la influencia mutua de las leyes marítimas (que, por supuesto, no puede descartarse por completo). En general, el final del siglo XIII es interesante por su «afán codificador».¹³

El creciente número de abogados estudiados, primero en los servicios eclesiásticos y luego cada vez más en los seculares, el aumento general de la escritura y la educación escolar, así como la solidificación de las lenguas nacionales en lenguas escritas (lo que significó una cierta emancipación del latín) son las razones por las que para muchas áreas de la historia del derecho los testimonios escritos más antiguos se remontan al siglo XIII. Lo mismo ocurre con el derecho marítimo en la Europa latina, desde la Península Ibérica hasta Escandinavia. Sólo en Italia existen leyes marítimas del siglo XII. Las leyes marítimas más antiguas proceden del Mediterráneo oriental, concretamente de los ámbitos jurídicos bizantino y árabe, y no se consideran aquí.¹⁴ La *lex Rhodia de iactu*, que también se refiere al Mediterráneo oriental por su nombre, se originó en la antigüedad y se transmitió en el libro 14,2 del Digesto.

2. EL ESTADO DE LA INVESTIGACIÓN EN GENERAL Y SOBRE LAS CINCO CIUDADES PORTUARIAS.

Así, se compararán las leyes marítimas de Venecia en 1255, de Tortosa en 1272, de Oléron antes de 1286, de Hamburgo en 1292 y de Bergen en 1276, que no sólo tienen un origen geográficamente alejado, sino que también

13 Termino de Sten GAGNÉR, *Studien zur Ideengeschichte der Gesetzgebung*, Stockholm-Upsala-Göteborg, 1960, p. 288 en relación con el derecho canónico. Para la historia jurídica alemana, Karl KROESCHELL, en la división de su libro de texto en tres volúmenes (vol. 1: hasta 1250, 13ª ed. 2008; vol. 2: 1250-1650, 9ª ed. 2008; vol. 3: desde 1650, 5ª ed. 2008), ve alrededor de 1250 un giro de época, que considera más drástico que la evolución de la Edad Media a la época moderna. Según esta cronología, que tiene mucho a su favor, este ensayo se sitúa, pues, al principio del período medio.

14 Sin embargo, es un desiderátum importante ir más allá de las fronteras del cristianismo latino en la historia del derecho marítimo. Una introducción al derecho marítimo bizantino la ofrece Günter WEIß, «Art. Seerecht I. Byzanz und östliches Mittelmeer», en *Lexikon des Mittelalters*, VII (1995), pp. 1687f. Hassan KHALILIEH ha estudiado recientemente el derecho marítimo árabe: *Islamic Law of the Sea, Freedom of Navigation and Passage Rights in Islamic Thought*, Cambridge, 2019.

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

difieren en cuanto a la autoridad normativa, la lengua y el contexto de transmisión. ¿Qué resultados se pueden esperar de esta comparación? Para aclarar esto, es necesario echar un vistazo al estado de la investigación sobre el derecho marítimo medieval en general y sobre las cinco leyes marítimas en particular.

La lista de obras que tratan el derecho marítimo de toda la zona que aquí se examina es corta. Consiste, en lo que respecta a la investigación genuina, en una sola entrada, aunque brillante, un ensayo de la extensión y el peso de una monografía. En 1888, Levin Goldschmidt publicó en el volumen 35 del «*Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht*» (ZHR), que él mismo dirigía, un ensayo con el difícil título de tres partes «*Lex Rhodia und Agermanament*». El Consejo del Barco. Estudio sobre la historia y la dogmática del derecho marítimo europeo¹⁵. A continuación se evalúa en detalle. Este ensayo, que no ha recibido la atención que merece debido al misterioso vocabulario del título y al tamaño, se sitúa junto a la *Universalgeschichte des Handelsrechts* de Goldschmidt¹⁶. Pues ahí Goldschmidt llegó de vez en cuando menos lejos que en la edición anterior, porque no pudo controlar el material debido a su método de trabajo meticuloso y en el doble sentido exhaustivo. No fue así en el caso del «*Seewurf*», para este tema limitado, su planteamiento, que pretendía ser completo, pudo llevarse a cabo realmente y se pudo trazar una sección longitudinal a través de la historia desde la antigüedad hasta el presente. El ensayo es, por tanto, importante porque sigue siendo la única prueba del enfoque universalista de Goldschmidt. Este enfoque no se refería a las declaraciones sobre los principios jurídicos de un derecho mercantil universal, sino al ámbito universal de la investigación. Goldschmidt se mantuvo atento a las diferencias entre las épocas y los espacios que se iban sucediendo.

A diferencia de muchos otros estudios de la historia de la dogmática, que siguen una institución jurídica concreta desde la antigüedad hasta la actualidad y, por tanto, descubren principalmente las continuidades entre el Digesto y el BGB, la sección lineal de Goldschmidt está abierta a la percepción de similitudes y diferencias. Esto es, por supuesto, un requisito previo para cualquier trabajo comparativo, en el que el resultado no debe ser seguro desde el principio. Al no caer en el peligro de degradar desde la prehistoria a fases posteriores, pudo descubrir constelaciones y detalles en la letra marina medieval que no tenían su

15 Levin GOLDSCHMIDT, «*Lex Rhodia*...

16 Levin GOLDSCHMIDT, *Universalgeschichte des Handelsrechts*, 1. Lieferung (= *Handbuch des Handelsrechts*, 1. Band: *Geschichtlich-literarische Einleitung und die Grundlehren*), 3ª ed., Stuttgart, 1891.

origen en la *Lex Rhodia* sino en otros lugares, por ejemplo, precisamente en el Agermanament catalán¹⁷. Esto explica el título del artículo.

En general, Goldschmidt tampoco reivindicaba un carácter universal del derecho marítimo, sino que distinguía entre un espacio de derecho marítimo mediterráneo, uno noreuropeo y uno europeo occidental, que denominaba «franco» y que se suponía que abarcaba la zona de distribución de los Rôles d'Oléron, es decir, además del oeste y el norte de Francia, el norte de España y, sobre todo, Gran Bretaña. En 2012, la historiadora Edda Frankot se encontró con el mismo problema en su tesis doctoral. Se pregunta si los derechos marítimos británicos deben asignarse más bien a un círculo jurídico marítimo del norte o del noroeste¹⁸. Frankot votó a favor de esta última y dividió aún más el norte de Europa entre Escandinavia y la zona hanseática. Los detalles no son de interés aquí. Lo importante es que ambos, el jurista del siglo XIX y el historiador del siglo XXI, no pudieron reconocer un ámbito jurídico uniforme, un derecho marítimo universal¹⁹.

Si no las cinco, al menos dos de las leyes marítimas mencionadas se compararon ocasionalmente entre sí, concretamente los Rôles d'Oléron con la ley marítima catalana²⁰. Pero después de Goldschmidt ningún investigador se ha atrevido a acercarse a su gran área de investigación con estudios independientes. Al menos, Götz Landwehr ha resumido en su útil resumen el estado de la investigación tanto en el Mediterráneo como en los mares exteriores de Europa. Tuvo la impresión de que el derecho marítimo se había desarrollado en muchos puertos diferentes para el respectivo comercio local y con características bastante diferentes de un lugar a otro. Sólo paulatinamente, a finales de la Edad Media, con la consolidación del tráfico marítimo, los derechos locales se unieron para formar un sistema jurídico suprarregional²¹. Esta opinión, cabe señalar, está respaldada por la contribución presentada aquí.

17 La cita del principio de este ensayo también pretende ser un homenaje a Levin Goldschmidt. El análisis de los hechos se realiza a continuación, en la nota de pie de página 43.

18 Edda FRANKOT, 'Of Laws of Ships and Shipmen'. *Medieval Maritime Law and its Practice in Urban Northern Europe*, Edinburgh 2012.

19 De otra manera lo ve Carsten JAHNKE, «Hansisches und anderes Seerecht», en Albrecht CORDES (Hg.), *Hansisches und hansestädtisches Recht* (= Hansische Studien 17), 2005, pp. 41–67.

20 Julia SCHWEITZER, *Schiffer und Schiffsmann in den Rôles d'Oléron und im Llibre del Consolat de Mar, Ein Vergleich zweier mittelalterlicher Seerechtsquellen* (= Rechtshistorische Reihe 331), 2007; Margarita SERNA VALLEJO, «La correspondencia entre los contenidos de los rôles d'Oléron y el texto más antiguo de las costumbres de mar del llibre del consolat de mar», *INITIUM, Revista catalana d'història del dret*, 20 (2015), pp. 159–204; Vitus HUBER, «Beute und Conquista», en *Die politische Ökonomie der Eroberung Neuspaniens*, 2018, pp. 65–67.

21 Götz LANDWEHR, «Art. Seerecht (Seehandelsrecht)», *HRG*, IV, 1. Aufl. 1990, pp. 1596–1614. Vgl. ferner, darauf beruhend, Albrecht CORDES, «Art. Seerecht», *Lexikon des Mittelalters* VII, 1995, p. 1688f.

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

El derecho marítimo veneciano, la *Statuta navium [et navigantium]*²² de 1255, es la fuente más antigua y, con 129 artículos, la más larga que se analiza aquí. También es el estatuto que lleva la letra más autoritaria. Venecia, en el apogeo de su poder a mediados del siglo XIII, estableció unas directrices tan estrictas y precisas para todos los aspectos de la navegación, incluso en los detalles, que el Estatuto de 1255 casi se parece a un reglamento policial de principios de la modernidad. Los buques se dividen en clases, para las que se establecen ciertas normas de equipamiento y un número mínimo de tripulantes. La tripulación estaba claramente clasificada según su función. En particular, todos los barcos debían llevar un escribano a bordo para registrar todos los posibles acontecimientos durante el viaje. Se sancionan numerosas infracciones con multas, de las que es destinataria la propia Serenissima, y se establecen plazos y órganos encargados de resolver los litigios y cobrar las multas. En definitiva, los viajes marítimos financiados por el sector privado en la Venecia del siglo XIII también parecen empresas en nombre de la República²³. El derecho marítimo de 1255 y su rápida sucesión de revisiones en el siglo XIV han suscitado recientemente un escaso interés académico. El último ensayo relevante data de 1962; su autor fue el experto estadounidense en Venecia Frederic C. Lane²⁴.

Los extensos *Costums de Tortosa* de 1272 contienen, casi al final, los *Consuetudines et usus maris, quibus utuntur homines dertuenses* (es decir, de Tortosa)²⁵ divididos en 43 artículos, algunos de ellos más largos. Aunque la ciudad, situada a medio camino entre Barcelona y Valencia, cerca de la

22 Ambos títulos han sobrevivido, cf. Jean-Marie PARDESSUS (ed.), *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, vol. 5, París, 1839, p. 21 fn. 6. La monumental edición en seis volúmenes de Pardessus (1828-1845) fue el trabajo de toda una vida. Comprende textos de derecho marítimo de toda Europa en la lengua de partida y, en su mayoría, también en traducción francesa, profusamente anotados en introducciones y notas a pie de página. Fue ejemplar para su época y está convenientemente accesible en línea en <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k109660k/f27.item> (consultado el 14 de enero de 2020). Para Venecia 1255 ha sido sustituida por la edición de Predelli y Sacerdote mencionada en la nota 2, que difiere en el recuento porque, a diferencia de Pardessus, no cuenta las continuaciones de los artículos marcados con el título de eodem. Las rúbricas también difieren en su contenido, pero por lo demás las dos ediciones son prácticamente idénticas.

23 Esto se expresa, por ejemplo, en el artículo 28 de Venecia, que pone fin a todas las acciones de ejecución contra la gente de mar mientras está de servicio a bordo.

24 Frederic C. LANE, «Maritime Law and Administration, 1250-1350», en *Studi in onore di Amintore Fanfani*, 3, Mailand, 1962, pp. 21-50; *Venice and History, The Collected Papers of Frederic C. Lane*, Baltimore 1966, pp. 227-252; *Seerepublik Venedig*, 1980, p. 96f.

25 Edición actual de Jesus MASSIP, *Costums...* El texto en catalán antiguo, de difícil comprensión, fue traducido al castellano por Ramon FOGUET y José FOGUET MARSAL, *Código de las costumbres escritas de Tortosa*, Tortosa 1912, pp. 477-500. Sabine PHILIPP-SATTEL, *Parlar bellament en vulgar, Die Anfänge der katalanischen Schriftkultur im Mittelalter* (= ScriptOralia 92), Tübingen 1996, sitúa la fuente en su contexto político y lingüístico.

desembocadura del Ebro, desempeñó un papel más modesto desde el punto de vista económico, es importante por este temprano derecho marítimo catalán. Pues el derecho marítimo de Tortosa, más allá de su función en el ámbito regional, fue una de las fuentes de la colección de derecho marítimo más importante del Mediterráneo, el Llibre del Consolat de Mar de Barcelona de finales del siglo XIV²⁶. Esto se incluirá de forma selectiva en la comparación a continuación en los puntos apropiados²⁷. Levin Goldschmidt prestó especial atención a Tortosa por la inusual regulación del «Seewurf» citada al principio. Poco antes, el derecho marítimo había sido analizado en profundidad por Bienvenido Oliver²⁸.

En cuanto a su contenido, el derecho laboral de la gente de mar desempeña un papel menor en Tortosa que en las otras cuatro leyes marítimas. Por otro lado, el empleado del barco y sus múltiples tareas tienen mucho espacio. Este tema merecería un análisis más detallado, pero se excluye aquí porque los oficiales de navegación no aparecen en las tres leyes marítimas de los mares exteriores de Europa.

Los Rôles d'Oléron, que llevan el nombre de la isla atlántica situada al norte del estuario de la Girona por razones poco claras²⁹, también se denominan

26 Sinopsis de los 40 artículos tomados de Tortosa por el Llibre del Consolat de Mar, en Bienvenido OLIVER, *Código de las costumbres de Tortosa. 3: Historia del derecho en Cataluña, Mallorca y Valencia*, Madrid 1879, pp. La edición más reciente fue publicada por Germà COLÓN y Arcadi GARCÍA SANZ, *Llibre del Consolat de Mar*, Edició del text de la Real de Mallorca, amb les variants de tots els manuscrits coneguts, Barcelona, 2001. Esta edición, junto con la de Antonio de CAPMANY, Madrid 1791, ha sido reimpresa en Margarita SERNA VALLEJO (ed.), *Textos jurídicos marítimos medievales*, Madrid 2018, pp. 59-554, donde la editora ofrece una detallada introducción al tema y añade ediciones de los Rôles d'Oléron en las traducciones originales al francés y al español al final, ibid. pp. 940-980.

27 Levin GOLDSCHMIDT, «Lex Rhodia...

28 Bienvenido OLIVER, *Código de las...* pp. 227-301. Recientemente, el derecho marítimo de Tortosa ha sido tratado de nuevo por Josep SERRANO DAURA, «El derecho mercantil marítimo en los Costums de Tortosa», en *La mediterrània de la Corona d'Aragó, segles XIII-XVI, VII centerari de la sentència arbitral de Torrellas, 1304-2004*, Valencia 2005, pp. 569-582.

29 Karl-Friedrich KRIEGER, *Ursprung und Wurzeln...*, pp. 119 ss. considera una confusión con otra fuente llamada ley Oliroun, que trata de la investigación de los delitos cometidos en el mar. Sin embargo, considera más probable que la isla de Oleron fuera el lugar donde se depositó la escritura original, ya que la isla se encontraba en la frontera entre las esferas de poder inglesa (Burdeos) y francesa (La Rochelle). De acuerdo, Thomas HEEBØLL-HOLM, *Ports, Piracy and Maritime War, Piracy in the English Channel and the Atlantic, c. 1280-c. 1330* (= *Medieval Law and Its Practice* 15), Leiden, 2013, pp. 127-134. Mirando los Rôles d'Oléron de Inglaterra, Robin WARD, *The World of the Medieval Shipmaster, Law, Business and the Sea c. 1350-c. 1450*, Woodbridge, 2009, pp. 9-26. Decepcionantemente, el capítulo «Maritime Legal Culture: Expertise and Authority» en Tom JOHNSON, *Law in Common. Legal Cultures in Late-Medieval England*, Oxford 2020, pp. 86-118, porque trata su tema desde su perspectiva puramente nacional y tampoco toma nota de la literatura no inglesa, en ambos aspectos un enfoque muy insular que no alcanza a hacer declaraciones sobre las condiciones más allá de las fronteras británicas. La información sobre los efectos prácticos de los Rôles d'Oléron en Inglaterra podría obtenerse de las numerosas peticiones de Gasconia al Parlamento de Westminster y de los primeros registros judiciales parcialmente editados (Francisque Xavier MICHEL, *Rôles Gascons*, París, 1885 y siguientes); amable referencia de Stuart Jenks.

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

«jugements de la mer»; ambos títulos suelen mencionarse al mismo tiempo. Esta es también la fórmula con la que terminan todos los artículos menos uno. Hay que reconocer que no se conoce un tribunal que haya emitido estas sentencias. Por lo tanto, queda abierta la cuestión de hasta qué punto los Rôles d'Oléron se basan realmente en decisiones judiciales reales. Los Rôles, como se repite a menudo en el texto de la fuente, regulan la exportación de vino de Burdeos y La Rochelle. El destino más importante era Gran Bretaña. En el siglo XIII, Aquitania pertenecía a la corona inglesa, y en Inglaterra la tradición de los Rôles d'Oléron es también la más densa. Allí, pero también en el norte de España y luego sobre todo en Flandes, donde su traducción flamenca (Vonnisse van Damme) se hizo influyente, se extendieron rápidamente en el siglo XIV. A diferencia de las leyes marítimas de Tortosa, Bergen y Hamburgo, las Rôles no se anexaron a un código más amplio, sino que circularon como un texto aislado encuadrado con otras fuentes diversas. El texto es el más breve de las cinco leyes marítimas, por lo que resulta fácil de utilizar. Esto puede haber contribuido a su éxito en las transmisiones a otras regiones. A veces se menciona a Leonor de Aquitania como la legendaria autora de los estatutos, pero ya había muerto en 1204, décadas antes de que supuestamente se redactara la ley del mar. Se desconoce quién es el responsable de la creación de este derecho marítimo más importante de los mares occidentales y del norte de Europa. Karl-Friedrich Krieger ha analizado en su tesis los Rôles d'Oléron según todas las reglas del arte y los ha editado y traducido al alemán en el apéndice según un manuscrito de principios del siglo XIV³⁰.

El Schiprecht de Hamburgo, que suele datarse en 1292³¹, consta de varios estratos. Los seis primeros artículos proceden de un estatuto de los marineros de Hamburgo-Utrecht; los sindicatos de conductores como éstos, con el mismo objetivo, eran comunes en muchas ciudades marítimas hanseáticas. Algunas de las disposiciones del derecho marítimo pueden encontrarse incluso antes, concretamente en una comunicación legal de Hamburgo a Lübeck de 1259, donde la posición legal de los patrones y marineros ya era especialmente favorable

30 Karl-Friedrich KRIEGER, *Ursprung und...*, pp.12-17 ha fechado el ms. Liber Horn en el Guildhall Archive de Londres como el manuscrito más antiguo que se conserva, texto y traducción ibid. pp. 123-145. Se puede acceder al estado de la investigación y la literatura desde 1970 a través de Gisela NAEGLE, «Art. Oléron, Seerecht von», *HRG*, IV, 2. ed. 25. lfg., 2017, pp. 144-148. La irradiación de los Rôles d'Oléron a España pertenece a los campos de investigación de Margarita Serna Vallejo, los artículos relevantes se encuentran en la bibliografía de su edición (nota 26).

31 Johann Martin LAPPENBERG (Ed.), *Die ältesten Stadt-, Schiff- und Landrechte Hamburgs, Hamburg 1845*, Neudruck Aalen, 1966, pp. CXXXVII–CXLVII und 75–86; Rolf SPRANDEL (Ed.), *Quellen zur Hanse-Geschichte* (= *Ausgewählte Quellen zur deutschen Geschichte des Mittelalters*, Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe 36), 1982, p. 397.

en una comparación de las cinco leyes marítimas. Desde mediados de siglo, Lübeck también incluyó en su derecho municipal una normativa marítima individual. Las dos ciudades hanseáticas se complementaban con su acceso a los mares Báltico y del Norte y mantenían un estrecho intercambio, por lo que el derecho marítimo de Lübeck, recogido en la copia del canciller Albrecht von Bardewik de 1299, también se recoge aquí en algunos puntos. La versión más antigua que se conserva del derecho marítimo de Hamburgo es la del Libro Rojo de la Ciudad de 1301, que posteriormente se añadió como libro 13 al Libro de Ordeel, la famosa Ley de la Ciudad de Hamburgo de 1270. El meritorio editor de todas las leyes de la ciudad de Hamburgo, Frank Eichler, ha incluido la Ley Marítima en su edición del Libro de Órdenes, traducida y comentada³².

La ley marítima de Bergen es la parte 9 de la ley de la ciudad que, el rey noruego Magnus VI Håkonson llamó Lagabætir, mejorador de la ley, emitió para su capital Bergen en 1276. Dos años antes había promulgado leyes agrarias prácticamente idénticas para cuatro provincias de su reino. 7 de las 9 partes de la ley de la ciudad también se corresponden en gran medida con esta nueva ley del suelo. Se omitieron dos capítulos relevantes sólo para la vida en el campo, y se añadieron dos nuevos capítulos en su lugar, a saber, el código de la ciudad y, como noveno y último capítulo, el farmannalög, el derecho marítimo³³. Sólo esta historia de su creación revela la enérgica voluntad creativa real. Era un rey que se hacía notar en su reino, en su capital y también en la organización de los viajes por mar de sus súbditos. Las normas de este 9º capítulo se conocen también, en parte, por contextos contemporáneos o algo más antiguos, por lo que no todas fueron formuladas por primera vez en 1276. Pero el hecho de que ahora las posibles penas tuvieran que pagarse a medias al rey vuelve a demostrar dicha influencia. Por lo demás, Bergen representa el derecho marítimo típico de Escandinavia de un grupo de pasajeros que actúan por cuenta propia, el «hasetar»³⁴, que se somete a la disciplina a bordo y al patrón, el «styriman», sólo con el fin de organizar el viaje por mar. La traducción

32 Frank EICHLER, *Das Hamburger ...*, pp. 339-375, donde también se pueden encontrar los ensayos más antiguos sobre el tema de Götz Landwehr y Heinrich Reincke. También es útil la tesis de Carolin O'SULLIVAN, *Die Ahndung von Rechtsbrüchen der Seeleute im mittelalterlichen hamburgischen und hansischen Seerecht (1301-1482)* (= Rechtshistorische Reihe 305), 2005, supervisada por Götz Landwehr.

33 Rudolf MEISSNER, *Stadtrecht des Königs ...*, p. XIX.

34 *Ibidem*, traduce hasetar como 'compañeros de barco'. Pero la palabra tiene una carga germanística y en vista del complejo tema «cooperativo» (cf. sólo Bernd SCHILDT, «Art. Genossenschaft», *HRG*, II, 2ª ed. 2012, pp. 103-110) preposicional. Todavía habría que examinar si la relación entre los pasajeros corresponde realmente a la consolidación institucional que se piensa en una cooperativa.

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

y una introducción sustantiva al derecho marítimo fueron redactadas por Rudolf Meissner³⁵.

II. COMPARACIÓN DE LAS TRES MATERIAS DE DERECHO MARÍTIMO.

La navegación organizada a base de una división del trabajo da lugar a conflictos de intereses. Esto se examinará con más detalle a partir de los tres ámbitos centrales del derecho marítimo mencionados anteriormente: 1. Los casos del Gran Haverei: en caso de peligro en el mar o de ataque pirata, se hacen sacrificios en interés de la comunidad para salvar el barco de la situación de peligro o para hacerlo más rápido, se tiran las mercancías por la borda («Seewurf»), se cortan los mástiles o las cadenas del ancla. 2. El derecho al trabajo de la gente de mar³⁶, con especial referencia a la remuneración de los periodos en que no puede trabajar (enfermedad, reparaciones del buque, fin de la temporada de navegación) y de los servicios que van más allá de sus obligaciones contractuales (salvamento de personas y de restos flotantes)³⁷. 3. La toma de decisiones colectiva: las situaciones de peligro son evaluadas de forma diferente por los patronos, los armadores, los fletadores y la gente de mar:³⁸ ¿El tiempo es demasiado malo para salir de puerto seguro? ¿La cuerda de la grúa sigue siendo lo suficientemente estable como para sujetar la mercancía mientras se descarga el barco? O también, como intersección entre las áreas 1 y 3: ¿Deberían cortarse los cabos de las velas para evitar que el barco siga a la deriva hacia la costa rocosa?

Los tres temas no están en el mismo plano lógico. El «Große Haverei» es un tema clásico de la historia de los dogmas o de las instituciones, sobre el que, por

35 *Ibidem*, pp. 258-301 y XLI-XLVII. Los otros fragmentos en cuestión también están impresos por Meissner. Son el Fragmento IV del *rettir* de Bjarkeyjar, la Ley de la isla de Birk, Meissner 450-457, 9 artículos, y el *farmannalæg* del *Jónsbók* del rey Marcos, *ibid.* pp. 459-481, 28 artículos, destinados a la recién adquirida Islandia. El libro de derecho islandés unos años más antiguo, el *Grágás*, también contiene derecho marítimo; Andreas HEUSLER (ed.), *Icelandic Law - The Grey Goose*, 1937. En cuanto al contenido, Max PAPPENHEIM se ocupó del derecho marítimo nórdico en toda una serie de ensayos relevantes, como «*Stýrimenn und hásetar im älteren westnordischen Seeschiffahrtsrecht*», en *Deutsche Islandforschung*, vol. 1, 1930, pp. 246-282, y el ya fallecido Götz Landwehr, que dejó fragmentos de una monografía sobre la historia del derecho marítimo nórdico. Se conservan en los archivos de la Universidad de Hamburgo.

36 Hoy en día en Alemania se regula en la Ley de Trabajo Marítimo de 2013, hasta finales de 2012 en la tradicional Ley de Marineros.

37 Hoy en día se regula en los artículos 574 a 587 del Código de Comercio alemán (HGB), véase concretamente el artículo 576, apartado 1, del HGB: «Si las medidas de salvamento tienen éxito, el salvador tiene derecho al pago de un salario de salvamento».

38 § El artículo 481 del HGB se refiere al contrato de carga general, uno de los contratos de transporte regulados en el HGB. «Párrafo 1: El contrato de transporte de carga general obliga al transportista a transportar las mercancías por mar hasta el lugar de destino y a entregarlas allí al destinatario. Par. 2: El cargador está obligado a pagar el flete acordado».

tanto, también tienen algo que decir muchas obras tradicionales de la historia del derecho privado. El empleo de los marineros es un tema más general, de hecho, todo un campo del derecho, que sólo puede ser discutido con sentido cuando los esclavos o los prisioneros no son obligados a trabajar a bordo. Por lo tanto, es menos universal, y apenas cabe esperar influencias antiguas. El tema se amplía aquí para incluir a los marineros nórdicos, de los que hay que hablar más bien como coempresarios que como trabajadores, porque no reciben una remuneración, sino que participan en las ganancias y pérdidas del viaje. Sin embargo, en lo que respecta al servicio a bordo, en el que deben integrarse, son tan similares a los trabajadores vinculados a instrucciones que se incluyen aquí. Por último, el tercer tema, el de los programas de desarrollo, no suele incluirse en una categoría jurídica-histórica separada. Se trata de un tema transversal y, por lo tanto, existe un solapamiento, especialmente con los aspectos de los litigios marítimos. Parecía sensato incluir este ejemplo procesal porque se habla con frecuencia del carácter procesal del derecho medieval. Así pues, se eligieron los tres ámbitos no sólo porque hay mucho material interesante para ellos en los estatutos³⁹, sino también porque es de esperar que los ámbitos de investigación, adaptados de forma diferente, se complementen entre sí para formar una perspectiva multidimensional.

1. EL «GROßE HAVEREI».

La avería grande (del árabe hawar -falta, daño-) es el sacrificio de la propiedad para salvar un barco y las mercancías de un peligro común en el mar. Si está previsto por la ley o se acuerda entre las partes de antemano, da lugar a una indemnización proporcional por los daños sufridos por el propietario de

39 Otros temas merecerían un estudio comparativo más detallado. Sin embargo, el escribano de barco, que sólo se encuentra en el Mediterráneo en el siglo XIII, es una figura interesante por sus múltiples funciones, pero también porque sus anotaciones modifican todo el entramado de pruebas sobre los acontecimientos a bordo y el resultado económico del viaje. La cuestión de la sobrecarga, situada en la tensión entre la optimización de los beneficios en función del riesgo y el aumento de la seguridad, se resuelve en todas partes, pero de formas muy diferentes. Aquí sólo aparece en la discusión de las decisiones de predicción del riesgo. La lista de ejemplos podría continuar; para el futuro estudio del derecho marítimo, se pueden nombrar muchos más elementos atractivos.

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

un buque o de una mercancía como consecuencia del sacrificio⁴⁰. El lanzamiento al mar es el desencadenante más conocido de la aparición de esta comunidad de riesgo: las mercancías se lanzaban por la borda para ayudar al barco a escapar del peligro y salvar a las personas, los bienes y el barco. Suele ser importante que el sacrificio sea intencionado y se haga con esa intención de rescate; las pérdidas por robo o por fuerza mayor no suelen estar incluidas en la indemnización. El principio puede parecer sencillo. Como ya se ha mencionado, se recoge en el capítulo 14,2 del Digesto y, como sugiere el nombre de *Lex Rhodia de iactu* y afirma claramente un rescripto del emperador Antonino Pío⁴¹, tiene su origen en la marinería griega. El capítulo del Digesto trata de las numerosas y complicadas constelaciones que pueden dar lugar a conflictos en el reparto naval.

Se ha debatido mucho sobre la influencia de la *Lex Rhodia* en el derecho marítimo medieval⁴². Sin embargo, la mayoría de los problemas sobre los que los juristas se rompían las cabezas en el Título 14, 2 del Digesto no se volvieron a encontrar en el derecho marítimo medieval. Por el contrario, la mayoría de las zonas navales de las leyes marítimas del siglo XIII no estaban reguladas en el derecho romano, a partir de contradicciones directas (¿Debe utilizarse el precio de compra o el precio de venta ficticio como base para el cálculo de la indemnización? ¿Se incluyen los sucesos de daños accidentales y los ataques de piratas?). La *Lex Rhodia* sigue evocando, en el mejor de los casos, un eco lejano en los estatutos del siglo XIII.

40 Esta es la interpretación habitual, como se expresa, por ejemplo, en el artículo 588 del Código de Comercio alemán. La disposición contiene la definición legal y establece una comunidad de responsabilidad entre los propietarios del buque y del combustible y las partes interesadas en la carga: #continuación# «Párrafo 1: Si el buque, el combustible, la carga o varias de estas cosas se dañan o sacrifican intencionadamente con el fin de rescatarlos de un peligro común por orden del capitán o si se incurre en gastos con este fin por orden del capitán (avería gruesa), los daños y los gastos que se produzcan serán soportados conjuntamente por las partes interesadas. Párrafo 2: La parte interesada será la parte que, en el momento de la avería gruesa, sea el propietario del buque o el propietario del combustible o que corra el riesgo de que una carga perteneciente al cargamento o una reclamación de carga perezca». - Por otro lado, se entiende por avería gruesa (art. 621 HGB a.F.) todos los costes del viaje por mar, es decir, las tasas de pilotaje, los derechos portuarios, etc. Sólo se incluían en la comunidad de riesgo en caso de acuerdo expreso previo. - El significado en Venecia, sin embargo, varía por un matiz. Allí se dice que un determinado elemento de pérdida es *non sit in varea* (art. 74) o, a la inversa, sobre otro elemento: *illud sit in avariam* (art. 77). Por lo tanto, aquí (a)vería probablemente no denota el proceso de sacrificio, sino la masa de bienes que ha crecido juntos para formar una comunidad de responsabilidad.

41 Se recoge en el Digesto (Maec. D. 14,2,9), donde el emperador reconoce la *Lex Rhodia* como derecho romano válido. Cf. sobre ello Max KASER, Rolf KNÜTEL y Sebastian LOHSSE, *Römisches Privatrecht*, 21ª ed., 2017, párr. 42.31 y, más recientemente, Jacek WIEWIÓROWSKI, *Roman Maritime Law, Maritime Legal Tradition and Modern Legal Issues* (Gdańskie studia prawnicze 3), 2019, con una serie de aportaciones interesantes y adicionales.

42 Götz LANDWEHR, «Art. Seerecht...», pp. 1601, ve similitudes entre la *Lex Rhodia* y los Rôles d'Oléron; Levin GOLDSCHMIDT, «Lex Rhodia...», pp. 342 y ss. y Karl-Friedrich KRIEGER, *Ursprung und...*, pp. 82 y ss. destacan más bien las diferencias entre ambas leyes marítimas.

Algunas cuestiones individuales deben ser consideradas con más detalle. Primero: ¿Qué peligros justifican un «Seewurf»? En Bergen (art. 8) se habla de tormentas o *valk* -término técnico para el estado de alta mar- o, en general, de peligros que hacen necesario el aligeramiento. Hamburgo (art. 22) habla simplemente de angustia, y Oléron (art. 8) de tormenta. En los mares exteriores de Europa, por tanto, sólo se tenían en cuenta los peligros naturales. En cambio, Venecia (art. 77) y Tortosa (art. 30) aplicaban las mismas reglas cuando los piratas se ponían a la vista. También actuaban en los mares occidentales y septentrionales, pero quizá eran más numerosos en el Mediterráneo. En cualquier caso, sólo existía la posibilidad de compartir el sacrificio realizado para escapar de los piratas con los compañeros de destino tras un rescate afortunado. Esto se refiere a los sacrificios voluntarios. Si, por el contrario, la huida fracasaba y el barco era asaltado, ya no se podía hablar de sacrificio voluntario. Por lo tanto, el derecho romano excluía estos daños y los imponía únicamente al propietario, de acuerdo con el principio *casum sentit dominus*. En Venecia (art. 96), esta norma se desvió y se permitió también la división de los daños por los bienes robados⁴³. Sólo en Tortosa (art. 32) se señala otro subcaso de avería gruesa: el varamiento deliberado del buque. En este caso el barco probablemente fue dañado, pero los hombres y las mercancías probablemente se salvaron⁴⁴.

¿El liderazgo del barco estaba incluido en el «Seewurf»? El «*Guidance*», *portage* en inglés, es una forma de remuneración de un marinero con una pequeña porción del espacio de carga en lugar de un salario, es decir, una suma de dinero. El propio marinero era empresario, era el caso normal en el norte. Por lo tanto, en Bergen la cuestión no está resuelta, ya que si todos los «hase-tar», a la vez marineros y comerciantes, trabajaban y participaban en los beneficios, no había razón para privilegiar a ninguno de ellos. Por el contrario, Tortosa (art. 26) sólo habla de remuneración en dinero. En Oléron y Hamburgo se privilegió el liderazgo en el caso del «Seewurf»: el marinero era

43 Tal vez esta expansión se base en la influencia bizantina, Jean-Marie PARDESSUS (ed.), *Collection...* 5, p. 53 nota 2. Dado que también se pueden encontrar rastros de la terminología griega, por ejemplo, en el derecho marítimo pisano del siglo XII, la idea no puede descartarse del todo; Stefania GIALDRONI, «Propter conversationem diversarum gentium, Migrating words and merchants in medieval Pisa», en Stefania GIALDRONI, Albrecht CORDES, Serge DAUCHY, Dave DE RUYSSCHER, Heikki PIHLAJAMÄKI (eds.), *Migrating Words, Migrating Merchants, Migrating Law, Trading Routes and the Development of Commercial Law*, Leiden/Boston 2020, pp. 28-53.

44 El hecho de que el barco encallara y sufriera daños también era una cuestión que se planteaba en el art. 9 de Oléron, pero en un contexto diferente: si esto sucedía porque el patrón se había retrasado como consecuencia de una disputa sobre el tapado de los mástiles o los cabos, entonces, aunque no se llegara al destino, se debía el flete completo. Los mercaderes estaban así motivados para no perturbar el viaje del capitán con largas discusiones.

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

compensado si «sus» bienes eran sacrificados, pero no estaba obligado a compensar si sus bienes llegaban a salvo. Pero sólo en Oléron (art. 8) este privilegio estaba condicionado a que el marino hubiera luchado varonilmente en el momento de necesidad, *si defent en la meer cum un homme*. En Hamburgo (art. 28) no existía tal cláusula de buena conducta, pero allí el privilegio de liderazgo tenía un alcance limitado.

¿El barco formaba parte de la comunidad de riesgo? Se practicaban dos sistemas diferentes. El sistema mediterráneo incluía al armador desde la antigüedad⁴⁵, mientras que el sistema del norte no lo hacía. Götz Landwehr ha demostrado cómo en la zona hanseática, en torno al año 1300, los dos principios chocaron entre sí y cómo el sistema del sur de Europa acabó imponiéndose también allí⁴⁶. Bergen (art. 8), en cambio, se ciñó a la norma nórdica; allí, la obligación de indemnizar surgía sólo entre las partes interesadas en la carga, y el armador corría sólo su riesgo. En las otras tres leyes marítimas examinadas, el armador debía participar en los costes del lanzamiento al mar, pero a la inversa también podía reclamar una indemnización proporcional si había sacrificado el mástil, los cabos o las anclas para salvar el barco y la carga.

¿Cuáles fueron las condiciones para el establecimiento de la comunidad de peligros? En Oléron (art. 9) el patrón tenía que convocar a los mercadores y simplemente mostrarles que había que cortar el mástil o las cuerdas. En cambio, en Hamburgo y Tortosa la comunidad de riesgo debía ser pactada, pues de lo contrario el armador debía asumir solo los costes de su operación. En Hamburgo (art. 8) la norma más antigua (el patrón asume solo el riesgo del buque) parece seguir siendo la regla. Lo contrario (riesgo asumido conjuntamente) debía ser acordado expresamente por la voluntad, por lo que era la excepción en términos de lógica lingüística (no necesariamente también en la realidad). El acuerdo podía hacerse oralmente y también durante el viaje, porque el testimonio de los presentes a bordo servía de prueba.⁴⁷

Venecia (art. 95) exige que se lance *cum consensu et voluntate majoris partis mercatorum et patronorum*, utilizando para 'lanzar' no el latín *iactare* sino

45 No parece encajar con esto que el art. 74 de Venecia para los sacrificios del patrón (corta el mástil, etc.) *seastimmt: illud non sit in varea*. Según esto, el patrón tendría que soportar solo las consecuencias de su sacrificio. Pero resulta que justo la palabra decisiva no es un añadido posterior, Jean-Marie PARDESSUS (ed.), *Collection...*, pp. 47 fn. 4.

46 Götz LANDWEHR, *Die Haverei in den mittelalterlichen deutschen Seerechtsquellen*, 1985, pp. 41–50.

47 No en el manuscrito principal utilizado por Eichler, el „Libro Rojo» de 1301, pero ciertamente en manuscritos paralelos, Frank EICHLER, *Das Hamburger...*, p.365 fn. 1639.

el verbo italiano «libellare». En Tortosa (art. 32) se describe de forma pintoresca que la comunidad de peligro puede acordarse incluso directamente ante el peligro. Entonces, navieros y comerciantes acordaron encallar el barco a propósito para evitar un peligro mayor, y decidieron en el mismo momento -¡comparen la cita inicial! - la confraternización entre barco y carga, que *l leyn e ls avers sien jermans*.

Seguir las diferencias y sus razones en detalle merecería una investigación separada que, sin embargo, podría asumir fácilmente el tamaño de una monografía propia si tomara en consideración las numerosas variantes medievales en la ley de la media general. A los efectos presentes, basta con señalar que todas las legislaciones marítimas examinadas conocen la idea de que el sacrificio de los bienes propios en el interés común puede dar lugar a reclamaciones de indemnización. Sin embargo, en el momento de su primera redacción, en la segunda mitad del siglo XIII, las cinco leyes marítimas tejen patrones diferentes en este cuerpo legal. Las reglas están formuladas de forma colorida y vívida, la riqueza de variantes es grande, demasiado grande para ser explicada de forma convincente recurriendo a una raíz o principio común. En el Oeste y en el Norte sólo se consideran los peligros causados por fenómenos naturales, en el Mediterráneo también los causados por la piratería y los robos. El barco no está incluido en el Norte, en otros puertos sólo por acuerdo expreso. Hamburgo y Oléron privilegian la parte de la carga que corresponde al marinero, pero conceden diferentes condiciones a este privilegio. En definitiva, las distintas experiencias y relaciones de poder se expresan en las distintas normativas. Al parecer, muchas reglas fueron, en la medida en que se puede decir algo al respecto, recién inventadas, posiblemente modificadas o incluso descartadas. Así pues, los desechos marinos son un campo jurídico y un área problemática que se remonta a la antigüedad, pero que experimentan cambios dinámicos en las soluciones a finales del siglo XIII.

2. DERECHO LABORAL DE LA GENTE DE MAR.

El segundo tema, la legislación laboral de los marinos, tiene demasiadas facetas para ser tratada en su totalidad aquí⁴⁸. Se señalan puntos que están regulados en varios estatutos marítimos; se prestará especial atención a la remuneración de la gente de mar. En los estatutos mencionados se encuentran

48 En cuanto a Oléron y el Llibre del Consolat de Mar, que se basa en parte en Tortosa, el tema es tratado en su totalidad por Julia SCHWEITZER, *Schiffer und Schiffsmann...*

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

tres tipos de marinos muy diferentes. En primer lugar, están los remeros y otros marineros de las galeras del Mediterráneo⁴⁹. Lo que el derecho marítimo de Tortosa dice sobre ellos se refiere casi sólo a la disciplina y a los castigos, los marineros fueron tratados principalmente con los instrumentos del derecho penal (Tortosa art. 1 y 2). Al menos recibían un salario, a diferencia de los esclavos, los prisioneros de guerra y los convictos, que también trabajaban en los bancos de remo. En Venecia, el caso es similar, pero con un poco más de detalle a favor de los marineros en los pagos de salarios extraordinarios. En el otro extremo de la escala están los citados «hasetar» escandinavos, marineros y al mismo tiempo coempresarios, que eran los amos y no los siervos de la empresa. Eran autónomos, participaban en los beneficios y en las pérdidas, y sólo estaban dispuestos a someterse a la disciplina de a bordo en aras de la organización del viaje por mar y, por ejemplo, para ser asignados a tareas de vigilancia y fianza (art. 23 de Bergen, al final del Código Marítimo). Entre estos dos grupos se encuentran los marinos dependientes del Atlántico, el Mar del Norte y el Báltico, obligados por las instrucciones, pero protegidos por una serie de normas que parecen bastante modernas.

En principio, los marineros eran pagados por su trabajo con dinero (salarios) o con una parte del espacio de la carga. Al parecer, el artículo 21 de Venecia estipula que los marineros son pagados exclusivamente por carga⁵⁰. En Oléron, dos artículos sucesivos hablan de ambas cosas; parece que allí los marineros no tenían que elegir, sino que se les pagaba con una combinación. Luego, en el caso del liderazgo, había otra alternativa. Los arts. 50-52 de la regulación de Venecia y el art. 18 de Oléron dejan a los marineros la opción de fletar ellos mismos su parte del espacio de carga («fretter» a diferencia del «louwerwage» del siguiente art. 19), es decir, de tomar sus propias decisiones empresariales, o de participar en el flete del barco. La siguiente frase hace hincapié en el propio riesgo de los marineros: deben fletar a tiempo

49 Aquí se podría diferenciar aún más, ya que en los barcos del Mediterráneo había, por un lado, normas sobre los pasajeros, es decir, transporte de pasajeros, que no se menciona en absoluto en el Oeste y el Norte, y, por otro lado, una serie de otros grupos de trabajadores entre los marineros ordinarios y el patrón. El escribano de la nave desempeñaba allí un papel importante (en Tortosa art. 8 y *passim: scriba*, en Venecia art. 41 y *passim scribanus*). En Tortosa (art. 2) se encuentra un comit de la galea, probablemente una especie de maestro remero, y Venecia exige que haya a bordo dos tamborileros, trombatores, que marcan el ritmo de los remeros (Venecia art. 22). En ambas leyes marítimas mediterráneas, además, se producen juramentos especiales de los funcionarios individuales (Tortosa art. 18, 19). En Venecia (art. 39-42) se prescriben incluso en la redacción.

50 Así, Jean-Marie PARDESSUS (ed.), *Collection...*, pp. 29 nota 5, interpreta el artículo, que es difícil de entender y probablemente trata de la orientación de un marinero que murió en el viaje: *Si aliquis marianarius morietur, patrono sit licitum intromittere tantum de bonis illius que fuerint in nave, quantum per rationem ipsi habere pertinet de residuo quod sibi pertinet habere, et debet servire.*

para que el barco no se retrase, y si no encuentran ninguna carga, el patrón no es responsable. Hay que destacar este artículo 18 por otra razón: termina como único con las palabras «et cest la custume (en lugar de judgement) en ceo cas»-y esa es la costumbre en este caso-. Si se toma en serio esta diferencia terminológica, se podría concluir que este art. 18 es el único que no se basa en una decisión judicial. Dado que no hay más pruebas, la cuestión del contexto en el que se originan las disposiciones individuales de los Rôles d'Oléron sigue abierta por el momento.

En Hamburgo, el art. 9 regula la carga y prescribe a los marinos para su espacio de carga las mercancías típicas para el respectivo puerto de salida. Sin embargo, el caso de que el marinero no pueda cargar su parte del espacio está regulado de forma más favorable para los empleados en Hamburgo: En este caso, el patrón debe dar al marinero una parte de la carga. Al igual que las mercancías designadas como plomo, el importe de los salarios también se especifica en Hamburgo (art. 6), en función de la distancia al puerto de destino (Flandes-Noruega y Flandes-Gotlandia 12 semanas, Hamburgo-Flandes 7 semanas). Se trata de salarios mínimos, ya que, si se superan estas duraciones estándar de los viajes, hay que pagar los atrasos semanalmente. Los detalles del artículo 6 son controvertidos y difíciles de entender⁵¹. En cualquier caso, es muy posible que los marineros de Hamburgo también recibieran guía y salario.

La cuestión de cuándo se pagaron los salarios es importante, porque desde el punto de vista del patrón, las reclamaciones salariales abiertas reducían el peligro de que el marinero rompiera el contrato y se enrolara en otro barco. Además, ¿no tenía el patrón que cobrar primero los salarios de los fletes para poder pagar a los marineros? Así lo indica el art. 42 de Tortosa, que regula el orden de liquidación tras la finalización del viaje. Primero recibe el flete, luego paga a los marineros⁵², y después a los que tiene que compensar. El saldo es su beneficio. En el art. 80 de Venecia se aclara una vez más que el marino no puede abandonar el servicio prematuramente. Por otro lado, el siguiente art. 81 establece que el patrón que no paga a tiempo al marinero le debe el *duplum*, doble salario. Pero incluso en este caso, el dinero probablemente sólo fluya tras el regreso a Venecia. Por otro lado, la palabra «vorloen» se encuentra en Hamburgo. Podría significar tanto como un avance. ¿Recibió el marinero parte del salario ya al principio del viaje?

51 Frank EICHLER, *Das Hamburger*, pp. 345–347, lo discute detalladamente.

52 La frase «el flete es la madre de los salarios», que supuestamente implica una dependencia de los pagos salariales de los ingresos por flete, no aparece en ninguna de las cinco leyes marítimas.

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

De hecho, el marinero culpable según el art. 8 tenía que «vorloen sin wedderkeren», lo que presupone que ya había recibido dinero antes. La ocasión de esta sanción merece ser registrada: incapacidad para trabajar debido al mareo. Por lo tanto, el marinero era responsable de su «estómago estable».

Es de suponer, pues, que los salarios anticipados eran un adelanto, ya que, en cualquier caso, parte del dinero no se pagó al marinero hasta el final del viaje. Esto se desprende del art. 19 de Oléron, que estipula que el capitán puede retener los salarios de los marineros que desembarcan en el puerto de destino, a menos que puedan aportar otra garantía: También es una salvaguarda contra solicitudes de los marineros. Las leyes marítimas de Venecia (art. 80) y de Tortosa (art. 1) eran menos remilgadas, y se limitaban a facultar al patrón para detener o recapturar por la fuerza al marinero que intentara fugarse sin permiso⁵³. Los marineros que escapaban del servicio y se enrolaban en otro lugar eran un fenómeno tan común que se formó una expresión fija para ellos en inglés: «to jump ship». Quien se embarcaba en un puerto extranjero lo hacía, en términos modernos, por su cuenta y riesgo. Cualquiera que se viera envuelto en una pelea mientras bajaba a tierra y resultara herido no podía esperar ninguna asistencia del armador, a menos que estuviera en el camino en nombre del armador (Oléron Art. 6). También existían normas especiales sobre la comida y la bebida durante el permiso de tierra: el marinero recibía, por así decirlo, como almuerzo la comida que también habría estado disponible a bordo, pero no las bebidas.

En principio, la relación laboral no podía terminarse por ninguna de las partes mientras durara el viaje (art. 10 de Hamburgo). Esto se expresa en el reglamento mencionado, que garantizaba que el marinero permaneciera literal y figuradamente a bordo. Pero a la inversa, también se le hacía muy difícil al capitán deshacerse de un marinero desagradable. No podía hacerlo solo, sino que tenía que implicar a los demás marineros (mediante el arbitraje, art. 14 de Oléron)⁵⁴ o a los mercaderes (art. 35 de Venecia -la *maior pars mercatorum* tenía que estar de acuerdo-)⁵⁵. Esto se hizo quizás también para proteger al marinero, pero sobre todo porque su ausencia también podía convertirse en una amenaza para los demás viajeros si faltaban manos en la cubierta debido al despido.

53 En Tortosa está así regulado si el marinero huye o si roba. El robo se regula inmediatamente en el siguiente art. 2.

54 El artículo se analiza con más detalle a continuación, tras la nota 64.

55 Esta norma también se encuentra en el Libro del Consolat de Mar, art. 92, ed. Margarita SERNA VALLEJO (ed.), *Textos jurídicos marítimos...*, p. 139. Jean-Marie PARDESSUS (ed.), *Collection...*, pp. 33 fn. 3 considera que esta obligación de los mercaderes de consentir el despido de un marinero es «droit commun», sin explicar más qué quiere decir exactamente con esto.

El inicio del viaje de vuelta es otra cuestión compleja intensamente regulada. En Bergen, había que tener en cuenta la circunstancia de que los «hasetar» podían estar en sus propios asuntos. Por ello, el art. 7 de Bergen regula detalladamente la duración del tiempo de espera y lo calcula en función de las mareas: el caso normal era esperar como máximo dos golpes de marea. Esta unidad nos recuerda que estos viajes se realizaban en los mares del norte, que dependían en gran medida de las mareas⁵⁶. Sólo en casos excepcionales, concretamente en países no cristianos, e incluso allí sólo si no había un peligro inminente, se esperaba también a las tres mareas. Se estableció un puesto para buscar al marinero fallecido.

Por el contrario, si el barco aún no estaba listo para zarpar, los marineros tenían que esperar. En Bergen, debían pagar multas al patrón y al rey por infringir la obligación de esperar (art. 9); las sanciones a las autoridades sólo se encontraban en Bergen y Venecia y eran una prueba de la influencia del rey o del dux en el derecho marítimo. Si los fletadores retrasaban el viaje por no entregar la mercancía a tiempo, los marineros recibían una cuarta parte del flete adicional adeudado (Oléron art. 22). En Hamburgo, existían normas diferenciadas en cuanto a si los marineros debían ser pagados por el tiempo de espera. Si el motivo del retraso era que el barco estaba congelado en Maarsen, no muy lejos de Utrecht (una de las normas mencionadas de los marineros de Hamburgo-Utrecht, que se generalizaron y se incorporaron al derecho marítimo), no se debía ningún salario adicional. Durante el tiempo que el patrón esperaba la carga, aún tenía que alimentar a los marineros (ambos en el art. 17 de Hamburgo). Si el patrón tenía que vender el barco para pagar la indemnización a los cargadores, el crédito salarial de los marineros tenía prioridad sobre el recurso del patrón (Tortosa art. 9; prioridad similar del crédito salarial en el art. 20 párrafo 2). Si el barco estaba tan dañado que había que venderlo y había que esperar a que lo sustituyeran, los marineros recibían el salario durante dos semanas; después de la llegada del invierno, el 11 de noviembre, seguían recibiendo el salario de una semana (art. 11 de Hamburgo). Venecia (art. 82) estipula que el flete y el salario se incrementarán en una cuarta parte -y este salario adicional también debe pagarse inmediatamente- si de *communi voluntate* se decide invernar en el extranjero. El epítome de un destino lejano aquí, y a menudo en el derecho marítimo veneciano, es la costa de Rumania.

56 El cálculo de los plazos en función de las mareas se encuentra también, por ejemplo, en la ley de la ciudad de Newcastle upon Tyne, del siglo XII, relativa a la duración máxima de los procesos judiciales entre ciudadanos y comerciantes extranjeros: *Inter burgensem et mercatorem si placitum oriatur, finiatur ante tertiam reflexionem maris*, es decir, dentro de un día y medio, citado Karl-Friedrich KRIEGER, *Ursprung und Wurzeln...*, p. 35 nota 139.

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

El tema del dinero sin rendimiento laboral también incluye, en términos modernos, el pago continuado de los salarios en caso de enfermedad (Oléron art. 7). Quien estaba tan enfermo que ya no podía realizar nada a bordo se quedaba en tierra, pero recibía la paga completa. Si sucumbía a la enfermedad, el derecho pasaba a sus herederos. El artículo es especialmente rico en detalles casuísticos. Son rastros del proceso de negociación que debe haber conducido al artículo. A modo de ejemplo, que todos ellos sean enumerados: El patrón no perderá tiempo, continuará el viaje y dejará al enfermo al cuidado de un mozo de a bordo o de una mujer que se contratará para ello. Al enfermo se le dará grasa o vela y también raciones de los almacenes del barco, pero debe contentarse con esto; las comidas más finas correrán de su cuenta. Difícilmente se puede dudar de que todas estas cuestiones individuales se remontan a casos reales y concretos.

Se debieron pagar salarios adicionales por los retrasos y desvíos. Pero también surgieron reclamaciones adicionales por servicios que iban más allá del trabajo para el propio barco. En efecto, el contrato de trabajo sólo obligaba a los marineros a hacer todo lo que se refería a la seguridad del viaje del barco en el que se habían enrolado. Esto incluía el deber de ayudar en caso de naufragio de su propio barco. Sólo los que se esforzaban al máximo podían esperar el apoyo del armador (Oléron art. 3). Pero la situación era diferente cuando otros barcos perdían carga o equipos: por su rescate hubo que prometer a los marineros su propio salario de salvamento. El importe dependía de la dificultad del salvamento y se calculaba como una fracción del valor de los bienes rescatados. Los factores eran, entre otros, si las mercancías estaban flotando en alta mar o atascadas en un arrecife o banco de arena, si flotaban en la dársena del puerto o eran arrastradas a la orilla, si estaban en peligro porque los buscadores podían invocar su derecho a la playa, contra el que los comerciantes siempre luchaban⁵⁷.

El art. 20 de Bergen trata del hallazgo y la recuperación de un ancla: si no se puede determinar el propietario en el siguiente puerto a pesar de la notificación del hallazgo, los marineros y los patrones, «*hasetar*» y «*styrimandr*», adquieren cada uno la mitad de la propiedad de esta. Por lo tanto, no se trata de un salvamento, sino de una oportunidad accidental de ganar dinero apropiándose de una cosa sin dueño. Si, por el contrario, el propietario se presenta y demuestra su derecho con la ayuda de dos testigos (es decir, «*selbdritt*»), puede «rescatar» el ancla de los buscadores con el pago de la mitad de su valor, «*lœysi*». La terminología y el procedimiento se corresponden con el

⁵⁷ Sonja BREUSTEDT, «Art. Strandrecht», en *Hanselexikon* (<https://www.hansischergeschichtsverein.de/lexikon?buchstabe=s#anzeige>, consultado el 14 de enero de 2020).

derecho de redención en la persecución de bienes robados; no se menciona el »Bergelohn«.

Sin embargo, la comparación entre Hamburgo y Lübeck, que en realidad había recogido buena parte de las normas de Hamburgo de 1292 en su derecho marítimo de 1299, es productiva para ello⁵⁸. Pero no en este caso. Mientras que Hamburgo favorecía a los interesados en los buques y a los fletadores, es decir, a los armadores, a los patrones y también a los marineros, Lübeck estaba más del lado de los comerciantes, es decir, de los interesados en la carga y de los fletadores. Esto ya se expresó en 1259. Lübeck se había quejado con una delegación de alto rango en Hamburgo sobre la práctica legal allí, que era desventajosa para los comerciantes, pero Hamburgo se mantuvo en su punto de vista y también informó a Lübeck por escrito⁵⁹. El punto de vista más fácil de entender es el de la cuantía del »Bergelohn«.

En Hamburgo (art. 20) era una vigésima parte si la mercancía era arrastrada a la costa o a la deriva junto al buque anclado, pero un tercio completo si era rescatada en alta mar o de un arrecife o banco de arena. En cambio, Lübeck quería recompensar el salvamento en alta mar con sólo una vigésima parte, es decir, el 5% en lugar del 33%, para el salvamento en un banco de arena sólo debía haber una centésima parte, y los demás casos no se mencionaban en absoluto⁶⁰. Al parecer, los actos más sencillos de salvamento se trataban allí como un trabajo normal de marinero sin derecho a la paga de salvamento. El hecho de que el Mar del Norte sea más duro y peligroso que el Báltico puede haber influido. Pero, sobre todo, esta diferencia refleja probablemente la división del trabajo entre las dos ciudades hanseáticas posteriores. En cierto modo, Hamburgo era el puerto exterior occidental de Lübeck para el transporte de mercancías desde el Báltico hacia el oeste⁶¹. En definitiva, la gran influencia de los armadores y los marineros en el Elba es probablemente la razón por la que la ley de Hamburgo fue la que más disposiciones sobre el derecho laboral de los marineros

58 Rolf SPRANDEL (Ed.), *Quellen zur Hanse-Geschichte...*, pp. 389 y ss.; allí en las pp. 397-403 la ley marítima de Hamburgo de 1292 e inmediatamente después (pp. 404-410) el registro de la ley marítima de Lübeck iniciada por el canciller Albrecht von Bardewik siete años después.

59 *Ibidem*, pp. 394-397; y Ulrich WEIDINGER, „...nur wenn es dem Schiffer gefällt – Die Behandlung des Interessenkonflikts zwischen Verfrachtern und Befrachtern in den ältesten Seerechten Nordwesteuropas“, en Brigitte KASTEN (ed.), *Tätigkeitsfelder und Erfahrungshorizonte des ländlichen Menschen in der frühmittelalterlichen Grundherrschaft (bis ca. 1000)*, Festschrift für Dieter Hägermann zum 65. Geburtstag (= VSWG Beihefte 184), 2006, pp. 307-325.

60 Art. 14 del derecho marítimo Lübecker de 1299, *Urkundenbuch der Stadt Lübeck* 2. Teil 1. Hälfte Nr. 105 S. 83-89 (85), Rolf SPRANDEL (Ed.), *Quellen zur Hanse-Geschichte...*, p. 406.

61 Ulrich WEIDINGER, „...nur wenn es dem...“, p. 313.

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

tuvo de todas las leyes marítimas examinadas aquí. El constante tira y afloja sobre la distribución de las dificultades y beneficios de los viajes por mar y los compromisos alcanzados en el proceso se expresan una vez más en el largo catálogo de pagos por carga y descarga de buques, que obviamente se negoció punto por punto (artículo 16 de Hamburgo). En este caso, sin embargo, las partes contratantes de los marineros no eran los patrones sino los fletadores directamente. Les correspondía subir y bajar sus mercancías a bordo; sólo cuando estaban estibadas a bordo comenzaba la responsabilidad del armador.

En definitiva, en las leyes marítimas de Hamburgo y Oléron, los marinos aparecen como un grupo de trabajadores estimados y seguros de sí mismos cuyos intereses se incorporaron a las leyes marítimas en un grado significativo. Debido a que su ocupación, al igual que la de los mineros, era, por un lado, muy peligrosa y, por otro, requería una gran experiencia y habilidades especiales, los marineros de los mares occidentales y del norte estaban en una posición de negociación fuerte y respetada. Esto es particularmente evidente en la preocupación de que puedan dejar su servicio en un puerto extranjero y enrolarse en otro barco. También suelen tener voz en los conflictos de intereses y otros litigios y participan de forma diferenciada en la decisión o el arbitraje. Omitiendo algunas disposiciones individuales vistosas pero algo menos importantes⁶², esto nos lleva al tercer tema que vamos a tratar aquí.

3. DECISIONES COLECTIVAS SOBRE LA RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS Y LA EVALUACIÓN DE RIESGOS

¿Es el barco lo suficientemente rápido como para escapar de los piratas?
¿Se convertirán los oscuros nubarrones del horizonte en una peligrosa tormenta? ¿Aguantarán las cuerdas podridas de la grúa que descarga la mercancía? El derecho marítimo regula muchas situaciones en las que se trata de prever si los peligros se materializarán y luego decidir si se corre ese riesgo. A menudo, en estos casos, los participantes en el viaje también participan en la decisión. Las numerosas situaciones de codecisión de un modo u otro llevaron a Levin Goldschmidt a dar a su citado ensayo de 1888 el

62 Sin embargo, no hay que ocultar la desigualdad de trato original de los marineros bretones y normandos (Oléron art. 17). Estos últimos reciben dos comidas al día, pero (excepto en las regiones vinícolas) sólo agua para beber. Los primeros deben contentarse con una comida pour la resoun qil ount beverage en alaunt et en venaunt - porque se les proporciona bebidas en los viajes de ida y vuelta-. El contexto muestra que se trataba de algo mejor que el agua.

subtítulo de «Der Schiffsrath» (El consejo del barco)⁶³, consejo del barco no en el sentido de institución permanente, sino de órgano decisorio convocado *ad hoc* en una serie de situaciones dadas de evaluación de riesgos. Además, también hubo casos de toma de decisiones conjuntas cuando ya había estallado una disputa y debía resolverse mientras aún estaba en alta mar o después de regresar a tierra. Este grupo se denomina aquí decisiones de resolución de litigios. Sin embargo, son más comunes las normas sobre quién decide si se asume un determinado riesgo y cuáles serán las consecuencias si el riesgo se materializa. Se denominan aquí decisiones basadas en una previsión de riesgos.

En primer lugar, las decisiones sobre la resolución de conflictos: si el conflicto ya estaba en el pasado, el sistema jurídico sólo podía reaccionar ante él. Los viajes marítimos presentan dos particularidades a este respecto. En primer lugar, cualquier disputa durante el viaje pone en peligro la cooperación, que es esencial para la supervivencia. Por lo tanto, en áreas de la seguridad común, el conflicto debía resolverse rápidamente⁶⁴. En segundo lugar, en los procesos judiciales de vuelta a tierra el testimonio de los que estaban a bordo jugó un papel decisivo⁶⁵. Porque en alta mar el barco estaba solo, y difícilmente podía haber testigos ajenos. Ambas características podían reforzar el papel de los marineros.

Los Rôles d'Oléron contienen las disposiciones más detalladas sobre la resolución de conflictos a bordo. Los artículos 12 y 14, por un lado, sitúan al capitán como juez sobre los marineros, mientras que, por otro, lo someten al arbitraje de los marineros si surge una disputa entre él y un marinero. Materialmente, también, está tan sujeto a la ley como los marineros. Existe, en efecto, una jerarquía, pero ni siquiera el marino puede transgredir sus límites. Así, el marinero debe aguantar un primer golpe del marinero con la mano o el puño, pero contra un segundo puede defenderse. Si, por el contrario, el marinero golpea primero, la pena es severa (fuerte multa de 100 sous o pérdida del puño, art. 12). El citado laudo arbitral, «la gard des mariners o la gard de la table» (art. 14) decide la reparación, la «amende», que el marinero

63 Levin GOLDSCHMIDT, «Lex Rhodia...

64 La demora en los litigios era un peligro regulado, por ejemplo, en Oléron (art. 9). Si el barco encallaba porque los mercaderes se resistían demasiado a tapar el mástil o los cabos, lo que el patrón decía que era necesario, debían el flete completo, aunque el viaje no se completara. Se trata de una excepción al principio del flete parcial, es decir, la obligación de pagar la mitad del flete si el viaje se ha iniciado pero se ha interrumpido por causa de fuerza mayor.

65 Así, el art. 13 de Bergen trata de la competencia sobre las acciones posteriores al regreso por riñas durante el viaje (se aplica el principio de la escena del crimen), y los arts. 8 y 11 de Oléron tratan de las demandas posteriores al viaje por estiba defectuosa o lanzamiento al mar superfluo, cuyo resultado depende del testimonio de los marineros.

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

debe pagar después de que el patrón le haya excluido de la comunidad de la comida apartando el mantel tres veces. El alcance de este laudo arbitral es notable: no vincula al patrón, pero el marinero excluido puede seguir al barco (probablemente a pie de tierra o con otro barco) y luego, al descargar, recibe los salarios que aún le habrían quedado tras la deducción del «amende» determinado por el laudo arbitral. Además, el patrón es responsable de los daños causados por la ausencia del marinero excluido, porque no se pudo emplear a un sustituto o a un suplente de la misma calidad.

Esta consecuencia legal (desplazamiento de la responsabilidad) también se encuentra en las decisiones de predicción de riesgos antes mencionadas: ¿Hay que enfrentarse a un peligro o más bien evitarlo? Si la mayoría vota por la opción más cautelosa (se tira la mercancía, no se deja el puerto seguro, no se utiliza la cuerda dudosa), hay dos posibilidades. Cualquiera de ellos actúa como la mayoría ha decidido. O la decisión no orienta directamente el comportamiento, sino que se limita a desplazar el riesgo en detrimento de la parte dispuesta a asumirlo. El patrón que decide navegar en contra de la mayoría de la tripulación corre solo el riesgo de sufrir daños por el temporal (Oléron art. 2); el comerciante que aprueba el cable de la grúa corre solo los daños si el cable se rompe (Oléron art. 10).

Las pruebas deben clasificarse en función de estas consecuencias legales. En Bergen, los primeros artículos se refieren a las decisiones tomadas al principio del viaje. La navegabilidad del barco se determina objetivamente (es navegable si sólo hay que sacar agua del casco tres veces al día)⁶⁶, pero los marineros pueden hacer caso omiso de esto y también iniciar el viaje con un barco menos denso.

Si consideran que el barco está sobrecargado y el patrón no lo hace, se someten a la decisión de los patrones de otros dos barcos en el puerto (Bergen art. 2)⁶⁷. Esto sólo era factible porque, obviamente, había suficiente tráfico en Bergen para que estos terceros se encontraran fácilmente. En Hamburgo, el problema de la sobrecarga está regulado de forma similar. Al igual que en Bergen, es principalmente responsabilidad del patrón no sobrecargar el buque (art. 23 de Hamburgo), pero si los fletadores no se oponen, el patrón no incurre en ninguna culpa por la sobrecarga. Por el contrario, si el «gude

66 Una idea desagradable, porque es agua del Mar del Norte o del Atlántico norte.

67 En Venecia, el problema de la sobrecarga estaba, en principio, regulado por las autoridades y controlado mediante marcas prescritas en los cascos de los barcos. Sólo en el caso especial de ayudar a otro barco a salir de apuros en el mar, dependía del consenso entre el capitán y la mayoría de los marineros mercantes y de los marineros el subir a bordo las mercancías de este último, aunque ello supusiera la sobrecarga del propio barco, Venecia Art. 67.

lude» le reprocha al comienzo del viaje que el barco está demasiado bajo en el agua, sólo él debe soportar los daños de un lanzamiento al mar. Estas «buenas personas» -los medievalistas piensan en los «*boni viri*», de cuyo círculo se elegían los jurados- pueden haber sido, como en Bergen, personas presentes en el puerto con experiencia en la navegación. En cuanto al orden de descarga para aliviar la sobrecarga, el principio de prioridad se aplica en Hamburgo como en Bergen (art. 2 de Bergen, art. 23 de Hamburgo). En este último artículo, la decisión orienta directamente la conducta (el buque debe ser aligerado parcialmente) y traslada la responsabilidad (si el patrón fue advertido, sólo él soportó los daños causados por el lanzamiento al mar de la mercancía sobrecargada).

Los artículos 3 y 4 de Bergen pretenden orientar directamente el comportamiento. El inicio del viaje de vuelta lo deciden los marineros entre sí (si el patrón pone el barco y es flexible en cuanto al tiempo), por mayoría «*Po at einum auki*» -aunque sea por un solo voto-, como subraya el art. 3. En el siguiente artículo se utiliza la misma redacción cuando hay una disputa sobre el destino del viaje (la situación es que el patrón ha prometido a los marineros diferentes destinos). Allí también se prevé el caso de la igualdad de los hombres-estímulo, porque entonces la suerte decide. Además, la confraternización de buques y mercancías (art. 32 de Tortosa), de la que ya se ha hablado en el capítulo dedicado a los desechos marinos, pertenece al grupo de decisiones que orientan el comportamiento. Ello se debe a que establece una comunidad de riesgo por contrato, que da lugar a reclamaciones de indemnización en caso de daños. El hecho de que el «*Seewurf*» se base de una manera u otra en el consenso de las partes implicadas ya se ha explicado anteriormente; por lo tanto, los casos mencionados allí también pertenecen al contexto de las decisiones a bordo. Hay que añadir que el consentimiento de los marineros no se encuentra en Bergen (art. 8); el artículo sólo regula el orden en el que se deben arrojar las mercancías. Este no era el caso unos años antes en el libro de derecho islandés Grágás (escrito poco antes de que Islandia se anexionara a Noruega en 1262): allí, el art. 10,2 estipulaba el mismo orden, pero se requería el consentimiento de los marineros para el «*Seewurf*»⁶⁸. Esto sugiere la posibilidad de que este consentimiento se rompiera deliberadamente en Bergen en 1272, lo que podría ser una expresión de una incipiente jerarquización de la navegación. Ya se ha señalado la influencia real en la ley municipal de Bergen.

68 Levin GOLDSCHMIDT, «*Lex Rhodia*...

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

Un caso individual espectacular en el que la minoría decide directamente también pertenece aquí. El art. 24 de Hamburgo se refiere a una sociedad naviera⁶⁹, es decir, a una comunidad de acciones fraccionarias en un buque, por lo que las acciones se expresaban siempre en potencias de dos (1/2, 1/4, 1/8, etc.). En una «partenreederei», todas las decisiones se determinaban por la mayoría (no de las personas, sino) de las acciones, con una excepción, a saber, la decisión de navegar el barco. Si la situación fuera tal que con «deme mereren dele dat schip wolde liggen laten», la minoría podría anular la mayoría. Lo que se supone que en esa situación no está del todo claro. Podría tratarse de salir a pesar de la amenaza de mal tiempo y de que el accionista minoritario esté más dispuesto a asumir riesgos. O podría tratarse de forzarlo a salir del «partenreederei» (utdrotten el otro) arruinándolo mientras se pierde a sí mismo. Esto concuerda con el hecho de que el siguiente artículo 25 trata de la disputa de la «parten-reederei». Por muy relevante que sea el artículo en la práctica, y sea cual sea su intención normativa precisa, lo que lo hace único es que se justifica en el texto de la norma: «Wente men wiset io dat schip to water wart»-porque se sabe que los barcos están destinados al agua-.

Esta afirmación, que suena casi como un proverbio, es probablemente una alusión al pasaje del Digesto D. 7, 1, 12, 1. Pomponio desarrolla el mismo argumento en un contexto diferente y argumenta que el arrendatario de un barco no es responsable de la depreciación de este si se utiliza según lo previsto, porque *Navis est enim ad hoc paratur ut naviget* -El barco está construido para navegar por el agua-. No se trata de la recepción de una norma jurídica, pues es un tema diferente. Pero cabe suponer que el creador del Estatuto de Hamburgo conocía, al menos indirectamente, el Digesto. Así que parece que una minoría podría haber impuesto los peligros de un viaje arriesgado a la mayoría de los propietarios del barco y, además, también a los intereses de la carga y a toda la tripulación.

Los dos primeros artículos de los Rôles d'Oléron representan de nuevo las dos consecuencias de las decisiones basadas en la evaluación de riesgos, que se distinguen aquí. El art. 1 regula el caso de los cuerpos de socorro. Se trata de la pignoración del equipo del buque como garantía para la financiación de una reparación en un puerto extranjero.⁷⁰ Esto sólo es posible por el consejo de la nave, con el consentimiento del consejo de la nave,

69 Albrecht CORDES, „Art. Partenreederei», HRG, IV, 2. Aufl. 26. Lfg., 2017, pp. 405–408.

70 Anne-Estelle ROTHWEILER, „Art. Bodmerei», HRG, I, 2. Aufl. 2008, pp. 630–632.

como habría dicho Goldschmidt. Su frase encuentra apoyo en la expresión *counsel* utilizada por la fuente. Porque al pignorar, las partes implicadas perdían su propia seguridad: los marineros para sus reclamaciones salariales y los comerciantes para un posible recurso. Por su parte, el artículo 37 de Venecia exige que el «bodmerei» se realice *cum voluntate et concensu (sic) majoris partis* de los comerciantes y los marineros. De este modo, este consentimiento despejaba directamente el camino para la pignoración. En cambio, en el art. 2 de Oléron es cierto que también interviene el consejo del barco, esta vez por la cuestión que se acaba de examinar para Hamburgo de quién decide la navegación en caso de previsión meteorológica dudosa. El proceso de toma de decisiones se describe vívidamente⁷¹ y parece que el capitán tiene que seguir el consejo de la mayoría. Sin embargo, en la última frase, sorprendentemente resulta que el patrón puede anular el voto, pero al hacerlo asume el peligro para el barco y las mercancías. Hay que señalar de paso que aquí no fueron, como en Hamburgo, los armadores los que se quedaron en el muelle seguro, sino los que se expusieron personalmente a los peligros del mar los llamados a decidir.

Por un lado, el amplio abanico de variantes expresa una gran creatividad para las más diversas soluciones en cuanto a la participación de los grupos interesados en las decisiones importantes. Por otra parte, esta diversidad indica que los participantes en todos los puertos aquí incluidos estaban abriendo nuevos caminos. No recurrieron a modelos consagrados y a siglos de experiencia, ni reprodujeron normas antiguas. Más bien, las normas en su casuística tienen algo de experimental y tentativo: aquí se negocian las normas y luego se prueban. El equilibrio de poder fluctuaba de un puerto a otro, en un lugar había que tener más en cuenta a los marineros, en otro menos, aquí los intereses del barco estaban en el asiento del conductor, allí los intereses de la carga, y si un rey o un dux participaban en el establecimiento de las reglas, esto naturalmente dejaba su huella. A pesar de esta diversidad de resultados, prevalece la impresión del carácter equilibrador de los derechos marítimos. Hay un gran número de situaciones en las que los propietarios del barco o los propietarios de las mercancías o incluso la tripulación están implicados en decisiones en las que están en juego la vida, la integridad física y la propiedad. Recordemos el ejemplo inicial de Tortosa, en el que patrones y mercaderes debían ponerse de acuerdo sobre si el barco debía encallar o no.

71 Oléron Art. 2, Karl-Friedrich KRIEGER, *Ursprung und Wurzeln ...*, pp. 124, *Le mestre deit prendre conseil oue ses compaignouns et lour dire: «Seignurs, vous avez cest temps!» Ascuns (einige) i avera qi dirra: «Le temps nest pas bon!» Et ascuns qi dirrount: «Le temps est bel et bon!» Le mestre est tenuz de ceo accorder oue les plus des compaignouns.*

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

Los días del poder absoluto del capitán a bordo estaban todavía lejos en el futuro. En la actualidad, la media general del artículo 588, apartado 1, del HGB requiere una orden del maestro.

III. LAS OPORTUNIDADES DEL DERECHO COMPARADO MEDIEVAL EN EL DERECHO MARÍTIMO Y MÁS ALLÁ

¿Por qué, con qué objetivo, se comparan los historiadores del derecho? Independientemente de lo que se compare -la jurisdicción suprema en Europa a principios de la Edad Moderna, la esclavitud antigua y la servidumbre moderna temprana en Europa Central o América Latina, el derecho feudal en Gran Bretaña y en el continente, o las rentas vitalicias y los seguros de vida en Europa desde el siglo XVII., por citar sólo algunas comparaciones recientes, siempre surgirán similitudes y diferencias. ¿En qué se va a centrar? ¿Se presentará a los oyentes y lectores las diferencias o las similitudes como resultado? La respuesta no sólo depende del tema, sino también de las intenciones e intereses del que pregunta. Algunos comparan para influir en el derecho actual e inspirar a los futuros sistemas jurídicos con soluciones de la historia. Otros lo hacen para identificar influencias, dependencias genéticas o incluso familias y círculos jurídicos. Aquí, el método comparativo se utilizó principalmente para aprender de las diferencias. Al contrastar las normas de los otros puertos, las leyes marítimas individuales adquirieron un perfil más nítido. De este modo, se hace visible tanto la creatividad específica de las soluciones como el equilibrio de poder local. El objetivo de este artículo es trazar un corte transversal comparativo a través de las leyes marítimas de finales del siglo XIII para examinar la riqueza de variantes del derecho en el momento de su primera (o aproximadamente primera) redacción, en un campo del derecho que encontró diferentes respuestas a retos similares. ¿Cuáles son los resultados de esta mirada comparativa del derecho mercantil marítimo? Para resumir, hay que destacar tres puntos.

En primer lugar, llama la atención el carácter casuístico de las disposiciones de Hamburgo, Oléron y Tortosa, que pretendían conciliar intereses. La creación de normas generales destinadas a la aclaración abstracta del mayor número posible de casos futuros no era la intención de los autores de los estatutos. Todavía no se trataba de codificaciones sistemáticas que pretendían ser completas en el sentido moderno de la palabra. En este sentido, las leyes marítimas de Oléron y Hamburgo fueron aisladas, es decir, no se crearon como capítulos de un código más amplio (el derecho marítimo de Hamburgo se anexó al derecho de la ciudad sólo posteriormente). En el caso de Tortosa el caso no es tan claro, pero la posición al final de los Customs de

Tortosa y sobre todo la superscripción en latín sobre el texto *Isti sunt consuetudines et usus maris*, que por lo demás está escrito en catalán, son indicios de que el derecho marítimo catalán también fue escrito inicialmente por separado y sólo posteriormente anexado a la colección de costumbres de Tortosa. La cuestión no carece de importancia, ya que cuando se dicta un estatuto especial para un área del derecho claramente definida, como el comercio marítimo, hay muchos indicios de que los círculos directamente interesados tuvieron gran influencia en su contenido.

La situación es diferente con las dos leyes marítimas, que llevan una firma soberana. El rey noruego, que quería crear un derecho ampliamente uniforme para sus países y ciudades en una secuencia legislativa notable para el siglo XIII, dedicó el último capítulo del derecho de la ciudad al derecho marítimo. También en este caso, el derecho marítimo se destaca como una materia especial por su posición al final del código. El rey también puso su sello en el contenido de las disposiciones individuales. El derecho marítimo de Venecia representa aún más claramente otro tipo normativo. Regula de forma completa y sistemática todos los aspectos de la navegación (como única de las cinco leyes marítimas de la navegación militar además de la civil), y sobre todo los asuntos que eran importantes para la Serenísima. Esto ya se acerca al concepto de una codificación en el sentido moderno, pero se aleja de la casuística de los casos individuales de Hamburgo y Oléron. El hecho de que la redacción del derecho marítimo en Venecia y Noruega constituyera un sistema de normas fuertemente estructurado se ve respaldado también por el hecho de que sólo en estas dos leyes marítimas los artículos tienen encabezamientos, lo que no debe subestimarse. Ello se debe a que expresa la voluntad de sistematización y un poder de síntesis que apenas interviene en las tres leyes marítimas que están menos determinadas.

El carácter de las fuentes planteó un problema de presentación. Las disposiciones más o menos casuísticas del derecho marítimo se clasificaron aquí en tres complejos de hechos y se colocaron uno al lado del otro. Esto ha dado lugar a una presentación en forma de mosaico en la que las normas individuales parecen ensamblarse en una imagen general ficticia del derecho marítimo medieval. Pero esto sería un malentendido. Por razones metodológicas, está prohibido llenar un vacío en el derecho marítimo de Bergen u Oléron con detalles de Venecia o Hamburgo. Si una determinada cuestión no está resuelta en una de las leyes marítimas (en el Mediterráneo más largas, en las mares exteriores más bien cortas), hay que respetar el silencio de las fuentes.

En segundo lugar, esto sólo ocurrió a finales del siglo XIII. Ya para el siguiente siglo XIV el panorama tendría otros rasgos, especialmente en lo que se

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

refiere al derecho marítimo catalán y aquitano. En efecto, poco después de 1300, los Rôles d'Oléron se extendieron desde el oeste de Francia a todas las costas occidentales y septentrionales de Europa, al norte de España, al norte de Francia y a Gran Bretaña, y también, a través de Flandes, donde se tradujeron al neerlandés, a la zona hanseática, sin desplazar necesariamente por completo las reglas más antiguas de allí. Esto llevó a una situación jurídica compleja y a una coexistencia complicada, o a una mezcla igualmente complicada de normas. Más o menos al mismo tiempo, las *Costums de Tortosa* se convirtieron en un elemento de construcción del famoso *Llibre del Consolat de Mar* de Barcelona y Valencia, que a su vez regulaba la navegación en todas las partes cristianas del Mediterráneo. Se puede afirmar, por tanto, una tendencia unificadora para la Baja Edad Media, que ciertamente no progresó de forma lineal y aún no merecía el calificativo de «universal».

Pero el derecho local, las normas marítimas que diferían de un puerto a otro, era el fenómeno más antiguo, que fue sustituido por la aparición de espacios jurídicos más amplios poco después de la gran oleada de escritos del siglo XIII. Esta coalescencia de espacios legales puede haber estado relacionada principalmente con los avances en la construcción de barcos y en las técnicas de comercio, así como, lo que es más importante, con el aumento del volumen global del comercio durante la revolución comercial. Sin embargo, el aumento de la escritura y la rápida difusión de los manuscritos de las leyes marítimas más importantes, el *Llibre del Consolat de Mar* en el Mediterráneo y los Rôles d'Oléron en el Atlántico, pueden haber contribuido a la unificación.

Debido a que el estado del derecho marítimo de finales del siglo XIII estaba congelado aquí, por así decirlo, no se pudo expresar la gran dinámica del derecho marítimo en la Baja Edad Media. Por lo tanto, hay que subrayar expresamente al menos en este punto que el derecho marítimo se modificó continuamente y se adaptó a las circunstancias cambiantes de la navegación. En particular, las leyes marítimas de Venecia y Oléron se complementaron y ampliaron con frecuencia. Tortosa formó parte del proceso de recopilación que dio lugar al *Llibre del Consolat de Mar*. Y en Lübeck, el cambio de lengua del latín al bajo alemán en la década de 1270 brindó la oportunidad de añadir, por ejemplo, que el precio de venta ficticio de las mercancías sacrificadas en el puerto de destino debía utilizarse para calcular la indemnización por daños en caso del «*Seewurf*»⁷².

72 Para Venecia Frederic C. LANE, «Maritime Law...»; para Oléron Gisela NAEGLE, «Art. Oléron,...», pp. 145f. Elejemplo de Lübeck en Albrecht CORDES, «The Language of the Law: The Lübeck Law Codes (ca. 1224–1642)», en Stefania GIALDRONI, Albrecht CORDES, Serge DAUCHY, Dave DE RUYSSCHER, Heikki PIHLAJAMÄKI (eds.), *Migrating Words, Migrating Merchants, Migrating Law, Trading Routes and the Development of Commercial Law*, Leiden/Boston 2020, pp.137–162.

En tercer y último lugar, la historia del derecho marítimo medieval podría presentarse como un todo coherente, una narración maestra, si se quiere. A veces es necesario, por ejemplo, en un artículo de enciclopedia, en un manual o en la introducción histórica de una antología de derecho actual. Los expertos tampoco deben cerrarse en banda a la hora de relacionarse con el público no académico. De lo contrario, la tarea será asumida por personas menos competentes. Muchos expertos tienen miedo de abandonar el terreno firme de su propia experiencia y aventurarse en las aguas inexploradas de una disciplina ajena. Pero si uno limita la área de estudio tanto geográfica como disciplinariamente para adaptarse a su propia experiencia, las puertas permanecen cerradas y lo desconocido es ajeno. El hecho de que la mayoría de los estudios sobre el derecho del mar se limiten a una sola región permite que el logro «universal» de Goldschmidt⁷³ destaque una vez más por su contraste. Inspirado en ello, este ensayo ha abierto al menos a medias la puerta y ha comparado el Mediterráneo latino con los mares exteriores europeos. Así, por retomar algunos puntos, se podría sacar a la luz la fuerte posición de los marineros en Hamburgo y Oléron, las diferentes estrategias de resolución de conflictos a bordo, así como para mantener unida a la tripulación hasta el final del viaje, los oficinistas del barco que sólo actuaban en el Mediterráneo, los diferentes procesos de decisión sobre el embarque a pesar del mal tiempo y las consecuencias de la influencia señorial en Venecia y Bergen. Estos son algunos de los aspectos en los que, en un siguiente paso, habría que incluir también en la comparación el derecho marítimo bizantino y el árabe.

Hay que llamar por su nombre al precio de las reducciones de las representaciones globales. Por un lado, existe el peligro de que el aspecto lingüístico se quede en el camino. Debido a su carácter internacional, el derecho marítimo es necesariamente una materia multilingüe⁷⁴. Para que esto esté siempre presente, se han insertado aquí, una y otra vez, pequeños fragmentos de las lenguas de origen. Las leyes marítimas del siglo XIII examinadas en el trabajo se redactaron en latín medio, catalán, occitano, bajo alemán y noruego. Apenas había ejemplos de una terminología general o incluso de términos

73 Vid. Levin GOLDSCHMIDT, «Lex Rhodia... Hay que destacar una vez más el enorme logro editorial de Jean-Marie PARDESSUS (ed.), *Collection...* a principios del siglo XIX.

74 Es de suponer que, con la creciente intensificación del comercio, esto se aplicaba cada vez más a la propia vida a bordo, ya que en los puertos extranjeros debió de producirse el intercambio parcial de tripulación que se menciona en los estatutos (sobre todo en el sentido de amenaza de pérdida de personas). El artículo 17 de Oléron menciona a los marineros de Bretaña y Normandía que están lejos de su casa en Burdeos.

LA REGULACIÓN DE LOS CONFLICTOS DE INTERESES EN EL DERECHO
MARÍTIMO DE FINALES DEL SIGLO XIII. UNA COMPARACIÓN
CONFLICTS OF INTERESTS IN MARITIME LAW IN THE 13TH CENTURY. A COMPARISON.

técnicos individuales que se dieran en varias de estas lenguas, con la importante excepción de la palabra árabe «hawar», que ha pasado a formar parte de todas las lenguas europeas. Más bien, las leyes marítimas individuales desarrollaron su propia terminología distintiva. En realidad, el uso generalizado de palabras como «patrón», «marinero» o incluso «barco» no está exento de problemas debido a la posible nivelación de las diferencias, aunque pueda ser indispensable para la realización de la comparación.

Debido a las limitaciones igualitarias de la representación global, pueden perderse no sólo los detalles lingüísticos, sino también los fácticos, las peculiaridades locales y las ideas originales, es decir, aquello que hace del estudio de la Edad Media un viaje a un mundo colorido y diverso. Compárese, por ejemplo, el principio moderno de que el deudor debe ejercer la diligencia exigida en el tráfico con la concreción de este principio respecto a los deberes del marino hacia las mercancías del fletador en el capítulo 67 del Llibre del Consolat de Mar de Barcelona⁷⁵. Según esta regulación, el patrón debe hacerse responsable de los daños causados por las mordeduras de rata si no lleva un gato a bordo. En el próximo artículo se darán más detalles: si el gato muere durante el viaje, sólo puede evitar la responsabilidad si consigue inmediatamente nuevos gatos en el siguiente puerto. Pero la regla de los Costums de Tortosa de 1272, con la que se inició este ensayo, también tiene cabida aquí. La idea de que, para establecer una comunidad de riesgo en el mar, primero había que declarar que los bienes eran hermanos del barco («que l leyn e ls avers sien jermans») desapareció en el siglo siguiente, en el Llibre del Consolat de Mar.

Por lo tanto, como demuestra una vez más este hallazgo, la comparación realizada aquí fue una instantánea. La sección transversal a través de esta área del derecho, que cambia rápidamente y es casi volátil, se trazó en una fase inmediatamente posterior a la redacción de las normas investigadas. El derecho marítimo estaba en transición de una cultura jurídica oral a una escrita a finales del siglo XIII, en Italia unas décadas antes. Muchas de las normas examinadas no habían perdido la cáscara de huevo de la época de la aplicación puramente oral de la ley. Eran tan particulares y casuísticas que podían ser bien recordadas, pero mal aplicadas a otros casos no regulados. El eco de la época de la cultura jurídica oral aún resuena en ellos. Esta es una observación que, más allá de los pintorescos detalles de los gatos de a bordo y de los marineros mareados, confiere al tema aparentemente bastante especial del derecho marítimo un significado fundamental para la relación entre el derecho oral y el escrito y, por tanto, para uno de los temas más importantes de la historia jurídica medieval.

75 Margarita SERNA VALLEJO (ed.), *Textos jurídicos marítimos...*, p. 113f.