

jos presentados en las I Jornadas Anuales de Derecho y Teología: el profesor Matteo Nacci, de la Pontificia Università Lateranense, estudia “*Le relazioni Chiesa-mondo dal Concilio de Trento al Concilio Vaticano II*” (pp. 271-278), en el que pone de relieve el profundo valor cultural del Derecho Público Eclesiástico y el deber de ahondar en él para comprender bien las raíces de esta disciplina y la importancia que ella tiene en la actualidad no sólo para la sociedad eclesial. El A. de esta comunicación ha publicado recientemente (2015) en la editorial de la Universidad Lateranense, el libro *Chiesa e Stato dalla potestà contesa alla ‘sana cooperatio’* (180 pp.). El A. de la segunda comunicación es José Alberto Cánovas Sánchez, de la Universidad Católica de Murcia, quien escribe sobre “San Francisco y su tiempo. Carisma y obediencia” (pp. 289-299), en que pone de relieve las transformaciones que ocurren en el tiempo de Francisco de Asís y la originalidad de la vida y del mensaje que aportó en medio de los cambios no menores que se producían en todo orden de cosas, el que se proyectó también en los estudios teológicos en los que algunos, como san Buenaventura, hijo espiritual de Francisco, “se resistieron a reducir a Dios a un silogismo o a un ente de razón, excesivamente aprehensible”.

Las últimas páginas de la revista están destinadas a presentar las normas de admisión y presentación de las colaboraciones, las que se publicarán dos veces al año, en los meses de junio y diciembre, en formato físico y digital. Esperamos seguir dando cuenta en las páginas de esta *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos* de los próximos volúmenes de *Vergentis*, en la esperanza de que las palabras del cardenal Peter Erdő se hagan una feliz realidad y la revista cuyo primer número hemos reseñado sea una gran oportunidad para el diálogo entre juristas de diversas especializaciones y un medio eficaz de profundización científica y de intercambio de visiones para un público cualificado cada vez más amplio.

CARLOS SALINAS ARANEDA

Pontificia Universidad Católica de Valparaíso

ZAMBRANA MORAL, Patricia, *El transporte en la Ordenanza de la Marina francesa de 1681* (Cizur Menor, Aranzadi-Thomson Reuters, 2015), 173 págs.

Patricia Zambrana Moral, profesora titular de Historia del Derecho y de las Instituciones de la Universidad de Málaga, nos ofrece un minucioso análisis conjunto de la regulación del transporte marítimo de personas y de mercancías en un emblemático texto para la Historia del Derecho marítimo previo a la codificación, la *Ordenanza de la Marina francesa de 1681*, así como en otras normas posteriores que “la modifican, complementan y desarrollan hasta la promulgación del *Código de comercio* francés de 1807” (p. 9) (cuyo contenido marítimo está inspirado en la *Ordenanza*) llevando a cabo un estudio paralelo y comparativo de las diferentes disposiciones.

La obra se inserta en el marco de un Proyecto del que es investigadora principal [Proyecto de Excelencia de la Junta de Andalucía, *Derecho Europeo uniforme de contratos marítimos: Fundamentos históricos. Implicaciones medioambientales y económicas* (P09-SEJ-4827)], cuyo objetivo básico es demostrar la existencia en la historia de unos principios que sirvan de base a un Derecho común europeo en relación a los contratos marítimos, de gran trascendencia a nivel legislativo y práctico. Con carácter previo

ha publicado en el seno de este Proyecto varios artículos, *Los fundamentos históricos y las implicaciones medioambientales y económicas de un Derecho europeo uniforme de contratos marítimos: una propuesta de investigación. Estado de la cuestión*, en *European Transport Law*, 46 (Antwerpen, 2011) 5, pp. 479-502; *Un primer paso hacia un derecho europeo uniforme de contratos marítimos: el contrato de transporte de pasajeros por mar en el derecho histórico catalán*, en *European Transport Law*, 47 (Antwerpen, 2012) 6, pp. 583-621; *La Ordenanza de la Marina Francesa de 1681, un modo de entender el transporte de hombres libres al margen de la regulación legal*, en *REHJ.*, 37 (Valparaíso, 2015), pp. 175-207 y una monografía *Historia del contrato de pasaje marítimo. Derecho medieval e hipótesis de la aplicación analógica de la normativa fletamentaria. Unificación del Derecho europeo* (OmniScriptum GmbH & Co. KG, Saarbrücken, 2013).

Hay que destacar, como reconoce la propia autora, el manejo de las fuentes legales y doctrinales originales en francés, siendo suyas las traducciones de los textos, así como una amplia bibliografía recogida al final de la obra en la que se apoya la investigación.

El trabajo se estructura en cuatro capítulos. Comienza P. Zambrana por reflexionar sobre la trascendencia y la repercusión de la *Ordenanza* de 1681, recogiendo doctrina reciente y opiniones autorizadas de autores clásicos como las de René Josué Valin, uno de los principales comentaristas de la misma, A. Beaussant, Mauro Morrone, Charles Lyon-Caen y Louis Renault o Jean-Marie Pardessus entre otros. Asimismo, repasa de forma escueta sus fuentes y el proceso de creación de la *Ordenanza* y el papel de Colbert, ministro de Luis XIV a la hora de “unificar los usos comerciales y marítimos” (p. 17).

En un segundo capítulo, la A. se ocupa del “transporte de hombres libres y esclavos en la *Ordenanza de la Marina* francesa de 1681 y disposiciones complementarias”, desarrollando y completando reflexiones previas al respecto. Ante la falta de regulación expresa del contrato de pasaje marítimo en la *Ordenanza* francesa, Zambrana recurre, como ya hiciera en otras ocasiones, a la aplicación analógica de diversas normas sobre todo fletamentarias, aunque advierte en el texto la presencia implícita del pasajero y de otras personas que podían trasladarse en el buque, aparte de la tripulación. Sin olvidar las obligaciones del pasajero en sentido estricto o las prestaciones incluidas en el precio, con referencias a su posible derecho a alimentos y a su equipaje; pone de manifiesto las responsabilidades de los distintos integrantes de la tripulación, incluidos los oficiales, con respecto a las personas que viajaban en la nave “derivadas de su papel o de las funciones concretas que desempeñaban en el buque o del carácter sinalagmático del contrato de pasaje” (p. 27). Aborda las tareas de inspección del ujier que pone en relación con la figura de los *observatores passagii* de los *Estatutos de Marsella* de 1253 a 1255, así como el ministerio del sacerdote que debía estar presente en la embarcación en los trayectos largos o en función del número de personas que iban en la misma, con base en antiguas costumbres. Además, la *Ordenanza* regula las competencias del escribano de la nave (aunque con el tiempo perdería importancia y la mayoría de sus funciones serían ejercidas por el capitán) y la obligación de incluir en la dotación uno o dos médicos. En cuanto a los marineros, se destaca su papel que la autora califica de “trascendental para el buen desarrollo de la aventura marítima” lo que se refleja en sus obligaciones que repercutían tanto en el contrato de fletamento como en el de pasaje “al margen de que, en ocasiones, pudiesen realizar parte del trayecto como pasajeros” (p. 63). Especial atención se presta al capitán, maestre o patrón como figura esencial y obligada, en última instancia a efectuar el transporte, independientemente de que fuese o no propietario de la nave. Zambrana se detiene en los requisitos para obtener el título de capitán, en sus facultades punitivas y en sus principales obligaciones. Un

apartado independiente dedica a la muerte y última voluntad del pasajero/viajero incluyendo los requisitos del testamento marítimo y el destino de los bienes que el difunto tuviese en la nave. Además de los pasajeros en sentido estricto la autora analiza “la particular situación de los *engagés* en las travesías marítimas”, enviados para trabajar en las colonias; así como el transporte marítimo de esclavos a partir de una serie de disposiciones que reglamentan su condición jurídica, sus viajes a las colonias francesas o a Francia y su liberación como el *Édit Touchant la Police des Isles de l’Amérique Françoise, appellé Code Noir, Du mois de Mars 1685*; el *Édit du Roi, touchant l’État et la Discipline des esclaves nègres de la Louisiane, Donné à Versailles au mois de mars 1724* (ambos conocidos como Código Negro); el *Édit Concernant les Esclaves des Colonies, Du mois d’Octobre 1716* y la *Déclaration du Roi, Concernant les Negres esclaves des Colonies, Donnée à Versailles, le 15 Décembre 1738*.

El tercer capítulo se centra en exclusiva y con detalle en la regulación del fletamento en la *Ordenanza de la Marina* francesa de 1681, a partir de los títulos dedicados al contrato (*Charte-partie, affrètement* o *nolisement*), al flete y a la póliza de carga o conocimiento de embarque y otras normas con repercusión en el contrato de fletamento. Respecto al contrato, Zambrana lo considera uno de los más importantes “dentro del derecho de la navegación marítima” (p. 89). Tras aludir a su naturaleza y terminología, se detiene en los aspectos formales, en las partes contratantes, en los plazos de carga y descarga y ejecución; así como en el incumplimiento voluntario o involuntario (prohibición del comercio, declaración de guerra, cierre temporal de los puertos [...]) y sus consecuencias. Por su parte, “el pago del flete era la principal obligación del fletador [...] una vez que las mercancías llegaban a su destino” (pp. 102-103), debiendo constar en el contrato con independencia de la tipología fletamentaria [de la nave completa o por partes, por viaje o por tiempo, con designación o no de la capacidad, por tonelada, por quintal, a *cueillette* o de cualquier otra forma” (p. 103)]. Sobre este particular, la autora reflexiona, partiendo del articulado de la *Ordenanza*, sobre las repercusiones en el flete de un posible incumplimiento contractual de cualquiera de las partes y las garantías y privilegios para su cobro. En cuanto a la póliza de carga o conocimiento de embarque, como prueba principal de los géneros embarcados, se describen sus requisitos formales y menciones obligatorias y la resolución de conflictos en caso de duplicidad. El capítulo concluye con el examen de otras disposiciones de la *Ordenanza* relacionadas con el contrato de fletamento en materia de responsabilidad, propiedad de la nave, venta del buque, prelación de créditos, obligaciones específicas del capitán o de los marineros en el transporte de mercancías, competencia de los jueces del Almirantazgo o cuestiones ejecutorias (*contrainte par corps*).

P. Zambrana se ocupa en el cuarto y último capítulo de “otras instituciones trascendentales” para el Derecho marítimo desde la óptica de su relación con el transporte de personas y de mercancías. En primer lugar, incluye en este apartado los supuestos de echazón y averías distinguiendo las diferentes categorías, las condiciones para llevar a cabo la echazón y los requisitos para su validez; así como la determinación de las pérdidas y daños, los criterios para valorar los bienes salvados y perdidos y la compleja cuestión de su contribución a la indemnización y posibles exenciones. De otro lado, el naufragio, quebranto y varada de naves es objeto de regulación independiente en la *Ordenanza de la Marina* de 1681 aunque reconoce la autora que “estos siniestros están presentes a lo largo del articulado” (pp. 148-149), estando la normativa dirigida a defender y auxiliar las naves, las mercancías y las personas que estaban a bordo y a prevenir saqueos, al margen de algunas conexiones con la protección del medio am-

biente, insistiendo en las obligaciones de los ribereños, en el destino de los cadáveres y de los bienes recuperados, en la acreditación de los derechos sobre los mismos y en las competencias del Almirantazgo. En ningún caso, se podía ver perjudicado el “derecho de *varech* atribuido por la Costumbre de Normandía a los señores feudales de las zonas costeras” (p. 156). Sobre la captura de naves/presa marítima, Zambrana recuerda la trascendencia de “los conocimientos de embarque, facturas, contratos y otros documentos” en estas circunstancias excepcionales “a la hora de recuperar o vender los géneros de los buques capturados” o los efectos personales de los pasajeros que viajaban en dichas embarcaciones, siendo legítima la captura cuando no se localizaban estos documentos, así como “la presa de un buque que llevaba mercancías enemigas” o los bienes de una nave “al servicio de los enemigos con independencia de quien fuese el dueño” (p. 158). Tras analizar el procedimiento y formalidades a seguir en estos casos y la obligación de ejecutar de forma inmediata las sentencias al respecto, la autora contempla las capturas “por ciudadanos de otros Estados”, “al margen de la guerra” (p. 161) y los pasos a seguir antes de acudir a las *Letres de Represailles* y consecuencias de las mismas.

Animamos, desde aquí, a la profesora Zambrana a continuar con esta línea de investigación de la Historia del derecho de la navegación por lo que supone de aportación a un sector un tanto descuidado de la comunidad científica.

MARÍA E. GÓMEZ ROJO
Universidad de Málaga, España

ZAMORA MANZANO, José Luis, *La administración penitenciaria en el Derecho Romano. Gestión, tratamiento de los reclusos y mejora de la custodia carcelaria* (Madrid, Dykinson, 2015), 204 págs.

Zamora Manzano nos ofrece en esta obra una investigación que representa sin duda un interesante aporte para conocer en profundidad las características de la administración penitenciaria en el derecho romano.

La obra, que se divide en cinco capítulos, mantiene un diálogo continuo con las fuentes que utilizó el autor para realizar su investigación. Gran número de fuentes han sido plasmadas en el texto con la intención de encontrar respaldo en ellas de todo lo que el autor expresa. Lamentablemente muchas de las fuentes transcritas están en su idioma original, cuestión que dificulta la lectura de aquel lector que no maneje con fluidez el latín o el griego.

Con el declarado propósito de identificar los rasgos sobresalientes de la administración penitenciaria romana, la obra se inicia aproximando al lector al sistema carcelario y la evolución de éste en la capital del Imperio. El A. nos muestra como el sistema carcelario se caracterizó por las condiciones inhumanas en las que se encontraban los reclusos y que consistía en una lenta tortura que conducía, casi inexorablemente, a la muerte del reo. La función principal que tenía la cárcel en el mundo romano era la custodia del imputado, es decir que funcionaba como una medida de seguridad antes del juicio que se llevaría a cabo.

El capítulo 1 es una perfecta radiografía del sistema carcelario en Roma. El A. nos explica que la primera prisión que se creó es la *Marmetina*, que se encontraba en el