

**NOTA NECROLÓGICA EN RECUERDO DEL ACADÉMICO
DR. SANTIAGO HERNÁNDEZ IZAL**

Agradezco al Presidente de esta Corporación y a sus miembros el encargo y confianza de dictar la “*nota necrológica*” en recuerdo del académico y compañero nuestro Santiago Hernández Izal.

Santiago Hernández Izal murió como vivió: con la tranquilidad de haber elaborado una obra significativa para el derecho y mantener una conducta noble.

Como jurista hay que situarlo en la atalaya que le permitió divisar la realidad económica y mercantil que genera el tráfico marítimo y su configuración por parte del Derecho. El tráfico por medio de barcos, al principio de remo y vela, es de origen muy remoto. Constituyó una fuerza motriz para desarrollar el transporte por agua que era el que mejor se ajustaba a las necesidades del tráfico y que permitía el intercambio de mercancías entre países lejanos y muy lejanos. Estas particularidades del tráfico por mar han determinado ciertas particularidades jurídicas en punto a la comunidad de riesgo y distribución de daño entre los interesados por la expedición marítima.

Se requirió algún tiempo para encontrar los perfiles autonomistas del Derecho Marítimo, dentro del sistema general del Derecho Mercantil. No olvidemos que en el “*Digesto*” las disposiciones sobre el tráfico económico marítimo estaban confundidas con las reguladoras del tráfico terrestre. Es en la Edad Media cuando se destaca una rama autónoma, que posteriormente con la recepción del Derecho Romano se posibilitó la formación de una literatura de marcada tendencia universal. A este respecto le permitió afirmar al Profesor Garrigues que “*El derecho marítimo brota de la vida marítima en fuentes genuinas y discurre por cauces peculiares*”.

Situados en este punto hay que subrayar la decisiva importancia de los usos marítimos, con independencia de los mercantiles terrestres, en algunos casos contrarios a estos. Su elaboración más depurada la encontramos en los Tribunales que interpretan y aplican esas normas usuales que, en expresión de Wagner,

pueden estar constituidos por tres clases: los gremiales, los consulares y los marítimos.

En esta evolución van configurándose las buenas costumbres de la gente de mar (*“bones costumes de la mar”*). Nacen de esta forma las “Colecciones de usos marítimos”, que nos conducen directamente a indagar los comportamientos en los puertos de Mar Mediterráneo. Durante esa Edad Media, colecciones fundamentalmente escritas en catalán y probablemente en Barcelona durante la segunda mitad del siglo XIV (el criterio mayoritario es situarlas en 1370) y que llevan el nombre de “Consulat de Mar”.

Entre paréntesis deberíamos decir que el manuscrito más antiguo se encuentra en la Biblioteca Nacional de París, y se titula “Llibre Appelat Consolat de Mer”. También podemos afirmar junto a una corriente importante de opinión que la primera edición es de Barcelona, 1494.

En este contexto hay que situar el esfuerzo intelectual de Hernández Izal para construir un sistema homogéneo y riguroso de la normativa, basada fundamentalmente en usos y costumbres, reguladoras del tráfico marítimo. Destacamos en este punto su obra “Derecho Marítimo” en dos volúmenes de 350 páginas, publicada en 1968. Disponemos de una condensada y compendiada obra que bajo el mismo rótulo “Derecho Marítimo” apareció en su primer tomo en 1984 y, en 1987 y 1995, los tomos posteriores.

El núcleo originario de esta voluminosa y completa obra hay que encontrarlo en su aportación titulada “Las costumbres marítimas de Barcelona” que desarrolla con la ayuda de un Consorcio –suerte común- de organismos públicos y económicos de nuestra ciudad.

La trayectoria de su quehacer intelectual hay que situarla en el contexto de la mejor tradición catalana, nos permitiría decir barcelonesa, ocupada y preocupada por esta normativa no escrita y escrita reguladora del tráfico marítimo.

Pensemos en las aportaciones de Moliné i Brasés, Valls y Taberner y más recientemente los esquemas que nos proporciona Colom-García, sin dejar de citar al que ha sido el Maestro del propio Hernández Izal, Profesor Font Rius, quien

brillantemente contestó al discurso de ingreso en 1998 en la Academia de Hernández Izal, que disertó sobre el arbitraje dual.

Pero sin abandonar el hilo histórico de esta nota hay que decir que Hernández Izal supo detectar que ese derecho constitucionario, que comenzó a llamarse marítimo, era un derecho estatutario de ciudades italianas, que se unían a las que se aplicaban en las costas francesas del Atlántico y en los ámbitos jurídicos flamencos, holandés e inglés. Por hacer referencia a uno de esos campos que permitía la investigación histórica jurídica, que tanto ocupaba y preocupaba a Hernández Izal citemos el “Guidón de la Mer”, redactado en León a comienzo del siglo XVI, o los comentarios a las “Tablas de Amalfi”, y del derecho genovés tan vinculado a nosotros, lo que permitiría afirmar que el derecho propio de Catalunya lindaba al noreste con lo propio de la República de Génova, mar por medio.

Pero la codificación también alcanzó a ese conjunto rico, vivo y con fuerza propia de usos y costumbres. El precedente hay que situarlo en la Ordenanza Francesa de 1681.

De aquí pasamos a la codificación separada que encontramos en la “Ordenanza de Comercio” o “Código de Savary” fechada en 1673.

La codificación napoleónica sitúa en el Libro II al comercio marítimo y su influencia en el derecho español se refleja en el Libro III del Código de Comercio.

El fenómeno de la codificación permite poder empezar a hablar de un Derecho de la Navegación en general, basado en un transporte autárquico como hecho técnico de la propia de navegación.

La obra de Hernández Izal se consolida con sus investigaciones sobre el “Llibre del Consolat del Mar”. Cabalmente, ahí se inicia mi relación personal con el Doctor Hernández Izal. Desde su creación, la Cátedra de Derecho Mercantil de la Facultad de Derecho de la Universidad de Barcelona tenía el compromiso de dirigir la Cátedra “Consolat del Mar”. De esta suerte, al tomar posesión de la Cátedra de Derecho Mercantil comencé mi relación personal con el Doctor Hernández Izal, preparando y desarrollando los anuales cursos sobre Derecho Marítimo, válidos como curso de doctorado o estudios postgrado.

Desde el primer momento, advertí que el Doctor Hernández Izal era lo que en la tradición jurídico marítima se denominaba “boni homines o prodi homines”. Su talante, su disciplina en el desarrollo de los cursos y su sencillez avalaban el prestigio de su obra. Prestigio que tiene mucho que ver con los cursos que desarrolló como Catedrático de la Escuela Superior de la Marina Civil, o en la Facultad de Náutica enmarcada en la Universidad Politécnica de Catalunya y que se proyectó en su tesis doctoral leída en 1962 bajo el título “La responsabilidad por abordaje entre buques equipados con radar”, publicada posteriormente por la propia facultad con un extenso prólogo del Doctor Polo Diez.

Esta relación personal se mantuvo viva desde su comienzo y se incrementó, en lo posible, a partir de su ingreso en esta Academia, el 3 de noviembre de 1998. Digo que se mantuvo esta relación viva, pero progresivamente animada por el siempre espíritu generoso del Doctor Hernández Izal. Expresión de esa generosidad la encontramos, como un ejemplo más, en la donación que hizo en vida de su Biblioteca al Ilustre Colegio de Abogados de Barcelona.

Termino. Las cualidades del Doctor Hernández Izal son las que definían a los “*pro-homens*” de mar: *han d’èsser homes de mar en el sentit professional (“que sien o sàpien de la art de la mar”), dignes de fe, recta consciència, de la confiança i fiabilitat en l’autoritat en certes situacions, temorosos de Déu de religiositat provada, de bona fama. En resum, de vàlua moral excepcional que junt amb altres aspectes més particulars condueixin a l’obligatorietat de compliment del laude”.*

Barcelona, 21 de abril de 2009