

UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURÍDICAS BÁSICAS



ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE EL NAUFRAGIUM Y  
SALVAMENTO MARÍTIMO: DE ROMA AL DERECHO MODERNO

TEWISE YURENA ORTEGA GONZÁLEZ

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

OCTUBRE 2015

A mis abuelos, por tanto.



## INDICE

ABREVIATURAS ..... p. 5

INTRODUCCIÓN ..... p. 9

### CAPITULO 1

- 1.1 Algunas consideraciones sobre la génesis del comercio romano:  
transporte marítimo y control de mercancías..... p. 17
- 1.2 Bienes objeto de transporte por mar..... p. 21
- 1.3 Algunas consideraciones sobre el naviero y sus colaboradores en el transporte marítimo ..... p. 26
- 1.4 La profesionalización del transporte de mercancías.  
Incentivos al transporte y privilegios ..... p. 38

### CAPITULO 2

- 2.1 El incidente de naufragio:  
Conceptualización y supuestos ..... p. 51
- 2.2 Naufragio fortuito..... p. 59

2.2.1 Por inclemencias metereológicas y colision accidental con otra nave.....	p. 59
2.3 Intencional por dolo o culpa.....	p. 61
2.3.1 Simulación del falso faro.....	p. 61
2.3.2 El falso naufragio.....	p. 63
2.3.3 Naufragio por actos de expugnación y depredación.....	p. 65
2.3.4 Por omisión del auxilio.....	p. 68
2.3.5 Robo del instrumental de la navegación. ....	p. 69
2.3.6 Por impericia del timonel o falta de <i>ars gubernandi</i> .....	p. 71

### **CAPITULO 3**

3.1 La documentación y control del género embarcado .....	p. 75
3.2 Documentación en el transporte marítimo romano.p.	91

### **CAPITULO 4**

4.1 Protesta e investigación del naufragio .....	p. 97
--	-------

## **CAPITULO 5**

- 5.1 Salvamento en derecho romano: tutela de la propiedad de los bienes naufragados ..... p. 116
- 5.2 Hallazgos y extracciones voluntarias o fortuitas ... p. 128
- 5.3 La recuperación y extracción de las mercancías por los *urinators*..... p. 140
- 5.4 Recuperación de las mercancías dañadas..... p. 155
- 5.5 Derecho de retención sobre las mercancías..... p. 159
- 5.6 La asistencia y el salvamento por los *scaphari*..... p. 161

## **CAPITULO 6**

- 6.1 Naufragio y salvamento en las Siete Partidas ..... p. 173
- 6.2 Nueva y Novísima Recopilación. .... p. 180
- 6.3 El papel de la Iglesia en la protección y tutela ..... p. 186
- 6.4 El Código de Comercio de 1885 y la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas..... p. 190

## **CAPITULO 7**

7.1 El salvamento en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima y su relación con el ordenamiento jurídico romano. ....	p. 197
7.2 Modalidades de salvamento. ....	p. 202
7.2.1 Salvamento obligatorio. ....	p. 203
7.2.2 Salvamento voluntario. ....	p. 205
7.2.3 Salvamento contractual. ....	p. 208
7.3 Criterios para la determinación del premio o recompensa por el salvamento. ....	p. 210
7.3.1 Derecho de retención. ....	p. 213
7.4 Hallazgos y extracciones. ....	p. 214
7.5 Derecho de propiedad y abandono de los bienes... ..	p. 224

<b>CONCLUSIONES</b> .....	p. 231
---------------------------	--------

<b>INDICE BIBLIOGRÁFICO</b> .....	p. 250
-----------------------------------	--------

<b>INDICE DE FUENTES</b> .....	p. 271
--------------------------------	--------

## ABREVIATURAS

AHDE	Anuario de Historia del Derecho Español. Instituto Nacional de Estudios Jurídicos, Madrid (desde 1924).
B.	<i>Basilicorum libri (Basilicorum Heimbach, Lipsiae 1850)</i> y edición SCHELTEMA- HOLWERDA, Groningen, (1983)
BIDR.	Bulletino dell'Istituto di Diritto Romano "Vittorio Scialoja", Roma.
C.	<i>Codex Iustinianus.</i>
C.C	Código Civil
C.c	Código de Comercio
CIL	<i>Corpus Inscriptionum Latinarum.</i>
C.Th.	<i>Codex Theodosianus; ed. MOMMSEN T- KRÜGER P. (Berolini 1905 reimpresión 1954, Dublín 1970, Hildesheim 1990)</i>

CSAV/89	Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, Londres, 1989
D.	<i>Digesta.</i>
ED.	Enciclopedia del Diritto, Milano.
Ed.	<i>Edictum</i>
EP	<i>Edictum perpetuum</i> , Lenel, Leipzig, (1927).
gl.	<i>glosa.</i>
I.	<i>Institutiones Iustinianus.</i>
INDEX	Index, Quaderni camerti di Studi romanistici, Napoli.(1970 ss)
IURA	Rivista internazionale di diritto romano e antico, Napoli (1950)
LABEO	Labeo. Rassegna di Diritto Romano, Napoli (desde 1955).
LAS/62	Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.
LNM	Ley de Navegación Marítima

MEFRA	Les Mélanges de l'École française de Rome Antiquité
NNDI.	Novissimo Digesto Italiano, Turín. 1975
NR	<i>Nueva Recopilación</i>
Nov. Recop.	<i>Novísima Recopilación</i>
Palingenesia	Palingenesia Iuris Civilis Lenel, (reimpr. 1960).
P Sent.	<i>Pauli Sententiae</i>
RGDR	Revista General de Derecho Romano, Iustel, Madrid. [www.iustel.es]
RIDA	Revue internationale des Droits de l'Antiquité, Bruxelles.
SDHI	Studia et Documenta Historiae et Iuris, Roma (desde 1935)
TR	Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis, Revue d'Histoire du Droit, Groningen.
Th I.I.	Thesaurus Lingua Latinae



## INTRODUCCIÓN

Comienzo mi trabajo de investigación con una parte introductoria en la que se pone de manifiesto la importancia de las instituciones marítimas en el Derecho Romano, aun cuando queda constatado que no existió el Derecho Marítimo como rama jurídica autónoma e independiente del *ius civile*. Los problemas jurídicos que se fueron encontrando los romanos, surgieron en torno a los riesgos inherentes al transporte en un medio no exento de peligros como el mar, y que afectaban al desarrollo de la navegación y a la prestación del servicio de transporte de mercancías, cuando tenía lugar el incidente del naufragio.

En el capítulo 1 destacamos algunas consideraciones sobre el transporte marítimo, señalando la importancia de la conquista de nuevos territorios y la necesidad de abastecimiento de los ejércitos para el desarrollo del comercio marítimo y del tráfico mercantil. Al mismo tiempo, dedicamos unas páginas al personal que interviene en la navegación, al personal subalterno y a los sujetos que desarrollaban su actividad en los puertos, en particular, hablamos del cuerpo de los *urinatores*, que se encargaban de la recuperación y extracción de las mercancías naufragadas o hundidas, y los *scaphari* que se caracterizaban por el desarrollo de labores de asistencia a las naves en situación de peligro, remolcando o facilitando el acceso a los puertos. Finalizamos este primer

capítulo con el estudio de la figura del *navicularius*, entendido como aquel empresario marítimo que presta el servicio de transporte de mercancías a la *annona* con carácter obligatorio por razones de interés general, gozando de una serie de inmunidades y de privilegios, entre los cuales señalar, como medida para incentivar la prestación del servicio, la asunción de riesgos por el Estado.

En el capítulo segundo nos adentramos en la institución del *naufragium*, partiendo de la concepción primitiva que reconocía la apropiación de los bienes naufragados por las poblaciones costeras, quedando acreditada la licitud de las extracciones según lo dispuesto en D.47.9.12 “*licere unicuique naufragium suum impune coligere*”, hasta que se produce la consolidación del principio del respeto a la propiedad y la protección y tutela de los bienes frente a cualquier acto de apoderamiento ilícito. Seguidamente, analizamos la tipología del incidente, pasando del naufragio fortuito, motivado por circunstancias imprevisibles e inevitables derivadas de fenómenos meteorológicos adversos, al naufragio doloso o intencionado en la que encontramos la simulación de falso faro para provocar el accidente y apropiarse de las mercancías, según nos describe Ulpiano en D. 47.9.10 “*ne piscatores nocte lumine ostenso fallant navegantes, quasi in portum aliquem delaturi, eoque modo in periculum naves, et qui in iis sunt, deducant, sibique execrandam praedam parent, praesidis provinciae religiosa constantia efficiat*”, el falso naufragio, favorecida por la política de incentivos al transporte público de

mercancías impulsada por la *annona* estatal, el provocado por ataques de piratas o como consecuencia de la sustracción de elementos esenciales de la nave para provocar la pérdida de gobierno y el accidente, y por último, el acaecido por impericia del timonel o falta de *ars gubernandi*.

En materia de recepción y documentación de la carga contenida en las naves, analizado en el capítulo 3, hacemos un breve repaso por la especificidad de esta modalidad contractual que obliga al transportista a la custodia y a la posterior entrega de los bienes recibidos en virtud de la cláusula *ex recepto*. Por otro lado, destacamos la importancia de la documentación de la carga, para la determinación de la responsabilidad en caso de pérdidas, accidentes o hundimiento de la nave, también para tratar de evitar el fraude cometido por los *navicularii* en connivencia con los funcionarios públicos, especulando con las mercancías o haciendo negocio con la carga en su propio beneficio, y obviamente, para tener constancia de los bienes que se reciben y los que se entregan a la llegada. Para ello, aludimos a la figura del *χειρέμβολο* y a los ingentes descubrimientos arqueológicos que nos desvelan formas, medios e instrumentos, que no sólo permitían la documentación del bien o producto sino también el lugar de procedencia y de producción, la calidad y el material empleado para su elaboración, la titularidad de los bienes, sus destinatarios, en definitiva, aspectos de incuestionable valor que enriquecen la materia objeto de estudio y que abren otras

líneas de investigación en relación al transporte de mercancías en Derecho romano.

En el capítulo 4, analizamos la protesta e investigación del naufragio, apoyándonos en algunas disposiciones del Código Teodosiano y fundamentalmente en el título 6 del Codex 11, denominado “*de naufragiis*”, donde se aprecia la obligatoriedad de poner en conocimiento de la autoridad judicial correspondiente en los plazos descritos, el acaecimiento del incidente de naufragio, para la investigación de las causas del mismo y la determinación de la responsabilidad que corresponda.

En el capítulo 5, nos centramos en la tutela y protección de los bienes naufragados, mediante la consolidación del principio de respeto a la propiedad de los bienes tras el hundimiento de la nave y la prohibición de apropiación salvo renuncia expresa de su titular, tal y como se reconoce en D.41.1.58: “*quaecumque res ex mari extracta est, non ante eius incipit esse qui extraxit, quam dominus eam pro derelicto habere coepit*”. Por otro lado, la echazón de las mercancías para evitar peligros o el hundimiento de la nave y su contenido, no implica la consideración de tales bienes como *res derelictiae*, y por tanto, no pueden ser susceptibles de apropiación. En ese sentido, las fuentes condenan los actos de apropiación ilícita de los bienes con la imposición de las sanciones previstas por la *Lex Cornelia de Sicariis* a aquellos que no prestaran auxilio a las naves que se encontraran en

peligro y a los que se apropiaran de los bienes en tales supuestos.

Por su parte, en el apartado segundo del mencionado capítulo estudiaremos los hallazgos y las extracciones voluntarias, es decir, abordaremos los supuestos en los que sin mediar contrato, se produce el hallazgo y la posterior recuperación de bienes u objetos hundidos y si se puede exigir o no premio por el descubrimiento. Veremos como el hallazgo fortuito de tales bienes no supone la adquisición de la propiedad por el hallador puesto que se presume que no existe intención de abandono por su legítimo propietario, lo cual obliga al hallador a poner en conocimiento el descubrimiento para intentar localizar a su titular y restituir los bienes, para evitar ser condenado por la comisión de un delito de hurto.

Continuamos nuestro estudio analizando las operaciones de salvamento contractual desarrolladas por cuerpos profesionales que se encargan de la recuperación y extracción de bienes hundidos, o de las labores de asistencia en los puertos. En particular, nos centramos en el estudio de la figura de los *urinadores*, caracterizados por la realización de una serie de actividades en las profundidades del mar, tales como la extracción de minerales, perlas y púrpura, recuperación de tesoros y objetos arrojados al mar o como unidades de asalto en caso de conflictos bélicos con otros pueblos. Todo ello, antes de que fueran reconocidos por las fuentes como los encargados de recuperar y extraer las mercancías naufragadas. Al mismo tiempo, nos ocupamos en analizar el

desarrollo de la actividad de recuperación, identificando el tipo de modalidad contractual por la que prestaban el servicio y los criterios que se tenían en cuenta para el reconocimiento de la remuneración, mediante la interpretación de distintos fragmentos del Digesto y el análisis de un texto de los Basílicos 53.8.47, que reconoce como criterio determinante para la fijación de la renta o *merces*, la profundidad a la que se hubieran sumergido para la realización de las extracciones, sin perjuicio de que hayamos contemplado otros aspectos como el estado o el valor de los bienes para la fijación de la misma, y la garantía del cobro mediante el reconocimiento del derecho de retención.

Para finalizar con este capítulo, nos acercamos al cuerpo de los *scaphari*, encargados de la realización de labores de asistencia a las naves en los puertos, favoreciendo la llegada y el atraque, sirviendo de nave auxiliar para garantizar la seguridad de los pasajeros y la integridad de las mercancías mediante los trasbordos, como atestigua un pasaje contenido en D. 14.2.4. Al igual que en el caso anterior, analizamos la prestación del servicio y los criterios para su remuneración que tampoco aparecen reflejados con claridad en las fuentes, y la importancia de ambos cuerpos profesionales para el desarrollo y la evolución no sólo del transporte marítimo sino también de instituciones modernas como el salvamento marítimo.

En los últimos dos capítulos de este trabajo, hemos confrontado las disposiciones contenidas en los textos romanos con disposiciones medievales como Las Partidas y la Nueva y

Novísima Recopilación, que nos han permitido comprobar como el desarrollo de las instituciones y la aplicación de muchos principios, encuentran su origen en lo dispuesto en las normas de Derecho romano, y también como esa influencia romanística llega hasta nuestros días, en la regulación de las instituciones analizadas tanto en el Código de Comercio como en la Ley de extracciones y hallazgos y en la reciente Ley de Navegación marítima, que en mucho de los puntos analizados son un trasunto fiel de la jurisprudencia romana.

## **CAPITULO I**

## CAPITULO 1

### 1.1 Algunas consideraciones sobre la génesis del comercio romano: transporte marítimo y control de mercancías

El derecho comercial o el derecho de los comerciantes en sus orígenes no se configuró como disciplina autónoma e independiente, ya que junto al *ius civile*, fue un elemento más del Derecho Privado. No obstante, de la actividad del pretor y de los jurisconsultos romanos surgieron instituciones jurídicas y normas especiales que venían a paliar el vacío legal existente en dicho ámbito comercial<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>Sobre la existencia o no del derecho comercial como disciplina autónoma e independiente del *ius civile*, destacar que existe una importante discusión doctrinal al respecto. Se han elaborado varias teorías de las que destacan las realizadas por Huvelin, Goldschmidt, Bercovitz en las que se ponen de manifiesto las diferentes concepciones al respecto. Haciendo una exposición sucinta de alguna de las opiniones, el profesor Bercovitz entiende que la ausencia de un derecho mercantil responde no sólo a la flexibilidad del sistema jurídico sino también a la existencia del *ius gentium*, que no se concibió como una rama autónoma sino integrada dentro del Derecho Romano, que se encargaba de dar respuesta jurídica a aquellas situaciones derivadas de la actividad comercial que no habían sido contempladas por el *ius civile*. BERCOVITZ RODRIGUEZ CANO, A., *Notas sobre el origen histórico del Derecho Mercantil, en Estudios jurídicos en homenaje a Joaquín Garrigues*, Vol I, Madrid, 1971, pp. 5 a 7. ARIAS RAMOS, J., *El transporte marítimo en el mundo romano. Separata del Libro Homenaje al Dr. Serrano y Serrano*,

El abastecimiento de las ciudades y de los municipios se fue convirtiendo en un servicio público prestado, con carácter general, por asociaciones profesionales que en un primer momento gozaban de plena libertad<sup>2</sup> tanto para prestar como para abandonar el servicio, y que podían decidir la parte de su patrimonio que quedaba vinculada a la realización de la actividad para la cual se habían agremiado. En otras palabras, los asociados no estaban obligados a prestar un servicio público, de modo que era muy común que se pudiera contratar individualmente con alguno de sus miembros para el transporte, suministro de víveres, avituallamiento etc. La

---

Valladolid, 1965, p.53. CERAMI P.- PETRUCCI, A. *Diritto commerciale romano. Profilo Storico*, Torino, 2010, p. 7. distinguen entre el aspecto material y el formal de la concepción del *ius mercatorum* como disciplina autónoma. No existió un Derecho Mercantil que reglamentara ciertos actos jurídicos utilizados en el comercio, es por ello, que hemos de encontrar en el *ius civile* los antecedentes de muchos negocios comerciales.

<sup>2</sup> “En Roma el principio dominante e informador era el concepto de personalidad, y el objetivo final del sistema es el de dar a la persona la posibilidad jurídica de actuar libremente y desarrollar todas sus fuerzas en todas las relaciones de la vida privada y pública”. MORRAL SOLDEVILLA, R., *El salvamento marítimo. Especial referencia al Convenio de 1989*, Barcelona, 1996, pp. 53. En los orígenes, el derecho romano abogaba por el respeto a la propiedad y a la iniciativa privada en cualquier tipo de relación o negocio jurídico, teniendo como límite el respeto a la libertad del otro. Siguiendo a Ulpiano 53 *ad. Ed.*, en D.39.3.1.11 “*prodesse enim sibi unusquisque, dum alii... non nocet, non prohibetur*”, lo que no hace daño, no está prohibido. También en Paulo 37 *ad. Ed.* en D.25.2.9 encontramos referencias sobre el comercio y la iniciativa privada, y en la que se recuerda que *nadie puede ser obligado a vender sus bienes en contra de su propia voluntad*.

situación de crisis, la peculiar regulación de las asociaciones profesionales y el afán por garantizar los recursos necesarios, favoreció el intervencionismo estatal<sup>3</sup> generalizándose medidas prohibitivas y limitativas de la libertad de contratación y una mayor rigidez en el control de las asociaciones<sup>4</sup>, las cuales estaban compelidas a la prestación del servicio público, otorgándoles como incentivos ciertas inmunidades y derechos<sup>5</sup>.

A partir del siglo III a.C, a raíz del crecimiento de las ciudades como consecuencia de la política expansionista

---

<sup>3</sup>Así, se adoptaron medidas para luchar contra los acaparadores de provisiones “*qui contra annona fecerit*”, vid. Ulpiano 9 *Off. Pro.* D.48.12.2 y la avaricia de los especuladores, para regular ciertas prácticas restrictivas de la competencia, que conducen a un enriquecimiento injusto contra la especulación urbanística. También para evitar las relaciones comerciales con los pueblos enemigos y así compeler a los comerciantes a la venta de mercancía por razón de servicio público, entre otras. Vid. ROBLES VELASCO, L.M., *Notas sobre las crisis económicas en el imperio romano: entre la libre iniciativa y el intervencionismo*, RGDR 12, 2009, [url:www.iustel.com] [fecha de consulta: 27.04.15].

<sup>4</sup> WALTZING, J.P., *Corporations professionnelles chez les romains*, T.2, 1896, p. 29

<sup>5</sup> PENDÓN, E., *Régimen jurídico de la prestación de servicios públicos en Derecho Romano*, Madrid. 2002, pp. 392 ss. DE ROBERTIS, F., *Il diritto associativo romano*, Bari, 1938, pp.400 ss. DE ROBERTIS, F., *Storia de la corporazioni e del regime associativo nel mondo romano*. IURA 25, 1974, pp. 117-131. ZAMORA MANZANO, J.L., *La asunción de riesgos y la seguridad en el transporte marítimo*, en la Actividad de la Banca y los negocios mercantiles en el Mare Nostrum, Pamplona, 2015, p.35-53.

iniciada por Roma a través de la conquista de nuevos territorios, cumpliéndose así la teoría de los tres círculos económicos, dada su hegemonía por la península itálica, posteriormente por las guerras púnicas, y finalmente con la Batalla de Accio, se produce la transformación de *urbs* en *orbis* y comienza a gestarse el desarrollo económico y comercial romano, y con ello, la navegación comercial no sólo por mar sino también a través de los ríos<sup>6</sup> que atravesaban los territorios ocupados. El comercio por vía marítima y fluvial aun cuando ofrece mayores posibilidades que el terrestre y es más beneficioso económicamente, no está exento de limitaciones, puesto que depende en gran medida de las inclemencias meteorológicas y de las condiciones ambientales tanto del mar como de los ríos<sup>7</sup> que podían afectar a la navegación.

---

<sup>6</sup> Aun cuando el objeto de nuestro estudio se centra en el transporte marítimo de mercancías, es importante destacar que el tráfico mercantil a través de los ríos contribuyó notablemente en el desarrollo comercial de las ciudades. Prueba de ello, es la existencia de textos que hacen alusión expresa al transporte fluvial de mercancías, a la organización de la misma y a la responsabilidad en el ejercicio del comercio. Así, Ulpiano no parece establecer distinciones entre las naves, equiparando unas y otras con independencia del espacio en el que naveguen. Vid. Ulpiano 28 *ad. Ed.* D.14.1.1.6 “*Navem accipere debemus sive marinam sive fluviatilem sive in aliquo stagno naviget sive schedia sit*”. Otros ejemplos de equiparación entre unas y otras lo encontramos en Ulpiano 14, *ad. Ed.* en D.4.9.4 y en Ulpiano 68, *ad Ed.* en D.43.12.1.14-15, donde se prohíbe la realización de cualquier acto que pueda mermar la navegabilidad de las naves incluyendo las barcas o *scaphae*.

<sup>7</sup>En atención al medio, es cierto que el mar no está exento de peligros, por lo que los romanos fueron partidarios de establecer un periodo propicio para la

## 1.2 Bienes objeto de transporte por mar

No vamos a hacer un análisis exhaustivo de todo el género objeto de porte, pero no queremos resistirnos a comentar algunas referencias al respecto.

El transporte por mar de mercancías y bienes basa su origen en la necesidad de abastecimiento a las ciudades de

---

navegación. Vegetio en el libro IV de su obra “*De re militar*” explica con detalle las condiciones y los meses más seguros para la navegación, según dispone, del 27 de mayo al 14 de septiembre *secura navigatio creditur*, del 10 de marzo al 27 de mayo y del 14 de septiembre al 11 de noviembre *incerta navigatio est*, mientras que del 11 de noviembre al 10 de marzo *mare clausum*, al encontrarnos en invierno. PANIAGUA AGUILAR, D., *Compendio de técnica militar, Flavio Vegetio Renato*, 2006, p. 369-370, Vid. también DE SALVO, *Economia Privata e Pubblici servizi nell’Imperio Romano, I corpora naviculariorum*, Messina, 1992, p. 23 ss. CERAMI P- PETRUCCI. A, *Diritto Commerciale...*, pp.221-222. El autor dedica la tercera parte de su monografía a tratar los aspectos de las empresas relacionadas con el sector marítimo. Así comienza señalando “*questo tipo di commercio era più rápido e redditizio ed allo stesso tempo meno costoso di quello terrestre, giustificandone così l’amplia diffusione, nonostante la stagione propizia, o comunque non avversa, alla navigazione fosse limitata a circa sette mesi all’anno*”. La navegación fluvial se veía afectada por las extremas heladas del invierno y las características de las embarcaciones, que por lo general sólo podían ser utilizadas para ese medio, debido a sus dimensiones y capacidad de carga. En ese sentido, debemos acudir al final del fragmento dado por Ulpiano 28, *ad. Ed*, en D. 14.1.1.12, donde reconoce que las naves que navegan por los ríos no son, en ocasiones aptas para navegar en mar “*Item quadeam fluvii capaces ad mare non suficientes*”. En palabras de Horacio. *Car.1,9.1, Vides ut alta stet nive candidum Soracte, nec iam sustineant onus silvae laborantes, ...geluque flumina constiterint acuto*.

alimentos, materiales para la construcción de infraestructuras, y avituallamiento de los ejércitos para la colonización de nuevos territorios, sin perjuicio del aprovisionamiento de otros bienes tales como vino, aceite, salsas, telas, cerámicas, artículos de lujo, esclavos, entre otros<sup>8</sup>. Con carácter general no se celebraban contratos para el porte de determinadas mercancías o con carácter exclusivo para algunos géneros<sup>9</sup>, el transporte de los mismos se realizaba en conjunto, sin importar su categoría, puesto que quedaban individualizados en su ubicación en la nave, salvo en aquellos casos en los que se

---

<sup>8</sup> También era muy frecuente que el contrato de servicios se celebrara para transportar pasajeros (*vectores*) en naves específicas para tal fin, o también para el porte mixto. En cualquier caso, las naves para viajeros no servían para carga y la travesía era relativamente corta pero frecuentes en el tiempo. Ulpiano *ad. Ed. D.14.1.1.12* “*ecce sunt naves, quae Brundisium a Cassiopa vel a Dyrrachio vectores traiciunt ad onera inhábiles, item quaedam fluvii capaces ad mare non suficientes*”.

<sup>9</sup>Tomando en consideración las dos modalidades de contrato que se podían celebrar con el naviero para la prestación de este servicio, *locatio operis-locatio rei*, la primera es la que menos problemas plantea, puesto que sin perjuicio de las obligaciones inherentes al contrato, el *nauta* se compromete a asegurar que en el buque existe cabida suficiente para el transporte del género pactado con el cargador. Así refleja Scévola 7, *Dig. en D. 19.2.61.1*. Al mismo tiempo, el naviero se obliga a disponer de una nave adecuada para desempeñar el servicio y facilitar los medios necesarios para garantizar que éste se desarrolle sin incidencias, pudiendo realizar operaciones de trasbordo a otras naves cuando el acceso o las condiciones dificulten la navegación o supongan un riesgo para la nave o la mercancía, tal y como dispone Ulpiano 22 *ad. Ed.*, en *D. 19.2.13.1*.

confunde la mercancía del mismo género perteneciente a distintos dueños por incidentes en la navegación.

En estos supuestos, la problemática surge a la hora de determinar quién o quiénes son los propietarios y de qué manera restituir la mercancía a cada uno de ellos<sup>10</sup>.

*Prima facie*, esta política expansionista del Imperio al mismo tiempo que amplía las fronteras, provoca el desabastecimiento de las ciudades, puesto que favorece el tráfico ilícito de mercancías y el contrabando<sup>11</sup> de las mismas,

---

<sup>10</sup> BELLO RODRÍGUEZ, S., *La responsabilidad del naviero en el transporte de mercancías según D. 19.2.31*, RIDA 49, 2002, pp.45-55. ZAMORA MANZANO, J.L., *Averías y accidentes en derecho marítimo romano*, Madrid, 2010, pp. 50-52. PURPURA, G., *il χειρέμβολον e il caso de Saufeio: responsabilità e documentazione nel trasporto marítimo romano*, V. 57, AUPA 2014, p.148.

<sup>11</sup> Se produce el tráfico ilícito de mercancías cuando se evita la *professio*, cuando se disimula la naturaleza de los bienes transportados ocultándolos bajo la apariencia de bienes legales, cuando se emplea documentación oficial falsa por estar el género avalado por la firma imperial falsificada o cuando se elude el pago del tributo que grava los intercambios de mercancías y bienes destinados al comercio. Tienen la consideración de mercancías prohibidas el armamento o cualquier elemento que pudiera ser utilizado por los pueblos enemigos en el desarrollo de las campañas bélicas en detrimento del pueblo romano, procurarles alimentos, y aquellos que permitían la conservación de los alimentos como la sal. En palabras del autor, se considera ilegal toda aquella mercancía que pudiera repercutir negativamente a los intereses del Imperio. El transporte marítimo era la vía más común para el contrabando de mercancías ilícitas, minerales, piedras preciosas, púrpura etc.. y la medida más generalizada para la represión y el control de este tipo de conductas era la confiscación de la carga de la nave y la pena de muerte, y en un momento posterior por otro tipo de

el control de los mercados mediante la adopción de acuerdos de corte monopolísticos<sup>12</sup> tanto a iniciativa privada de los propios comerciantes como por parte del Estado<sup>13</sup>, y limita el

---

medidas que complementaban a las anteriores. ZAMORA MANZANO, J.L., *Algunos aspectos sobre el régimen fiscal aduanero en el Derecho Romano. Reglamentación jurídica del portorium, control de mercancías y comiso por fraude fiscal*, Madrid, 2009, pp. 54 ss.

<sup>12</sup> A lo largo de la historia, en las relaciones comerciales entre los pueblos podemos encontrar infinidad de ejemplos que nos permiten afirmar que el control de los mercados mediante la adopción de acuerdos entre comerciantes, productores, empresarios, merman la libre competencia e implican un control directo de los mercados al fijar los precios de los productos en una cuantía superior al que le correspondería en condiciones normales. GHINDI, G. s.v. «*monopolio e concorrenza*» in ED. 26, Milán, 1976, pp. 786 ss. ALESSI. R. s.v. «*monopoli di stato*» in NNDI, 10, Turín, 1957, pp. 866 ss. Proviene de la expresión *μονοπωλίον- monos-polein* “uno- vender” H. HEUMANN-E. SECKEL, s.v. «*monopolium*» in *Handlexikon z.q. des römischen recht*, Graz, 1958, p. 350. DIRKSEN H.E., s.v. «*monopolium*», *Manuale Latinitatis fontium*, Berlín, 1837, p. 597. Sobre los mercados y su problemática vid. LO CASCIO, *Crescita e decline, Studi di storia dell'economia romana*, Roma, 2009, pp. 274 ss nos comenta como *l'autorita imperiale può svolgere anche una funzione di regolamentazione del mercato*. Asimismo sobre la *annona* vid. TORRENT, *Crimen annonae y mantenimiento del orden público económico*, en S. Bello y J. Zamora, *El derecho comercial, de Roma al Derecho moderno*, Las Palmas de Gran Canaria, 2007, pp.1008 ss., recientemente del mismo autor *La cura annonae en Lex Im.75. un intento de explicación en clave económica del control de los mercados*, Index 40, 2012, 640 ss

<sup>13</sup> El ejercicio por parte del Estado tenía una doble finalidad. Por una parte, un mercado carácter impositivo dado que retenían determinados bienes fijando un precio superior al establecido en el mercado ordinario por los comerciantes o concedían a determinados productores la explotación y la comercialización de

comercio y las relaciones comerciales con otros pueblos, en particular, con los enemigos, donde también existen referencias al control de contrabando de armas y metales preciosos<sup>14</sup>.

---

determinados bienes con carácter exclusivo, y por otra, intervencionista o proteccionista, al adoptar medidas para frenar la acción de los especuladores y mantener una cierta estabilidad en el precio de los productos y en los mercados. Vid. Ulpiano 9 *off. Pro.* D. 48.12.2 "*Lege Iulia de annonae poena statutur adversus eum, qui contra annonae fecerit, societatemve coierit, quo annonae carior fiat*". En este fragmento del Digesto se establece la imposición de penas a quienes por sus actos provoquen el aumento del valor de los productos o la escasez de los mismos mediante la retención injustificada de las mercancías. Al mismo tiempo, para garantizar el abastecimiento y la estabilidad del valor de los productos, se impusieron penas a aquellos que retuvieran sin causa aparente a las naves y su tripulación. Sobre el particular RESINA SOLA, P., *Prácticas monopolísticas e intervencionismo público en materia de mercados; en El Derecho Comercial, de Roma al Derecho Moderno*, op. cit. p.771-794.

<sup>14</sup> ZAMORA MANZANO J., *Regulación represiva del contrabando como límite al comercio internacional*, SDHI, 77, 2011, pp. 337 ss.

### 1.3 Algunas consideraciones sobre el naviero y sus colaboradores en el transporte marítimo

Sobre estas líneas, vamos a hacer una breve exposición de alguno de los sujetos que intervienen en el transporte marítimo de mercancías, sin perjuicio de que analicemos algunas de estas figuras en sede específica de salvamento. No pretendemos realizar un análisis exhaustivo en este punto, sino ofrecer una visión general de algunos de los sujetos que intervienen.

Tomando como referencia los textos jurídicos, entendemos por *nautae* aquél que negocia con la nave, aunque también reciben tal denominación todas las personas que se hallen en la nave por causa de la navegación<sup>15</sup>.

Vamos a abordar de forma sucinta el personal marítimo y alguno de sus colaboradores; en primer lugar, nos encontramos con el *dominus navis*<sup>16</sup> que es, como su nombre

---

<sup>15</sup> Vid., en este sentido un texto de Ulpiano, 14 ad Ed. D.9.1.2 “*Qui sunt igitur, qui teneantur, videndum est. ait praetor " nautae". nautam accipere debemus eum qui navem exercet: quamvis nautae appellantur omnes, qui navis navigandae causa in nave sint: sed de exercitore solummodo praetor sentit. nec enim debet, inquit pomponius, per remigem aut mesonautam obligari, sed per se vel per navis magistrum: quamquam si ipse alicui e nautis committi iussit, sine dubio debeat obligari”*. Asimismo, Vid., sobre el personal ligado a la empresa marítima, ARIAS RAMOS, J., *El transporte marítimo en el mundo romano*, pp. 43-47.

<sup>16</sup> CIL 14.99 y 4142; Vid. HUVELIN, P., *Études D’Histoire du Droit Commercial Romain*, París, 1929, p.89. ROUGE, J., *Recherches sur l’organisation du*

indica el propietario de la embarcación. Si éste sólo regenta tal condición y no desarrolla ninguna actividad relacionada con el transporte, es evidente que queda fuera de cualquier relación jurídica en relación con esta modalidad contractual.

No obstante, nada impide que se reúna en una misma persona la figura de *dominus navis* y la de *exercitor navis*<sup>17</sup>. Ahora bien, en el primero de los casos se libra al propietario de la nave de una serie de inmunidades que sólo se reconocen en los supuestos de concurrencia entre las dos figuras<sup>18</sup>.

---

*commerce maritime en méditerranée sous l'empire romain*, Paris, 1966, p. 213 ss.

<sup>17</sup> En idéntico sentido se pronuncia la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, en adelante LNM. Ahora bien, fundamental es la distinción entre propietario y armador para de esta manera poder diferenciar entre la mera cotitularidad de un buque, cuando sean varios los propietarios, del condominio naval, que tendría lugar cuando los propietarios realizan la explotación empresarial del buque adquiriendo la consideración de armadores y asumiendo las responsabilidades inherentes a la condición de armador en función de las cuotas. Art. 150

<sup>18</sup> Por citar algún ejemplo, destacar que cuando el transporte marítimo se convirtió en una profesión al servicio del Estado y se crearon las corporaciones de transportistas, los emperadores, conscientes de las dificultades y peligros que entrañaba el desarrollo de la actividad reconocieron una serie de privilegios o beneficios a los mismos. Entre ellos, cabe destacar la exoneración del deber del ejercicio de la tutela a los socios de las corporaciones y no al *dominus* en sí mismo considerado, como se deduce del texto de Calistrato 4, *libr de Cog.*, D.27.1.17.6 "*Domini navium non videntur haberi inter privilegia ut a tutelis vacent: idque divus Traianus rescipit*"

Por otro lado, contamos con el *exercitor*<sup>19</sup> *navis*, el empresario armador marítimo, aquel que siendo o no propietario provee de personal, material y vituallas al buque, y lo explota de un modo indefinido o con carácter temporal asumiendo los beneficios o las pérdidas resultantes del viaje. Con lo cual, podemos afirmar que *exercitor navis* es tanto el naviero como el fletador de la nave<sup>20</sup>. No parece que en los textos jurídicos romanos exista distinción entre una y otra figura como se infiere del texto de Ulpiano, 28 *ad. Ed*, D. 14.1.1.15:

*“Exercitorem autem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum”*

---

<sup>19</sup> COPPOLA BISAZZA, G., *Ancora una parola sull’exercitor*, IURA 54, 2003, pp. 130-136.

<sup>20</sup> En ese sentido, la LNM rompe con la tradición mercantil que identificaba al naviero como empresario marítimo, para configurar al armador como sujeto esencial de la regulación. Se define al armador como la persona que ostenta la posesión del buque y lo destina a la explotación mercantil, en contraposición a la figura del naviero que se concibe como aquel que ostentando o no la posesión del buque lo destina a la actividad comercial aunque no sea su actividad principal. En cualquier caso, vemos como la titularidad del buque no atribuye la condición de armador ni de naviero, existe la presunción *iuris tantum* de entender como armador al propietario que figure inscrito en el registro de Bienes Muebles y al propietario cuando el buque no figure inscrito, pero es perfectamente posible y así lo reconoce la propia norma que sea el armador el poseedor. Vid. art. 145.1, 145.2, 148 de la LNM.

Como vimos con anterioridad, es muy común que el *dominus navis* sea asimismo, armador y naviero del buque. Ahora bien, cuando no es así, es vital determinar el tipo de relación jurídica que les vincula para así conocer la naturaleza de sus derechos.

El *exercitor navis* puede ser un usufructuario, un arrendatario, un comodatario, o estar ligado al *dominus* por la *potestas* del *paterfamilias*. También podía desarrollar dicha actividad aquel que para el ordenamiento jurídico romano no goza de capacidad jurídica, pero que realiza negocios jurídicos en nombre del *dominus*<sup>21</sup>. Aunque resulte paradójico, el reconocer capacidad para el ejercicio del comercio marítimo al esclavo<sup>22</sup> o al *filius*, no es más que un instrumento para facilitar toda contratación entre éstos y terceros, los cuáles, gracias a la intervención del pretor, podían reclamar al dueño o *paterfamilias* el cumplimiento de las obligaciones contraídas por los mismos, cuando actuaban como factor mercantil en

---

<sup>21</sup> No es determinante para el caso que se trate de una mujer o de un sometido (*servus o filius*). Ahora bien, si se trata de un pupilo deberá contar con la aprobación del tutor según nos comenta Ulpiano 28, *ad. Ed.* en D.14.1.1.16 “*Parvi autem refert, qui exercet masculus sin an mulier, pater familias an filius familias vel servus, pupilus autem si navem exerceat, exigemus tutoris auctoritatem*”. De todo ello, se deduce que no se exige una capacidad negocial determinada en el comercio marítimo para desarrollar las funciones de *exercitor*.

<sup>22</sup> COPPOLA BISAZZA, G., *Ancora una parola sull'exercitor...*, p. 132.

nombre de los dueños y con la correspondiente *praepositio*<sup>23</sup>. Asimismo, como se deduce de Ulpiano, 14 *ad Ed* en D. 4.9.1.2 el *exercitor* se obliga por si mismo; o por terceros designados por el mismo para la realización de la actividad; *magister navis* o algún miembro de la tripulación autorizado de modo específico para realizar alguna actividad relacionada con su empresa.<sup>24</sup> Así, Ulpiano 28 *ad. Ed.* en D.14.1.1.19<sup>25</sup> establece

---

<sup>23</sup> Estamos hablando de las acciones denominadas *adiecticiae qualitatis* creadas por el pretor para garantizar los derechos de los terceros contratantes y el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el *filius* o *servus* cuando actuaban como agentes comerciales de su *paterfamilias* o *dominus* con la correspondiente *praepositio*. En palabras de CERAMI.P – PETRUCCI, A. op. cit. p. 60 “*la praepositio costituisce il fondamento giuridico dei poteri e dei compiti del sostituto –institor- nel senso che: a) stabilisce l’ambito dell’attività negoziale del preposto, e, quindi, della responsabilità del preponente, b) fissa, in un certo senso, le condizioni generali alle quali debbono essere improntati i rapporti contrattuali fra preposto e terzi*”. En el caso que nos ocupa, el pretor reconoce el ejercicio de la acción *exercitoria*, cuando el amo, haciendo función de armador – *exercitor*, había puesto a su esclavo a la cabeza de un navío, como *magister navis*, para un comercio marítimo. CERAMI P.- PETRUCCI, A., *Op. cit. p. 42 ss.* BRAVO BOSCH, M.J., *Consideraciones en torno a la actio institoria. El Derecho Comercial, de Roma al Derecho Moderno*, en actas del IX Congreso Internacional XII Iberoamericano de Derecho Romano, v.1, Las Palmas, 2006, pp. 187-202. Una vez más destacar la importancia de la actividad del pretor, creador de un derecho comercial supletorio que sirvió para dar respuesta a todas aquellas situaciones que carecían de solución jurídica al amparo de las disposiciones del *ius civile*. LAZO, P., *Limitación e ilimitación de responsabilidad en una empresa de navegación, (D. 14.1.1.19-20 y D. 14.6 pr)*, REHJ 33, 2011, pp.185-187.

<sup>24</sup>En esta ocasión hablamos del *nauta*, entendido como auxiliar y colaborador del naviero, si bien debemos entender que el mismo comprende varios significados.

que es lícito que la explotación de la nave la realice una persona sometida a la *potestas* de otro, siempre que se asegure al que contrata con el primero que puede exigir responsabilidad a aquel que coloca en la posición de naviero a un sometido, mediante la concesión del ejercicio de la *actio exercitoria*.

*“Si is, qui navem exercuerit, in aliena potestate erit, eiusque voluntate navem exercuerit, quod eum magistro eius gestum erit, in eum, in cuius potestate is erit, qui navem exercuerit, iudicium datum”.*

El *magister*,<sup>26</sup> es el capitán o patrón de la nave y al que se le atribuye la facultad o el poder para la contratación en torno a la misma, y la responsabilidad fruto o consecuencia de

---

Al respecto ver TORRENT, A., *diccionario de Derecho Romano, Madrid, 2005, p. 740*. Como ya se expuso con anterioridad como el personal que presta sus servicios en las naves, pudiendo en ocasiones, desempeñar funciones de tipo mercantil en ausencia de *praepositio* entendida como delegación de poder o de representación y que servía para garantizar al tercero contratante la efectividad de las acciones judiciales en contra del naviero que otorga el poder y al que se le responsabiliza de las repercusiones.

<sup>25</sup> LAZO, P., *Limitación e ilimitación de responsabilidad...*pp.173-180.

<sup>26</sup> ROUGÉ, J., *Recherches sur...*p. 237, lo define como un agente comercial del propietario o el armador: *“est un agent comercial du propriétaire ou de l’armateur du navire et que l’on ne peut absolument pas accepter la thèse qui prédomine à l’heure actuelle chez les historiens du droit romain et qui veunt que le magister soit le capitaine du navire”*. GABALDON GARCÍA, J.L - RUIZ SOROA, J.M., *Manual de derecho de la Navegación Marítima*, Madrid, 2006, p. 401.

la gestión comercial atribuida, tal y como recogen las fuentes jurídicas.

Era designado para tal fin por el *exercitor*, a través de un contrato consensual de arrendamiento<sup>27</sup> o mandato, o respondía a la exigencia del *pater* o *dominus* cuando se hallaba sometido a la *potestas* de éstos. Aunque se le reconocen amplias facultades, las fuentes lo definen como aquel a quien está encomendado el cuidado de toda la nave<sup>28</sup> “*magistrum navis accipere debemus cui totius navis cura mandata est*”. En cuanto a sus funciones, destacar que no se le exigían conocimientos náuticos, puesto que su actividad era

---

<sup>27</sup> Parafraseando al profesor ZAMORA MANZANO, J, *Averías y accidentes...* p.43 hoy en día en aplicación de esta terminología, y dejando a un lado los diversos contratos existentes, podríamos decir que en el ámbito marítimo hay una correspondencia con estas tres figuras: En primer lugar se contemplan en nuestro derecho, el contrato de construcción naval (art. 108-116 de la LNM, con apoyo también en el 1588 del C.C) cuya naturaleza jurídica se configura en el Derecho Romano como *locatio conductio operis faciendi* (aunque se llegó a discutir acerca del propietario de la nave construída con materiales de otro *vid.* Juliano 6 en D.6.1.61). Por otro lado, también se regula el contrato de arrendamiento de buque (art. 188-202 de la LNM) como *locatio conductio rei*. Por último aparece el de transporte de mercancías hoy en día regulado como contrato de fletamento según lo dispuesto en los arts. 203-286 de la LNM, y que se configura en Roma como *locatio conductio operis*.

<sup>28</sup>Ulpiano 28, *ad. Ed.* en D.14.1.1.1. “*magistrum navis accipere debemus cui totius navis cura mandata est*”. Por su parte, ROCCO A., *La responsabilità degli armatori nel diritto romano*, en “Giurisprudenza Italiana”, n. 50, 1898, V.4, pp. 301ss, entiende que el texto de Ulpiano se refiere a funciones del *magister* como funciones de administración y de gestión económica.

eminentemente comercial, negociando con terceros en lugar del *exercitor*, gracias a la *praepositio* conferida por éste, que al mismo tiempo le exoneraba de responsabilidad frente a terceros contratantes que sólo podían dirigirse al *exercitor*, mientras no se reconoció por el pretor el ejercicio de la *actio exercitoria*, que permitió el ejercicio de la acción directa contra el *exercitor*.<sup>29</sup> En definitiva, se atribuyen al *magister* las actividades económicas y comerciales propias de la nave y al *gubernator*<sup>30</sup> la dirección técnica de la misma.

Así, podemos destacar en relación al *gubernator*, que es aquel miembro de la tripulación<sup>31</sup> al que se le exige lo que se conoce como *ars gubernandi*, es decir, pericia, diligencia,

---

<sup>29</sup> SARGENTI, M., *Osservazioni sulla responsabilità dell'exercitor navis in Diritto Romano*, Milán, 1953, p. 551 y ss.

<sup>30</sup> GHIONDA, *Sul magister navis*, in RDN 1, 1, 1935, p. 327 ss, manifiesta sobre el particular que en el magister navis prevalecen las funciones de tipo comercial y que por tanto no absorbe todas las funciones relativas a la navegación. V. sobre el particular MOSCHETTI, C., *Il Gubernator Navis*, SDHI, 30, 1964, p. 67 ss., MOSCHETTI, C. M, *Gubernare navem, Gubernare Rem Publicam*. Contributo alla storia del diritto marittimo e del diritto pubblico romano (Quaderni di "studi Senesi", 16), IURA 18, Milán, 1966-67, pp. 220-224. GUARINO, *Magister e Gubernator Navis*, en LABEO 11, 1965, p. 37 ss.

<sup>31</sup> MOSCHETTI, C. M, *Gubernare navem...*p. 221 entiende que el *gubernator* forma parte de la tripulación pero no puede entenderse como un subordinado teniendo en cuenta la responsabilidad y exigencias a la que era sometido. Según el autor, debió actuar con total autonomía, pudiendo estar unido al *magister* para la realización de sus funciones en virtud de un contrato.

prudencia<sup>32</sup> y conocimientos suficientes para llevar la nave a buen puerto<sup>33</sup> con todas las garantías, salvando las posibles vicisitudes o incidencias que pudieran tener lugar durante el desarrollo de la navegación. Tal es así, que si por falta de diligencia, el *magister* autoriza el inicio o la continuidad de una expedición marítima sin la dirección del *gubernator navis*, disponen las fuentes<sup>34</sup> que si se produce la pérdida de la misma tras un incidente en la navegación, se reconoce a los pasajeros el ejercicio de la acción de locación contra el *magister*.

Al margen del personal que interviene en la navegación, destacamos otros agentes del comercio, que si bien, no

---

<sup>32</sup> En este caso, tiene la consideración de *gubernator bonus*. Cic. *Div.* 4.27.76, “*Omnibus enim artibus volumes atributam esse eam, quae communis appellatur prudential, quam omnes, qui cuique artificio praesunt debent abere*”. En caso contrario, cuando su actuación es negligente, recibe la calificación de *pessimus gubernator*. Vid. a este respecto, Quint. *Inst.* 4.1.61; Horat. *Epist.* 2.1.114.

<sup>33</sup> Para garantizar el éxito de la navegación y llegar al destino indicado, se le reconocen al *gubernator* una serie de potestades, tales como el *ius vitae et necis*, frente a cualquier acto de desobediencia por parte de los miembros de la tripulación, y el *ius gladii*. Vid. Ovidio, *Fast.* 2.99 que narra el regreso de Arione de Sicilia; y que se refiere a esa *ius gladium* “*Forsitamm infelix, ventos timebas; at tibi nave tua tutius aequor erat. Namque gubernator dextricto constitit ense ceteraque armata conscia turba manu. Quid tibi cum gladio? dubiam rege navita puppen! Non haec sunt digitis arma tennda tuis*”.

<sup>34</sup> Ulpiano *ad. Ed.* 32 en D.19.2.13.2, “*Si magister navis sine gubernatore in flumen navem immiserit, et tempestate orta temperare non potuerit, et navem perdiderit, vectores habebunt adverus eum ex locato actionem*”

participan en el proceso de transporte de mercancías, gozan de una importancia relevante como personal de los puertos.

En particular nos referimos a los *urinatores* y a los *scaphari*, sobre los que haremos unas breves reseñas ya que serán objeto de un análisis detallado en un momento posterior.

Como encargados de desempeñar labores de extracción y salvamento de mercancías halladas en el mar o en los ríos, arrojadas para evitar un accidente o como consecuencia de un naufragio encontramos a los *urinatores*<sup>35</sup>. Éstos se organizaban a través de corporaciones profesionales y prestaban sus servicios remunerados mediante la celebración de un contrato<sup>36</sup>.

---

<sup>35</sup> ROUGE, J., *Recherches sur...*, pp.200, “Ce sont eux qui vont chercher au fond des basins des ports, des rivières ou de le mer, dans ses regions peu profondes non loi de la côte, les marchandises qui avaient pu y tomber, soit accidentellement, soit à la suite d’un jet, soit à la suite d’un naufrage”. ZAMORA MANZANO, J.L., *El salvamento y la asistencia marítima en el derecho romano y su evolución ulterior*. RIDA 48, 2001, pp. 385-392. SCHIAPPOLI, D., *Il ius naufragii secondo il diritto della Chiesa*, RDN, v. 4, 1 parte, 1938, p. 140, establece que los *urinatores* son aquellos *che contribuivano a salvare le cose gettate in mare ed ai quali era dovuto un compenso*.

<sup>36</sup> En particular, nos encontramos ante una *locatio conductio operarum*, puesto que se pueden identificar los sujetos de la relación jurídica, el objeto de la obligación, y la contraprestación, que se traduce con la entrega de la retribución o *merces* convenida. Sobre la actividad de los *urinatores* en materia de extracciones y salvamento destacan las opiniones de Calístrato en *Quaes.* libr. 2, D.14.2.4.1 “*sed si navis, quae in tempestate iactu mercium unius mercatoris levata est, in alio loco submersa est, et aliquorum merces per urinatores*

Al margen de la prestación de este servicio y dadas sus habilidades para la realización de actividades subacuáticas, se encargaban de determinar el alcance del daño sufrido por una embarcación encallada o por una avería durante la navegación<sup>37</sup>. También fueron utilizados como unidades de combate y asalto en guerras, para perpetrar el hundimiento, ataque e incendio de las naves enemigas<sup>38</sup>

Como otro personal del puerto, destacamos la figura de los *scaphari*<sup>39</sup>, que serían aquellos que conformaron, en muchas ocasiones, corporaciones profesionales, y que se encargaban de asistir a las embarcaciones, remolcando cuando se encontraban en situación de peligro, cuando no podían acercarse a la orilla como consecuencia de la escasa profundidad de las aguas o en las maniobras de atraque a los puertos. También era muy frecuente que se les encomendara

---

*extractae sunt data mercede...*, y la Paul. Sent. II.7.1: *lactu navis levata si perierit extractis aliorum per urinatores mercibus...*”.

<sup>37</sup>ROUGE, J., *Recherches sur...*p. 200, “ils devaient procéder au renflouage des navires qui venaient à y couler et surveiller le bon état des oeuvres vives des navires à l’ancre. De même, en cas d’avarie, devait-on utilisier leurs bons offices por reconnaître l’etendue des dégâts”.

<sup>38</sup> Plinio, *H. Nat* IX.30.48 habla de la crueldad de los ataques de los *urinatores*. “*Praetera negat ullum atrocius esse animal ad conficiendum hominem in aqua. Luctatur enim complexu et sorbet acetabullis ac numeroso suctu diu trahit, cum in naufragos urinantisue impetum cepit*”.

<sup>39</sup> Ibidem p. 49, 192.

el trasbordo de mercancías a una nave de menor tamaño<sup>40</sup> que le pudiera facilitar el acceso al puerto tanto en situación de avería como para el mero desembarco de los bienes transportados<sup>41</sup>.

Como personal subalterno, podemos destacar al *dietarius*<sup>42</sup>, que es el encargado de llevar la custodia de los libros de comercio, de la despensa, y del control de las mercancías introducidas en la nave, los *navium custodes*<sup>43</sup> que velaban por la integridad de la nave no sólo en el puerto sino también durante todo el trayecto.

Asimismo existían los encargados de la propulsión de la nave, los *reminges* o *remeros* y también los *mesonautas* que serían los contramaestres.

---

<sup>40</sup> Sobre el particular ver Calístrato en *Quaest. libr. 2*, D.14.2.4 pr. También Paul Sent. 2.7.4. Vid. ZAMORA MANZANO, J.L., *Averías y accidentes...*p.34.

<sup>41</sup> El rastreo de algunas fuentes epigráficas permite descubrir la existencia de asociaciones profesionales en el ámbito marítimo, destacan numerosas referencias a este cuerpo de barqueros en Ostia, y en la Hispania, en la zona de la bética y de Sevilla. ROUGE, J., *Recherches sur...*, p. 216 y 327.

<sup>42</sup> ROUGE, J., *Recherches sur...*, p. 219. Del griego *διατάρριος*, el autor lo define como: “*un secrétaire archiviste, un agent comptable à la disposition, non pass des passagers, mais des officiers marchands du bord*”.

<sup>43</sup> En particular, hablamos del *ναυφύλακες*, *definido por* Moschetti como «*addetti alla sorveglianza della nave, non solo durante le sue soste nei vari porti, ma anche in navigazione* », MOSCHETTI, C.M., *Nave*, en ED. 27, 1965, pp. 565 y ss. Asimismo, v. ROUGÉ. J., *Recherches sur...* p.218.

## 1.4 La profesionalización del transporte de mercancías. Incentivos al transporte y privilegios

En un primer momento, para transportar las mercancías de un territorio a otro, el Estado contrataba directamente al prestador del servicio o particular que realizaba la actividad, o arrendaba el mismo a través de las *societas publicanorum* para el abastecimiento de los municipios.

Los *collegia navicularii*, entendido como gentes que se dedicaban al comercio marítimo realizaban su actividad con autonomía y una cierta flexibilidad administrativa.

Con el tiempo, y a medida que el intervencionismo estatal era más acusado, el aprovisionamiento de mercancías y de bienes se convirtió en una cuestión de Estado, y la iniciativa privada prácticamente inexistente al convertirse en una actividad pública, obligatoria y hereditaria<sup>44</sup>. Tal es así, que

---

<sup>44</sup>El nacimiento determinada la pertenencia a este cuerpo profesional y la obligatoriedad de seguir desempeñando la misma, pero no la asunción de las inmunidades reconocidas. Así, se lleva un control exhaustivo de los sujetos que desarrollan la actividad, de sus familias y descendientes, así como de los bienes pertenecientes a éstos, adquiridos por herencia o transmisión, los cuáles quedaban vinculados al desarrollo de la actividad y al servicio de las necesidades del Estado, tal y como se recoge en CIL 14.2929 y 14. 3649. Por otra parte, si el transportista fallece intestado o sin herederos, sus bienes pasaban al conjunto de la corporación. Vid. respecto del cuerpo de los *navicularii*, DE ROBERTIS, F.M., *Storia de la corporazioni e del regime associativo nel mondo romano*. IURA 25, 1974, pp. 117-131.

la incorporación voluntaria de los *navicularius* a los colegios se transforma en una asociación casi forzosa de carácter social<sup>45</sup> al servicio de lo público, debiendo pertenecer a un cuerpo inscrito en los diferentes registros controlados por las autoridades administrativas<sup>46</sup>.

El Estado, al mismo tiempo que establece la obligatoriedad de prestar un servicio público a los transportistas marítimos, para resarcir a los navegantes por los riesgos y peligros que entraña el desarrollo de la actividad, concede inmunidades públicas, exenciones fiscales y de las cargas correspondientes a las curias, la cesión de parte de las mercancías que transportaban e incluso la exención del deber

---

<sup>45</sup> Aunque el contenido de algunas fuentes nos pueda hacer dudar, no parece probable que existiera un único cuerpo de *navicularii* que aglutinara a todos los transportistas del Imperio y en el que se adoptaran acuerdos y se tomaran decisiones extensibles a todos los miembros, sino que en cada municipio existía un cuerpo de transportistas con una denominación específica dependiendo del lugar de procedencia y que respondía a las necesidades particulares del mismo. Como cualquier corporación o colegio profesional, se regían por normas internas de organización y funcionamiento, que no sufrieron variaciones sustanciales en los distintos siglos, ni siquiera cuando fueron vinculados forzosamente a desempeñar su profesión. Vid. DE SALVO, *Economia privata e publici servizi...*p. 375 ss.

<sup>46</sup> No podían acceder al cuerpo de los *navicularii*, los miembros honorarios, las personas de alto rango (C.th. 13.5.3; 14-20), las mujeres (C.Th.13.5.12), la Iglesia (Aug. *Serm*, 355.4, PL 39, 1572) ni el fisco (C. Th. 13.6.3-5).

de ejercer la tutela, a menos que con el transporte haya alcanzado un enriquecimiento desmesurado<sup>47</sup>.

Se entiende que la actividad de prestación de servicio público para la que eran compelidos, no sólo genera al prestador una serie de perjuicios y molestias, al desaparecer la iniciativa privada y la libertad en las transacciones comerciales, sino también una serie de peligros.

Es por ello, que, a modo de estímulo y reconocimiento a los mismos, el Estado otorga una serie de inmunidades, como la de naves marinas a aquellos que sirven a la *annona*, "*inmunitatem navium maritimarum dumtaxat habere, qui annonae urbis serviunt*<sup>48</sup>", a los navegantes, comerciantes y patrones de naves mientras estén empleados<sup>49</sup>, no siendo

---

<sup>47</sup> Los *domini navium*, están obligados a ejercer la tutela en todo caso, de modo que legalmente no se les podía eximir de tal responsabilidad. PENDON MELENDEZ, E., *Régimen jurídico de la prestación de servicios...*p. 324. Al respecto ver Calístrato 4, *de Cog.* en D. 27.1.17.6 "*Domini navium non videntur haberi inter privilegia, ut a tutelis vacent...*"

<sup>48</sup> Calístrato 1, *De Jurisd.* D.50.6.5.5.

<sup>49</sup> Calístrato 1, *De Jurisd.* D.50.6.5.3: "*Negotiatores, qui annonam urbis adiuvant, item navicularii, qui annonae urbis serviunt, inmunitatem a muneribus publicis consequuntur, quamdiu in eiusmodi actu sunt; nam remuneranda pericula eorum, quim etiam exhortanda praemiis, merito placuit, ut qui peregre muneribus, et quidem publicis, cum periculo et labore fungentur, a domesticis vexationibus et sumtibus liberentur, quum non sit alienum dicere, etiam hos reipublicae causa, dum annonae urbis serviunt, abesse*"

extensible ni a sus hijos y libertos tal y como lo expresa Calístrato 1. *De Jurisd.* D.50.6.5.4: “...*naviculariis praestatur... non etiam liberis, aut libertis eorum praestatur*<sup>50</sup>...” Ahora bien, tal reconocimiento favorecía la comisión de irregularidades, sobre todo de comerciantes marítimos de trigo y aceite que no servían el servicio público de abastecimiento en cuestión, no habían invertido parte de su fortuna en el aprovisionamiento, o ni siquiera eran empresarios marítimos, y que se declaraban servidores públicos con el objeto de beneficiarse de las inmunidades y derechos concedidos al cuerpo de los *navicularii*, y evadirse del pago de los tributos<sup>51</sup>.

Siendo conscientes de tal situación, se establecen los requisitos que debían reunir los comerciantes para beneficiarse de tales inmunidades o exenciones. Obviamente, debían estar

---

<sup>50</sup> Referencia recogida en las Constituciones dada por el emperador Constantino dirigida al *praefecto annonae* recogidas en el C.Th. 13.5.3 (319) y C. Th. 13.5.7 (334).

<sup>51</sup> Calístrato 1 *de Jurisd.* en D.50.6.5.6 “*Ἦσαν καὶ ἄλλοι τινὲς ἐπὶ προψάσει τῶν ναυκλήρων καὶ τὸν σίτον καὶ ἔλαιον ἐμπορευομένων εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Ῥωμαικοῦ ὄντων ἀτελῶν, ἀξιοῦντες τὰς λειτουργίας διαδιδράσκειν, μήτε ἐπιπλέοντες, μήτε τὸ πλεον μέρος τῆς οὐσίας ἐν ταῖς ναυκληρίαις καὶ ταῖς ἐμπορίαις ἔχοντες · ἀψαιρεθητῶ των τοιούτων ἢ ἀτέλεια. Vid. D. 50.6.5.9 “*Divus quoque Piu rescripsit, ut, quoties de aliquo naviculario quaeratur, illud excutiatur, an effugiendorum munerum causa imaginem navicularii induat*”. En este fragmento, el jurista insiste en la necesidad de comprobar que se desarrolla la actividad de transporte, y que no se finge la pertenencia al cuerpo de los *navicularii*, con una finalidad defraudatoria.*

al servicio público, estar agremiados o formar parte de un colegio profesional en activo, es decir, desarrollando efectivamente la actividad de transporte, tener invertido en el negocio la mayor parte de su patrimonio eximiéndoles por un período de quince años del ejercicio de cargo público, “*navicularii et mercatores olearii, qui magnam partem patrimonio ei rei contulerunt, intra quinquennium muneris publici vacationem habent*”<sup>52</sup>, y aportar al negocio de la empresa marítima mayor cantidad de bienes en función de los beneficios obtenidos con el transporte, tal y como se extrae del texto de Calístrato 1. *Juris.*, D. 50.6.5.8:

“*Negotiatio pro incremento facultatum exercenda est alioquin si quis maiore pecuniae suae parte negotiationem exercebit, rursus locuples factus in eadem quantitate negotiationis perseveraverit, tenebitur muneribus.*”

Por otro lado, se imponían penas a los que impidieran el tráfico de mercancías<sup>53</sup>, se concedía la ciudadanía romana a

---

<sup>52</sup> Scévola, 1 *Reg.* D.50.4.5.

<sup>53</sup> D. 48.12.2: *Lege iulia de annona poena statuitur adversus eum, qui contra annonam fecerit societatemve coierit, quo annona carior fiat*”. § 1. *Eadem lege continetur, ne quis navem nautamve retineat, aut dolo malo faciat, quo magis detineatur.* § 2. *Et poena viginti aureorum statuitur.* Este fragmento, que se encuentra contenido en el título 12 sobre *De lege Iulia de Annona*, informa de la prohibición expresa de impedir la provisión de bienes, la especulación sobre los mismos cuando ello implicara un incremento del precio o forzar la detención injustificada de las naves que transportaban mercancías para el

aquellos que construyeran naves de cierto tonelaje y la destinaran al transporte de trigo, al menos durante un período de seis años<sup>54</sup>, la exención del ejercicio de la función pública, entre otros derechos. Asimismo, la *annona* inicia una política de incentivos para asegurar el servicio público de transporte de mercancías por los *navicularii*, en los meses poco propicios para la navegación<sup>55</sup>, y en los supuestos de tempestad o ataque de enemigos.

Suetonio, en “*De vita Caesarum*” en el capítulo 18 dedicado a Claudio pone de manifiesto el interés del emperador por la ciudad y el abastecimiento de la *annona*

---

aprovisionamiento de los ejércitos o de las ciudades, imponiendo una sanción de veinte áureos en tales casos.

<sup>54</sup> GOMEZ-IGLESIAS, CASAL *Aspectos jurídicos de la actividad comercial en Roma y los “Tituli picti”*. REHJ 32, 2010, p. 74. Gayo 1.32c “*Item edicto Claudii Latini ius Quiritium consecuntur, si navem marinam aedificauerint, quae non minus quam decem milia modiorum frumenti capiat, eaque navis vel quae in eius locum substituta sit, sex annis frumentum Roman portauerit*”. En idéntico sentido se pronuncia Ulpiano en *Ep. Ulp.* en D. 3.6.

<sup>55</sup> Como hemos visto, para evitar la falta de provisiones y siendo consciente de los riesgos que asumía el transportista con la realización de la actividad, y en aras de ofrecerle algún tipo de garantía, el Estado incentiva el transporte en los meses pocos propicios para la navegación, comprometiéndose en caso de accidente marítimo, a reembolsar las eventuales pérdidas. Así nos informa Suet. *Clad.* 18.4: *Nihil non excogitavit ad invehendos etiam tempore hiberno commeatus. Nam et negotiatoribus certa lucra proposuit suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset, et naves mercaturae causa fabricantibus magna commoda constituit pro condicione cuiusque.*

*“urbis annonaeque curam sollicitissime semper egit”, por lo que ofrece la asunción del riesgo por pérdidas, el derecho de la ciudadanía y el *ius liberorum* a las mujeres, “nam et negotiatoribus certa lucra proposuit suscepto in se damno, si cui quid per tempestades accidisset, et naves mercaturae causa fabricantibus magna cómoda constituit pro condicione cuiusque: Civi vacationem legis Papiae Poppaeae, Latino ius Quiritum, feminis ius III liberorum; quae constituta hodieque servantur”.*

Se mantenía el compromiso de los transportistas de realizar la actividad, siempre que el Estado asumiera el riesgo ante cualquier eventualidad y se les dispensara de la obligación de prestar el servicio militar.<sup>56</sup>

Esta práctica al mismo tiempo que permitió la navegación con unas ciertas garantías favoreció el ejercicio de prácticas fraudulentas como la simulación de naufragios, donde los *navicularii* en connivencia en muchos casos con funcionarios públicos, hacían negocios en su propio beneficio con las mercancías cargadas, para posteriormente provocar el hundimiento de las naves alegando la existencia de unas determinadas mercancías o de bienes de un valor superior, cuando en realidad lo que se transportaba eran mercancías de otra naturaleza, o ni siquiera existía carga al celebrar negocios durante el desarrollo de la navegación.

---

<sup>56</sup> Vid. Tito Livio. 23.48.10-12 y 23.49.1-3.

Todo ello con el objeto de conseguir el resarcimiento de los daños por parte del Estado, quien era el que había asumido el riesgo de las pérdidas o de los perjuicios ocasionados durante la travesía<sup>57</sup>, y quedar liberados de toda responsabilidad por el transporte, aún cuando vemos que se cometían conductas fraudulentas. Este tipo de actividades, justificaron la necesidad de comunicar los incidentes y de investigar los mismos tal y como veremos mas adelante.

En ese mismo contexto, encontramos en el Derecho postclásico fragmentos que implican una asunción del riesgo por parte del Estado y la inmunidad fiscal en los supuestos de transporte y echazón, como se desprende de la providencia de los emperadores Valentiniano, Teodosio y Arcadio del año 391 dirigidas al prefecto del pretorio recogidas en C.Th.13.9.4 y C. Th.13.9.4.1.

*“Quae in naufragiis pereunt, nolumus nobis cum possessoribus, vel senatoribus vel privatis, esse communia, si quidem naufragii detrimentum fiscus agnoscat; quod interdum non grandis dispendii esse monstratur, si vexatam fluctibus navem levis iactura defendat quam si pondere suo gravatam pelagi unda submergat. Ubi vero non est testis periculi, restituantur damna naufragii et dispendia prosecutoris fraudibus inferantur, ut ad eorum iniuriam retorqueantur, qui minus idoneos nominarunt, non ad eos redeant, quos semel constiterit fuisse devotos”.*

---

<sup>57</sup> *Ibidem*, 25.3.10-11.

Por su parte, en el Codex existen referencias sobre la obligación de prestar el servicio público de transporte cuando se trate de naves con capacidad de mas de dos mil modios<sup>58</sup> y la prohibición de cometer fraude<sup>59</sup> para intentar eludir el cumplimiento de la obligación, reprimiendo tales conductas atribuyendo al fisco la titularidad de la nave del defraudador. Al mismo tiempo, encontramos disposiciones que tutelan y garantizan la seguridad en el transporte público, concretamente en el Título I del libro 11, denominado “*De naviculariis seu naucleros publicas species transportantibus*”, donde se tutela la integridad de

---

<sup>58</sup> Constitución dada por los emperadores Arcadio y Honorio al *Pref, Pret.* C.11.3.2 (439) “*Iubemus nullam navem ultra **duorum milium modiorum capacem** ante felicem embolam vel publicarum specierum transvectionem aut privilegio dignitatis aut religionis intuitu aut praerogativa personae publicis utilitatibus excusari posse subtractam*”. Imponiendo la confiscación de la nave a aquellos que disponiendo de buques con la capacidad necesaria para la prestación del servicio de transporte se excusaran para la realización del mismo “...*Quicquid enim in fraudem istius legis quolibet modo fuerit attentatum, id navigii, quod excusatur, publicatione corrigimus*”.

<sup>59</sup> *Ibidem*, C.11.3.1 (406) “*Multi naves suas diversorum nominibus et titulis tuentur. cui fraudi obviantes praecipimus, ut, si quis ad evitacionem publicae necessitatis titulum crediderit apponendum, sciat, navem esse fisco sociandam. Nam ut privatos quoque non prohibemus habere navigia, ita fraudi locum esse non sinimus, cum omnes in commune, si necessitas exegerit, conveniat utilitatibus publicis oboedire et subvectionem sine dignitatis privilegio celebrare*”. DE ROBERTIS, F.M., *Storia de la corporazioni...*, p. 129, según el autor, para evitar el fraude, el Estado controla la actividad de los colegios profesionales a través de las figuras del *praefectus urbi* e del *praefectus annonae*.

la tripulación y de las naves, así como la seguridad en la navegación, imponiendo sanciones a quienes perturben el desarrollo de la actividad de transporte<sup>60</sup>, o ataquen las naves con el objeto de apropiarse ilícitamente de su contenido<sup>61</sup>. Por otro lado, se impone la pena capital<sup>62</sup> al *navicularius* que hubiera celebrado negocios en su propio beneficio con mercancías públicas, y sanciones a los jueces<sup>63</sup> que hubieran impedido la navegación so pretexto de invierno.

---

<sup>60</sup> Como refleja la Constitución dada por los emperadores Constancio, Augusto y Juliano a Olivio prefecto de la ciudad, recogida en C.11.1.3 (357) “*nullam vim oportet naucleros sustinere delegatas species annonarias transferentes, nec concussionem perpeti nec aliquod genus incommodi, sed venientes ac remeantes omni securitate potiri; decem librarum auri mulcta proponenda his, qui eos inquietare tentaverint*”.

<sup>61</sup> Los mismos Augustos a Flaviano Prefecto de la ciudad en C.11.1.5 (400); “*Ab his, qui in naucleros praedas egerunt, volumus eorum commodis satisfieri. Et ideo ne crescat in posterum eorum audacia, sancimus, ut, quicumque in rapinis fuerit deprehensus, poena quadrupli teneatur*”. Al amparo del mencionado fragmento, queda acreditado el interés de la annona por la tutela y la seguridad en el transporte, es por ello, que califica de rapina los actos de depredación contra las naves, sancionando con la pena al cuádruplo.

<sup>62</sup> Honorio y Teodosio al Pref. Pret.: C.11.1.7 “*Qui fiscales species suscepit deportandas, si recta navigatione contempta litora devia sectatus eas avertendo distraxerit, capitali poena plectetur*”.

<sup>63</sup> *Ibidem*, C.11.1.8: “*Iudices, qui in portibus dioeceseos suae onusta navigia, cum prosperior flatus invitat, sub praetextu hiemis immorari permiserint, una cum municipibus et corporatis eiusdem loci fortunarum propriarum feriantur dispendiis*”.

Por último, destacar que no sólo quedaban vinculados los bienes del transportista transmitidos por herencia a sus descendientes, sino también los bienes inscritos en los asientos públicos que pertenecieran a un *navicularius*, de modo que si éste transmitía los mismos, ya sea por título oneroso o gratuito, el adquirente debía continuar desarrollando la actividad si los bienes estaban afectados, tal y como se infiere de una constitución del año 399, dada por los emperadores Arcadio y Honorio dirigida al prefecto, recogida en C. Th. 13.6.8: “...*qui fundos naviculariae functioni adscriptos a naviculariis acceperunt quolibet ad se titulo transeuntes, secundum agri opinionem, quae antiquitus habetur adscripta, naviculariam functionem suscipere cogantur. Neque eas condiciones sibi aestiment profuturas, quas venditor minus idoneus in se receperit impositas e mentis arbitrio, hac tamen ratione servata, ut, si ad minus idoneum fuerit translata possessio, etiam auctores transscripti praedii teneantur obnoxii sitque hoc in promptu, ut damnis fiscalibus primitus ab idoneis consulatur...*”<sup>64</sup>

---

*Naucleri praeterea poenam deportationis excipiant, si aliquid fraudis eos admisisse fuerit revelatum”.*

<sup>64</sup>El comercio marítimo romano afecta no sólo a aquellos que por imperativo legal están obligados a la prestación del servicio de transporte, sino también al personal que interviene en el proceso comercial en las naves. Con carácter general, las clases socialmente elevadas no contribuyeron al crecimiento económico de las ciudades prestando sus servicios o poniéndose a disposición de las necesidades del Imperio, de modo que fueron los esclavos y libertos los

---

encargados de iniciar las expediciones marítimas. Vid. Providencia del emperador Constantino dirigido al prefecto del pretorio del recogida en C.Th. 13.5.5 (326) *navicularios omnes per orbem terrarum per omne aevum ab omnibus oneribus et muneribus cuiuscumque fuerint loci vel dignitatis, securos vacuos inmunesque esse praecipimus, sive decuriones sint sive plebei seu potioris alterius dignitatis, ut a collationibus et omnibus oblationibus liberati integris patrimoniis navicularium munus exercent.*

## **CAPITULO 2**

## CAPITULO 2

### 2.1 El incidente del naufragio: Conceptualización y supuestos

Antes de empezar a analizar el instituto del *naufragium*, debemos destacar que, como antecedentes del mismo, existió lo que se conoce como el *ius naufragii*, entendido como la facultad o derecho atribuida a la población de las costas, playas o riberas de los ríos y al Estado, en virtud de la cual podían apropiarse de las cosas provenientes de los naufragios, y que excluía la posibilidad de la recuperación de las mercancías por su legítimo propietario que era considerado como extranjero y, como tal, afectado por este derecho<sup>65</sup>. Esta concepción primitiva, encuentra su origen en una antigua creencia religiosa que consideraba a los náufragos personas contra las cuales se habían manifestado las divinidades por su condición de extranjeros, lo que provocaba la ausencia de protección jurídica<sup>66</sup>, y legitimaba el apoderamiento de la nave

---

<sup>65</sup> SCHIAPPOLI, D., *Il "ius naufragii" secondo...*p. 137-157.

<sup>66</sup> *Ibidem...*, p.137. En idéntico sentido señalar la obra de CARVAJAL, P.I., *Naufragio, piratería y sodales marítimas*, en REHJ 29, 2007, p. 234.

y los bienes, reducción de la tripulación a la esclavitud o el sacrificio a favor de los dioses<sup>67</sup>.

Ahora bien, a medida que Roma iba ampliando sus fronteras con la conquista de nuevos territorios, desaparece el *ius naufragii* y se proclama el principio de libertad de los mares<sup>68</sup> y del comercio marítimo<sup>69</sup>, así como el respeto a la propiedad de los bienes naufragados, dictando normas para tutelar y proteger el destino de las mercancías como consecuencia de un evento de esta naturaleza, las naves y la tripulación que la integran. Así, en un edicto del emperador Adriano se persiguen los actos de latrocinio o depredación en los naufragios, Callistrato 2. *Quaest.* D.47.9.7:

---

<sup>67</sup> ZAMORA MANZANO, J.L., *El salvamento y la asistencia...*p.374. En igual sentido, ROUGÉ, J., *La marine dans l'antiquité*, París, 1975, p. 160.

<sup>68</sup> VIDALI, D. *Saggio critico sull'accertamento del sinistro di mare nel diritto romano*, *Dir. Mar.*, 1936, I, p. 244 ss. El autor considera que en la historia de la humanidad y la del derecho en particular deben recordar el mérito de Roma en la afirmación del principio a la vida y el respeto de los bienes de los náufragos así como el de la libertad de los mares pues, el mar es un bien común a todos, susceptible de ser disfrutado por la generalidad.

<sup>69</sup> El transporte por mar y el desarrollo del comercio por este medio favoreció la regulación de este accidente y las consecuencias del mismo, sobre todo, por lo que respecta a la propiedad de las mercancías naufragadas y el destino de las mismas. Vid. ROUGÉ, J., *Le droit de naufrage en Méditerranée avant l'établissement de la domination de Rome*, en *Mélanges Piganiol*, 1976, p. 1469 ss.

*Ne quid ex naufragis deripiatur, vel quis extraneus interveniat colligendis iis, multifariam prospectum est; nam et Divus Hadrianus Edicto praecepit, ut hi, qui iuxta litora maris possident, scirent, si quando navis vel inflicta, vel fracta inter fines agri cuiusque fuerit, ne naufragia diripiant, in ipsos iudicia Praesides his, qui res sua direptas queruntur, reddituros, ut quidquid probaverint ademtum sibi naufragio, id a possessoribus recipiant; de his autem, quos diripuisse probatum sit, Praesidem ut de latronibus gravem sententiam dicere. Ut facillior sit probatio huiusmodi admissi permisit his, et quidquid passos se huiusmodi queruntur, adire Praefectos, et ad eum testari reosque petere, ut pro modo culpa vel vincti, vel sub fideiussoribus ad Praesidem remittantur. A domino quoque possessionis, in qua id admissum dicatur, satis accipi, ne cognitioni desit, praecipitur. Sed nec intervenire naufragiss colligendis aut militem, aut privatum, aut libertum servumve Principis, placere sibi ait Senatus<sup>70</sup>*

El texto pone de manifiesto la preocupación de los romanos en materia de *direptio ex naufragio*, Calistrato ya destaca la existencia de un Edicto de Adriano por el que se

---

<sup>70</sup> Del texto se infiere como trataron de evitarse los robos de mercancías procedentes de naufragios y de la obligación de los poseedores de terrenos próximos al litoral, de servir como testigos en los juicios contra aquellos que se apropiaban de los bienes o mercancías naufragadas para favorecer la recuperación de los mismos. Vid. MANFREDINI, *il Naufragio Adriano e Nerazio, Navires et commerces de la mediterranee antique*, hommage à Jean Rougé, 1988, 371-377.

trató de evitar los robos y los actos de latrocinio que se derivaban de este incidente, por ello también debemos analizar lo concerniente a la investigación y las tareas de recuperación, hallazgos y extracciones.

Volviendo al concepto de *naufragium*<sup>71</sup>, debemos tener presente que se trata de un accidente marítimo en virtud del cual una nave tras sufrir un daño puede quedar sumergida total o parcialmente, privando a la misma de proseguir la expedición marítima.

El Derecho romano conoció diversas normas encaminadas a la protección de los naufragios, muchas de esas disposiciones jurídicas fuera del Digesto, ya que en este

---

<sup>71</sup> TORRENT A., V. *naufragium*, *Diccionario de Derecho Romano*, Madrid, 2005, p. 739 ss. ANDRICH, DI, v. *naufragio*, t 2, Turín, 1904, p 1303 ss. FERRARINI, S, NDI, t. XI, 1957, p.72-73, MOSCHETTI, v. *Naufugio* E.D. 27, 1977 pp. 547-558, SEGURA S., *Diccionario etimológico latino y español*. 1985, p.460. PERALTA ESCUDER, T. *El naufragio en el Derecho Romano Clásico en Liber Amicorum Juan Miquel*, 2006, p. 806. El término naufragio proviene de la construcción latina *navis* y *fractio*, que significa *rotura de la nave*, aunque se constata que existen otros supuestos que pueden provocar el incidente del naufragio distintos de la *fractio*, tal” y como se desprende del análisis de la institución en relación a los diversos supuestos que iremos analizando en este trabajo y a varios fragmentos del Digesto que hablan de *submersa*, *depressa*, *deiecta*, *inflicta*, como hechos determinantes en el *naufragium* de una nave. Vid Paulo 3, en D. 14.2.7 “*Quum depressa navis aut deiecta esset*”, Calístrato 2 *Quaest.* en D.14.2.4.1 “*sed si navis quae in tempestate iactu..., in alio loco submersa est...*” Calístrato 2 *Quaest.* en D. 47.9.7 “*Ne quid ex naufragiis deripiatur..si quando navis vel inflicta, vel fracta inter fines agri cuiusque fuerit...*”. Scévola 28 en D. 45.1.122.1 “*quaesitum est nave submersa...*”.

cuerpo legal sólo encontramos algunas referencias diseminadas de la institución. No obstante, existe una regulación pormenorizada en las obras recopilatorias de las legislaciones imperiales, particularmente, en el *Codex Theodosianus*<sup>72</sup> y en el *Codex Iustinianus*.<sup>73</sup>

En un principio se barajó la posibilidad de que los restos provenientes del naufragio pertenecieran a quienes lo hallaran<sup>74</sup>, existiendo referencias normativas donde se reconoce la licitud de la recogida y la extracción de las mercancías naufragadas tal y como establece Ulpiano en 8 *de off.Proc.*, D.47.9.12:

*“Licere unicuique naufragium suum impune coligere, constat ; idque Imperator Antoninus cum Divo patre suo rescripsit”.*

---

<sup>72</sup> C. Th. 13.9, *De naufragiis*.

<sup>73</sup> C.11.6, *De naufragiis*.

<sup>74</sup> En las épocas más primitivas los náufragos eran expoliados de todas sus pertenencias e incluso eran llevados a la esclavitud. Para la concepción de aquellos pueblos, los extranjeros no representaban nada más que peligro, eran considerados como enemigos. Por lo tanto, no nos puede parecer extraño que fueran objeto de múltiples ataques. Sobre estos aspectos destacar los trabajos de ROUGE, J., *L' Organisation du commerce maritime...*, pp. 335 a 343 y ROUGÉ, J. *La marine Dans...*, p.160; MOSCHETTI, C.M., v. *naufragio*, *op. cit p. 548*.

Por esta circunstancia partimos de la idea de que el abandono del barco, sus pertrechos y la carga ante tal incidente implicaba, *prima facie*, la renuncia a todos los derechos de propiedad de sus legítimos propietarios. De hecho, existen referencias en fuentes retóricas<sup>75</sup> sobre la

---

<sup>75</sup> Cicerón en su *Ret. Her.*, 1,1, 19. *Ex scripto et sententia nascitur controversia, cum videtur scriptoris voluntas cum scripto ipso dissentire, hoc modo: sit lex quae iubeat, eos, qui propter tempestatem navim reliquerint, omnia perdere; eorum navim, ceteraque esse navis conseruata sit, qui remanserint in navi. Magnitudine tempestatis omnes perterriti navim relinquerunt, et in scapham conscenderunt, praeter unum aegrotum; is propter morbum exire et fugere non potuit. Casu et fortuitu navis I portum incolumis delata est, illam aegrotus possidet. Navim petit ille cuius fuerat. Haec constitution legitima est ex scripto et sententia.* En este fragmento, el autor nos habla de la contradicción existente entre el escrito y la sentencia. Según la sentencia, pierden la propiedad de los bienes transportados en la nave, los miembros de la tripulación que la hayan abandonado como consecuencia de una tormenta. A *sensu contrario*, quienes no abandonen la nave, adquirirán la propiedad de los bienes de aquéllos que decidieron abandonar el buque. No obstante, cabría preguntarse si hablamos de aquellos supuestos en los que se decide permanecer en la nave voluntariamente, asumiendo los riesgos, o también de permanencia por imposibilidad de abandonar el buque. A la luz de esta ley, parece que es indiferente tal circunstancia, lo cierto es que el tripulante enfermo, tiene derecho a declararse como propietario de la embarcación. Esta ley se encuentra textualmente, pero con otro ejemplo en un pasaje de “*De inventione*” de Cicerón 2.152.8: *lex "qui in adversa tempestate navem reliquerint, omnia amittunt; eorum navis et onera sunt, qui in nave remanserint"*. En este texto, el autor nos cuenta que durante la navegación, el propietario de la carga y el propietario de la nave, auxilian al capitán de un buque que había naufragado y continúan con la expedición. De repente, se ven atrapados por una tormenta, que casi provoca el abandono de la nave por el propietario de la carga. De haberse arrojado al mar, el propietario de la nave y el capitán del barco naufragado, tendrían derecho a apropiarse de la carga porque el abandono se entiende como renuncia a los derechos de

existencia de leyes, que atribuyen la propiedad de los bienes abandonados al mar como consecuencia de un accidente marítimo, a quienes lo encuentran, independientemente de las circunstancias que propiciaron el abandono del buque y de las mercancías.

Posteriormente, los conflictos jurídicos existentes y la casuística romana distinguieron los supuestos de echazón y recuperación de objetos, del abandono de las mercancías. En este último caso, no siempre se producía la pérdida de la propiedad y en la praxis, esta vieja costumbre se concibió como una manifestación de la piratería<sup>76</sup>, siendo condenada como tal.

---

propiedad sobre dichos bienes. Por otro lado, Petronio en Satiricón 114, nos habla del supuesto de tres tripulantes que deciden permanecer en la nave, destruida como consecuencia de una tormenta, y que fueron ayudados por unos pescadores, que, inicialmente pretendían asaltar el buque y apoderarse de las mercancías, pero que desistieron de sus intenciones al comprobar que los tripulantes no habían abandonado la nave y defendían sus pertenencias. Petronio, Sat. 114: *Procurrere piscatores parvulis expediti navigiis ad praedam rapiendam. Deinde ut aliquos viderunt, qui suas opes defenderent, mutaverunt crudelitatem in auxilium.*

<sup>76</sup> Vid. CARVAJAL, P.I., *Nafragio, piratería y sodales marítimas...*p.234 ss. como señala el a. “*el ius naufragii, aparecía como bastante natural que una comunidad ribereña se apoderase en sus costas de la tripulación y de la carga. Así, este primitivismo político tuvo la misma base ideológica que la expresión activa de violencia de los primeros pueblos navegantes: los saqueos en los diversos puertos con el fin de llevar productos para el intercambio en sus propios países, es decir, la piratería*”. En igual sentido vid. MONACO, L., “*Persecutio piratarum*”. *I Bataglie ambigue e svolte costituzionali nella repubblica romana*

La actividad comercial por mar, no está exenta de riesgos ni de peligros que puedan afectar en mayor o menor medida a la nave, a las mercancías o a los interesados en la aventura marítima. Esos riesgos, que en ocasiones se convierten en accidentes, pueden tener lugar por la acción propia del hombre o de un modo involuntario en los supuestos de fuerza mayor o caso fortuito<sup>77</sup>.

No vamos a hacer un análisis de todos los accidentes que afectan a la navegación marítima, sino que analizaremos de un modo exhaustivo la institución del naufragio y los supuestos que podían originar el mismo. Hablamos del naufragio fortuito y las modalidades de naufragio doloso o intencionado. De esta forma vertebramos nuestro estudio en:

---

Napoli, 1996, p. 17. TARWACKA, A, *Romans and pirates. Legal perspective*, Warszsawa, 2009, pp. 17-21.

<sup>77</sup> Respecto a la exención de responsabilidad por caso fortuito, entre otros, Iplano 1, *ad. Ed.*, D.17.2.52.3, Gayo 2, *Diario.*, D.44.7.1.4

## **2.2.- Naufragio fortuito.**

### **2.2.1- Por inclemencias metereológicas y colisión incidental con otra nave.**

Este supuesto versa sobre los incidentes que provocan las malas condiciones climatológicas y la colisión que puede producirse en el choque de dos naves por dichas circunstancias.

De esta forma, los propios riesgos de la navegación conllevan esta modalidad de naufragio fortuito, que es aquel accidente que tiene lugar cuando se produce el hundimiento de la nave por efecto de la fuerza mayor o del caso fortuito, es decir, como consecuencia de fenómenos metereológicos adversos como temporales o tormentas impredecibles o que siendo previsibles sean inevitables y no tengan lugar fuera de los meses aptos<sup>78</sup> para la navegación, excepto cuando se incentiva la prestación del servicio de transporte fuera de estos

---

<sup>78</sup> Alfeno Varo 7 en D.39.4.15 especifica un supuesto en el que el censor habiendo dado en arrendamiento en la isla de Creta, canteras de piedras, prohíbe y restringe el transporte de piedras de afilar después de los Idus de marzo, salvo al arrendatario; “...*ne quis praeter redemptorem post idus Martias cotem ex insula Creta fodito, neve eximito, neve avehito...*” Vid. lo dispuesto por Honorio y Teodosio dirigido a Artemio, prefecto del pretorio en C. 11.6.6 “*super naufragiorum, quae contigerint, casibus usitato more habita quaestione, si quis calculus modiationis dicatur tempestate maris deperisse...*” DE SALVO, *Economia Privata e Pubblici servizi...*p. 23 ss.

períodos, en cuyo caso, se exonera al *navicularius* de toda responsabilidad al ser asumida la misma por la *annona*.

A mayor abundamiento, en esta modalidad de naufragio, cabe destacar el hundimiento que sufre una embarcación como consecuencia de la colisión con otra nave que ha perdido el gobierno por *vis maior* o el caso fortuito, es decir, sin que pueda imputarse culpa o falta de diligencia al *gubernator navis* o al resto de marineros, según Ulpiano 18 *ad. Ed.*, D.9.2.29.4:

*“Si navis alteram contra se venientem obruisset, aut in gubernatorem, aut in ducatorem actionem competere damni iniuriae, Alfenus ait. Sed si tanta vis navi facta sit, quae temperari non potuit, nullam in dominum dandam actionem; sin autem culpa nautarum id factum sit, puto Aquiliae sufficere”*

En ese sentido, dispone el jurista, que si la colisión es inevitable por tales circunstancias, se produce la exoneración de responsabilidad y de la imposición de las sanciones previstas por la Ley Aquilia al *gubernator* y al resto de la tripulación. En caso contrario, si puede acreditarse culpa o falta de diligencia de los mismos *“lege Aquilia cum nautis agendum”*<sup>79</sup>.

---

<sup>79</sup> Ulpiano 18 *ad. Ed.* D.9.2.29.2 y D.9.2.29.3 “ *...Plane si culpa nautarum id factum esset, lege Aquilia agendum...*”

## 2.3.- Intencional por dolo o culpa

### 2.3.1. Simulación de falso faro.

En este apartado vamos a abordar el estudio de una práctica habitual realizada por los propietarios de fundos ribereños o de pueblos cercanos a la costa, para provocar la confusión del capitán de la nave y acercarla a la costa o las riberas de los ríos, con el objeto de apropiarse de la carga contenida en la misma. Se trata del supuesto de simulación de luces de un puerto.<sup>80</sup>

El paradigma lo podemos encontrar en Ulpiano 1, *Op.*, D.47.9.10:

*“ne piscatores nocte lumine ostenso fallant navegantes, quasi in portum aliquem delaturi, eoque modo in periculum naves, et qui in iis sunt, deducant, sibique execrandam praedam parent, praesidis provinciae religiosa constantia efficiat”.*

El texto pone de manifiesto la estrategia que adoptaban algunos pescadores que engañaban a los navegantes con luces para hacerles creer que se dirigían a algún puerto, poniendo en peligro a las naves y a las personas que en la

---

<sup>80</sup> PINZONE, A., *“Naufraji, fisco e trasporti marittimi nell’età di Caracalla (Su C.i 11.6.1) ”*, 4, 1982, p. 70. PURPURA, G., *La protezione dei giacimenti archeologici in acque internazionali e la Lex Rhodia del mare, Mediterraneum. Tutela e valorizzazione dei beni culturali ed ambientali, III, Tutela del patrimonio subacqueo internazionale*, a cura di F. Maniscalco, Napolés, 2003, pp. 13-26

misma se encontraban, fueran pasajeros o personal de la tripulación, con la finalidad de provocar el accidente y apropiarse de las mercancías transportadas una vez producido el naufragio.

No debió de tratarse de una práctica muy habitual, puesto que del propio texto se infiere que era constante la vigilancia por la autoridad para evitar tales conductas *“praesidis provinciae religiosa constantia efficiat”*<sup>81</sup>. No obstante, algún autor entiende que esta práctica obedece más a la necesidad de defensa de los pueblos costeros frente al ataque de piratas, que a la provocación del naufragio de las naves y la posterior sustracción de las mercancías<sup>82</sup>.

---

<sup>81</sup> Vid. ZAMORA, Averías y accidentes..., p. 97

<sup>82</sup> PERALTA, T, *La responsabilidad penal a causa del naufragio en el Derecho Romano*, en RGDR, 16 (2011), en [link: [www.iustel.es](http://www.iustel.es)] [fecha de consulta 21/09/2014]. BERLINGIERI G., *Il naufragio*, NSDI 16, 1969, p.435: *costume peraltro che, come e noto, non era forse tanto ispirato a barbara rapacità, quanto piuttosto suggerito dalla necessita, che le popolazione costiere avevano, di difendersi contro la incursione piratesche, e che le induceva a ritenere nemica ogni nave straniera che venisse avvistata*. PURPURA, G., *“Ius naufragii, sylai e lex rhodia. Genesi delle consuetudini marittime mediterranee*. Convegno “La protezione del patrimonio culturale sottomarino, AUPA, XLVII, 2002, pp. 275-292. MATAIX FERRÁNDIX, E., *“El edicto de incendio, ruina, naufragio rate nave expugnata (D.47.9.1). Responsabilidad penal por cuestión de naufragio”*, p. 23 ss. Tesis doctoral en prensa.

### 2.3.2 El falso naufragio<sup>83</sup>

El ingente crecimiento de Roma, con la conquista de nuevos territorios y la necesidad de abastecer al ejército, exigió disponer de productos y de medios para solucionar los problemas de avituallamiento. De ahí la importancia de controlar y asegurar el aprovisionamiento de las ciudades y del ejército, sobre todo de mercancías básicas como el grano, el vino y el aceite. En este, sentido, nos encontramos con fuentes que aluden a la asunción del riesgo, como podemos observar en dos pasajes de la obra de Tito Livio, y en particular, en:

Liv 23.48.10-12: *Prodeundum in contionem Fulvio praetori esse, indicandas populo publicas necessitates cohortandosque qui redempturis auxissent patrimonia, ut rei publicae, ex qua creuissent, tempus commodarent, conducerentque ea lege praebenda quae ad exercitum Hispaniensem opus essent, ut, cum pecunia in aerario esset, iis primis solueretur. Haec praetor in contione edixit quo uestimenta frumentum Hispaniensi exercitui praebenda quaeque alia opus essent naualibus sociis esset locaturus.*

Liv. 23.49.1-3: *Ubi ea dies uenit, ad conducendum tres societates aderant hominum undeuiginti, quorum duo*

---

<sup>83</sup> PURPURA, *Il naufragio nel diritto romano: problemi giuridici e testimonianze archeologiche*, in *Annale Università di Palermo*, 1995, pp.465-476.

*postulata fuere, unum ut militia uacarent dum in eo publico essent, alterum ut quae in naues imposuissent ab hostium tempestatisque ui publico periculo essent. Vtroque impetrato conduxerunt priuataque pecunia res publica administrata est.*

Los textos hacen referencia a como durante las guerras púnicas, el Estado asume el riesgo de la pérdida de las mercancías destinadas al avituallamiento de los ejércitos en Hispania, en los supuestos de tempestad e incluso de ataques de los enemigos<sup>84</sup>. Es obvio, que a primera vista no se trata de un contrato de seguro marítimo, sino de la asunción de riesgos por parte del Estado en aras a garantizar un contrato de transporte de servicio público al estar en juego la defensa de la República.

En este contexto, algunos transportistas aprovecharon la asunción del riesgo por parte del Estado<sup>85</sup>, para cargar mercancías de escaso valor en naves viejas y provocar el hundimiento voluntario de las mismas con el objeto de percibir una indemnización por los daños, toda vez que se pone en

---

<sup>84</sup> A partir de la *Lex Gabina* de bello pirático se mantiene una política más exhaustiva contra la piratería y también contra el contrabando, vid. MONACO L., *Persecutio piratarum*, Napoli, 1996.

<sup>85</sup> CHECCHINI A., *I precedenti e lo sviluppo storico del contratto di assicurazione*, Scritti giuridici e storico-giuridici II, Padova 1958, p.344, nos comenta el autor que se trata de convenciones de asunción de riesgos por parte del Estado y no de un contrato de seguro. ZAMORA MANZANO, J.L., *La asunción de riesgos y la seguridad...*, p.35 ss.

conocimiento de la autoridad competente el incidente y un volumen de pérdidas muy superior a las verdaderamente sufridas, como se desprende de Livio, 25.3.10-11:

*“Hi, quia publicum periculum erat a ui tempestatis in iis quae portarentur ad exercitus et ementiti erant falsa naufragio et ea ipsa quae uera renuntiauerant fraude ipsorum facta erant, non casu. In ueteres quassasque naues paucis et parui pretii rebus impositis, cum mersissent eas in alto exceptis in praeparatas scaphas nautas, multiplices fuisse merces ementiebantur”.*

### **2.3.3. Naufragio por actos de expugnación y depredación**

Hablamos de los supuestos en los que tiene lugar el arribo forzoso de la nave o su hundimiento por el ataque sufrido por terceros mediante el empleo de la violencia y la fuerza. En ese sentido, el concepto de expugnación viene establecido por Calístrato 1, *Ed. Monit.*, en D. 47.9.6<sup>86</sup>, el cual lo define como aquel acto por el que una nave es despojada, sumergida, deshecha o rota. También en los casos en los que se rasgan las velas, se cortan las cuerdas o se quitan del mar

---

<sup>86</sup> Callistratus 1 ed. monit., « *Expugnatur navis, cum spoliatur aut mergitur aut dissolvitur aut pertunditur aut funes eius praeciduntur aut vela conscinduntur aut ancorae involantur de mare* ».

las anclas. Se trataban de acciones propias de piratas o contrabandistas, que realizaban tales ataques para la *rapina* o el *furtum* de lo bienes, o para apropiarse de los mismas aprovechando la situación de desconcierto que tenía lugar tras sufrir un accidente o encontrarse en riesgo de hundimiento de la nave, según nos relata Ulpiano 56 *ad. Ed.*, D.47.9.3.1:

*“Rate, navi expugnata; expugnare videtur, qui in ipso quasi proelio et pugna adversus navem et ratem aliquid rapit, sive expugnet, sive praedonibus expugnantibus rapiat”.*

Como acto de expugnación de la nave podemos hacer mención al llamado ocultamiento de naufragio o *naufragium suppressere*, que tendría lugar como consecuencia de la acción violenta de piratas para apropiarse de bienes u objetos de gran valor contenidos en la nave, para posteriormente provocar el hundimiento de la embarcación, con los tripulantes y el resto de la carga<sup>87</sup>. La práctica del *naufragium suppressere* viene descrita en Marciano 14, *Inst.*, en D.48.8.3.4 que dice: “...*et qui naufragium suppresserit...Senatus Consulto poena Legis Corneliae punitur.* »

Teniendo en cuenta que el transporte por mar de mercancías y la figura de los *navicularii* gozaron de una notable protección por parte de la *annona* estatal, son frecuentes las normas para garantizar la seguridad del tráfico comercial y para

---

<sup>87</sup> Según el a. los piratas se limitaban a tomar de la nave los bienes de gran valor como oro, plata, piedras preciosas, y hundían la embarcación y el resto de la carga contenida para no levantar sospechas en los puertos donde acudían para vender el botín. GIANFRONTTA, P.A., *Commerci e piratería: prime testimonianze archeologiche sottomarine*, MEFRA, 1981, pp.227-242, p.234.

limitar o frenar la acción de piratas o contrabandistas en los casos de transporte público, aunque creemos que se trató de una práctica que afectaba a todo tipo de naves, no sólo a las *annonarias*.

Es por ello, que los piratas buscaban apoyos en las poblaciones costeras no sólo para la perpetración de los asaltos sino también para ocultarse u ocultar los bienes arrebatados<sup>88</sup>. Como consecuencia de lo anterior, creemos que el hundimiento de la nave con la tripulación y el resto de mercancías, se justifica por el hecho de no dejar ningún rastro o huella de la autoría del ataque<sup>89</sup> y evitar la imposición de las correspondientes sanciones,<sup>90</sup> de entre las que podemos señalar, la pena de deportación a los hombres libres, la condena a obras públicas, y cuando los depredadores fueran

---

<sup>88</sup> Dio. Cass. 55.28.1

<sup>89</sup> Vid PURPURA., *Il naufragio...*pp. 463-476. En palabras del autor, aunque el legislador adoptó medidas legales para paliar la acción de los piratas y garantizar la seguridad de personas y de mercancías, y conocemos de la existencia de innumerables incidentes y los riesgos de la navegación como consecuencia de la incesante acción piratesca, resulta bastante complejo verificar la existencia de esta práctica en particular, de modo que serán los hallazgos arqueológicos los que nos darán mayor información sobre esta acción. GIANFRONTTA, P.A., *Commerci e piratería...*, p.233-234.

<sup>90</sup>PURPURA, op. cit. p.303 y ss.

esclavos, la realización de trabajos en la mina después de haber sido azotados<sup>91</sup>.

### 2.3.4 Por omisión del auxilio

Aquel naufragio que tenía lugar cuando se impedía que se prestase el auxilio a las naves que se hallaban en peligro o las personas que en ella se encontraban. Existía un deber de auxilio en tales circunstancias, tal y como se deduce de un senadoconsulto Claudiano recogido en una parte del fragmento de Ulpianus 56 *ad Ed*, D. 47.9.3.8: “*item alio senatus consulto cavetur eos, quorum fraude aut consilio naufragi suppressi per vim fuissent, ne navi vel ibi periclitantibus opitulentur, legis corneliae, quae de sicariis lata est*”, destacando que la omisión de esta obligación nos remite como hemos visto a la *Lex Corneliae*, que impone las sanciones de deportación, privación de todos los bienes o la muerte, en función de la clase social de pertenencia.<sup>92</sup>

---

<sup>91</sup> Paulo 54 *ad. Ed.*, D.47.9.4 “...ideoque si gravior praeda vi appetita videbitur, liberos quidem fustibus caesos in triennium relegabis, aut si sordidiores erunt, in opus publicum eiusdem temporis dabis, servos fragellis caesos in metallum damnabis; si non magnae pecuniae res fuerint, liberos fustibus, servos fragellis caesos dimittere poteris...”

<sup>92</sup> Marciano 14, *Inst.*, en D.48.8.3.5: “*Legis corneliae de sicariis et veneficis poena insulae deportatio est et omnium bonorum ademptio. sed solent hodie capite puniri, nisi honestiore loco positi fuerint, ut poenam legis sustineant:*

### 2.3.5.- Robo del instrumental de la navegación<sup>93</sup>

Supuesto en el que se producía el hundimiento de la embarcación por estar desprovista de elementos esenciales para el control y el dominio de la misma.

Hablamos de los casos en los que se sustraían todos o alguno de los timones<sup>94</sup> de la nave para provocar la pérdida de

---

*humiliores enim solent vel bestiis subici, altiores vero deportantur in insulam*". Vid PURPURA., *Il op. cit*, p.468. MANFREDINI., *Una questione in tema di naufragio*, Sodalitas, 5, 1984 p. 2211.

<sup>93</sup> Las normas sobre transporte y comercio marítimo contenidas en el C. com. han sido derogadas por la promulgación de la LNM. No obstante, debemos destacar que la actual norma no reconoce supuestos por los que pudiera tener lugar el accidente de naufragio, a diferencia del C. com. que si reconocía en el art. 841, el naufragio del buque que no sale a la mar sin estar lo suficientemente reparado y pertrechado, reconociendo la posibilidad de exigir una indemnización en caso de accidente.

<sup>94</sup> Identificamos el timón como uno de los elementos *membra navis*, es decir, aquellos objetos que tienen utilidad solo si sirven a la nave a la que pertenecen, porque por sí solos no pueden cumplir ninguna función y cuya extracción provoca la inutilidad de la nave. Señalamos algunos de los diversos textos del Digesto que referencian aspectos sobre la nave, Javoleno 2 *ex post.lab.*, D. 50.16.242: "*Malum navis esse partem, artemonem autem non esse labeo ait, quia pleraeque naves sine malo inutiles essent, ideoque pars navis habetur: artemo autem magis adiectamento quam pars navis est*". Vid. respecto de elementos necesarios de la nave, Alfeno 2, en D. 21.2.44: "*Scapham non videri navis esse respondit nec quicquam coniunctum habere, nam scapham ipsam per se parvam naviculam esse: omnia autem, quae coniuncta navi essent (veluti*

gobierno y el posterior incidente. Dicha extracción podía tener lugar antes de iniciar la expedición, estando la nave atracada en el puerto, en ruta hacia el destino o en momento del hundimiento. En estos supuestos, al entender la nave y todos los elementos que la componen como un todo unitario u orgánico, los infractores que hubieran robado o extraído partes de la nave responderían por el valor de todas las cosas contenidas en ella, es decir, como si se hubiese robado toda la embarcación, siguiendo lo dispuesto en Ulpiano 56 *ad Ed*, en D. 47.9.3.8: “*si quis ex naufragio clavos vel unum ex his abstulerit, omnium rerum nomine teneatur*”<sup>95</sup>, siendo aplicables para aquellos que realizaran el acto, las sanciones de la *Lex Cornelia* y para los que se apropiaran ilícitamente de las mismas con ocasión del naufragio, creemos que serían extensibles las penas recogidas en Ulpiano 56 *ad. Ed*, D. 47.9.1<sup>96</sup>, es decir, se les impondría la obligación de responder

---

*gubernacula malus antennae velum), quasi membra navis esse*”. GANDOLFO, E., *La nave nel diritto romano*, Génova, 1883, pp.90-106.

<sup>95</sup>Ulpianus 56 *ad Ed*, D. 47.9.3.8 “*Senatus consultum claudianis temporibus factum est, ut, si quis ex naufragio clavos vel unum ex his abstulerit, omnium rerum nomine teneatur. item alio senatus consulto cavetur eos, quorum fraude aut consilio naufragi suppressi per vim fuissent, ne navi vel ibi periclitantibus opitulentur, legis corneliae, quae de sicariis lata est, poenis adficiendos: eos autem, qui quid ex miserrima naufragorum fortuna rapuissent lucrative fuissent dolo malo, in quantum edicto praetoris actio daretur, tantum et fisco dare debere*”.

<sup>96</sup>Ulpiano 56 *ad. Ed* D.47.9.1 pr () Praetor ait. “*In eum, qui ex incendio, ruina, naufragio, rate, nave expugnata quid rapuisse recepisse dolo malo, damnive quid*

por el cuádruplo del valor de la nave siempre que se haya puesto en conocimiento de la autoridad judicial en un plazo no superior a un año desde la infracción, y transcurrido el mismo, por el *simplum* del valor en el momento de la comisión de la *rapina*.

### **2.3.6 Por impericia del timonel o falta del *ars gubernandi*<sup>97</sup>**

En este supuesto nos vamos a referir al hundimiento que sufre una nave como consecuencia de la acción negligente o culposa del director de la expedición –*magister*- o de cualquier miembro de la tripulación, los cuales deben adoptar las medidas necesarias para asegurar la llegada de la embarcación, las mercancías y, en su caso, de los pasajeros al destino convenido.

---

*in his rebus denisse dicetur, in quadruplum in anno quo primum de ea re experiundi potestas fuerit, post annum in simplum...*” LENEL, O., *Das Edictum perpetuum*<sup>3</sup>, Leipzig, p.396.

<sup>97</sup> Al igual que en el supuesto anterior, destacar que la LNM no prevé las causas por las que puede tener lugar el incidente de naufragio, por lo que acudimos a las disposiciones ya derogadas del Código de Comercio, para manifestar las concordancias entre ese cuerpo legal y las normas de derecho romano. Art. 841 C.com: “*Si el naufragio o encalladura procediera de malicia, descuido o impericia del capitán...el naviero o los cargadores podrán pedir al capitán la indemnización de los perjuicios causados al buque o al cargamento por el siniestro...*”

Existen referencias en el Digesto que evidencian los supuestos en los que una falta de diligencia provoca el incidente del naufragio o la pérdida de la nave y de los bienes objeto del transporte.

Un primer supuesto, lo encontramos en un fragmento de Ulpiano 32 *ad. Ed.*, contenido en D.19.2.13.1<sup>98</sup>, donde hace mención a la responsabilidad en la que incurre el propietario de una nave que transporta mercancías pertenecientes a otro dueño, y que por la imposibilidad de continuar con la navegación por el río con la nave de origen, se ve obligado a trasbordar las mercancías en otra embarcación menos segura que posteriormente naufraga.

En este caso, se distingue si el trasbordo se hizo con consentimiento del propietario o sin culpa, en cuyo caso estaría exonerado de responsabilidad, o si por el contrario tiene lugar en contra de la voluntad del dueño, en una nave insegura o en momento inadecuado, respondiendo el transportista en virtud del contrato de transporte celebrado.

Por su parte, Ulpiano 32, *ad. Ed.* en D.19.2.13.2, nos plantea el supuesto en el que iniciada la expedición, el

---

<sup>98</sup>Ulpiano 32 *ad. Ed.* en D.19.2.13.1 “*Si navicularius onus Minturnas vehendum conduxerit, et, cum flumen Miturnense navis ea subire non posset, in aliam navem merces transtulerit, eaque navis in ostio fluminis perierit, tenetur primus navicularius; Labeo, si culpa caret, no tenere ait, ceterum si vel invito domino fecit, vel quo non debuit tempore, aut si minus idoneae navi, tunc ex locato agendum*”. Vid. VAN OVEN, *Actio recepto et actio locati*, TR 24, 1956, p.146 para el que la responsabilidad en la que incurre el transportista no es más que la obligación de responder por incumplimiento contractual.

*magíster*<sup>99</sup> deja a la nave sin gobierno, al no colocar al *gubernator* en la dirección de la nave durante la navegación por un río, provocando de un modo indirecto el hundimiento o la pérdida de la nave:

*“Si magister navis sine gubernatore in flumen navem immiserit, et tempestate orta temperare non potuerit, et navem perdiderit, vectores habebunt adversus eum ex locato actionem”.*

Parece evidente, que existe culpa del *magister* en la causación del incidente, puesto que del texto y de las funciones propias de los sujetos que componen la tripulación, se deduce que la presencia del *gubernator*<sup>100</sup> hubiera sido suficiente para evitar el accidente, dado que es un sujeto indispensable y esencial para pilotar la embarcación y asegurar la llegada a buen puerto.

---

<sup>99</sup> GHIONDA, F., *Sul magíster navis*, p. 339.

<sup>100</sup> MOSCHETI, C.M., *Il gubernator navis...*, *op. cit* p. 97.

## **CAPITULO 3**

## CAPITULO 3

### 3.1 La documentación y control del género embarcado

Una vez expuestos los supuestos que originaban el incidente del naufragio, y antes de proceder a la investigación del mismo, debemos analizar algunos aspectos relativos a la carga o a las mercancías objeto del contrato de transporte marítimo.

El transporte de mercancías se desarrolló bajo un contrato de *locatio conductio operis*<sup>101</sup>, al que se le incluía una

---

<sup>101</sup>En esta modalidad contractual, la *opera* consiste en el servicio de transporte que presta el armador a un tercero que puede utilizar toda o parte de la capacidad de la nave para la carga de las mercancías y su ulterior transporte. Esta tipología contractual la podemos extraer de Ulp. 24, *ad. Ed. D. 4.9.3.1 "si vero res perferendas nauta conduxit, et locato convenietur"*. CANNATA, C.A., *Sull problema della responsabilità nell Diritto Privado Romano*, IURA 43, 1992, p. 83. GAURIER, D., *Le droit maritime romain, 2004*, pp.60 y ss. *En relación a la locatio conducti operis para el transporte de personas y de mercancías*. DE ROBERTIS, F., *Ancora sul receptum nautarum (actio de recepto e actio locati)*, RDN 24, 1958, pp. 241-266. En la actualidad, el transporte de mercancías se identifica bajo la forma de un contrato de fletamento de mercancías al amparo de lo dispuesto en el art.203 de la LNM, estableciendo como obligación inherente al contrato el deber de custodia de las mercancías recibidas y entregadas, según dispone el art. 223.

cláusula *ex recepto*<sup>102</sup> por la que se obligaba al transportista a la conservación *nautae quod cuiusque salvum fore receperint*

---

<sup>102</sup> DE ROBERTIS, F., *Receptum nautarum*, Annali della Facoltà di Giurisprudenza di Università di Bari, 1952, p.58. DE ROBERTIS, F., “*Receptum nautarum*”. *Studio sulla responsabilità dell’armatore in diritto romano con riferimento alla disciplina concerniente il “caupo” e lo “stabularius”*, 1952, p 13. DE ROBERTIS., F., *Ibidem*, p. 248. DE SALVO, *Economia Privata e Pubblici servizi...*p.310-316 SALAZAR REVUELTA, M., *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre*, en estudio sobre el “*receptum nautarum, cauponum et stabulariorum: entre la utilitas contrahentium y el desarrollo comercial*”, 2007, pp 156 y ss. BLAS ORBÁN, J.M., *Sobre el origen de la limitación de responsabilidad del naviero y su naturaleza jurídica en nuestro Código de comercio*, en RGD, año 46, Núm. 546, 1990, p. 1.107. ZAMORA MANZANO, J.L *Averías y accidentes...*pp. 53-63. CARVAJAL, P., *El Receptum Nautarum y el papiro Grenf. II 108*, REHJ 28, 2006, pp.145-155.El sistema clásico de responsabilidad contractual se caracteriza por la gran extensión que en él asume el principio de la responsabilidad objetiva por el hecho mismo del incumplimiento, pasando a apreciar el elemento subjetivo o la culpa del deudor en la etapa justiniana. Se trata de un remedio procesal creado por el pretor para garantizar la integridad de las mercancías entregadas al armador para su transporte y que se obligaba mediante el *receptum* a la restitución en las mismas condiciones en las que fueron entregadas o responder por el ejercicio de la *actio ex recepto* de los daños o la pérdida de las mismas. Sin perjuicio de la responsabilidad por custodia y la obligación de entrega, la LNM, reconoce una responsabilidad cuasiobjetiva al armador o al titular del uso o de la explotación,por el hecho contaminante, sin determinar la existencia de culpa o negligencia, pudiendo ser exonerado si demuestra que los daños son consecuencia de una fuerza mayor inevitable, por la negligencia de cualquier autoridad que sea responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación, o bien por una acción u omisión intencional de un tercero, a salvo de la responsabilidad que alcance a este último. Vid. art.386 de la LNM.

*nisi restituant, in eas iudicium dabo*<sup>103</sup> y entrega<sup>104</sup> en las mismas condiciones en las que fueron recibidas o respondiendo por los daños o defectos que hubieran tenido lugar durante el tiempo del transporte, al terminar la expedición marítima.

Existe por tanto, el deber del armador de custodiar las mercancías que le han sido entregadas para el transporte, aún cuando no hayan sido embarcadas, estén situadas en tierra, *in itinere* por mar, en puerto distinto al acordado subsanando las causas que provocaron la arribada forzosa en el mismo o que no hayan sido entregadas<sup>105</sup>. En este contexto, el deber de custodia aparece reflejado en un fragmento de Ulpiano donde se pone de manifiesto que se obliga por la custodia de todas las cosas y por los daños o pérdidas de las mismas, por falta de diligencia o por los actos de latrocinio realizados por los marineros o pasajeros transportados en la nave. Sin *receptum* podemos entender que la mercancía, identificada o no por sus propietarios, viaja a riesgo del cargador y no del transportista.

---

<sup>103</sup> Ulp. *ad. Ed.* 14, en D.4.9.1.

<sup>104</sup>En la actualidad, al margen de las obligaciones inherentes al contrato de fletamento, el porteador o transportista se obliga a la expedición del conocimiento de embarque al cargador, documento que se configura como un verdadero título representativo de las mercancías transportadas y que habilita al tenedor a exigir la entrega de los bienes en el puerto de destino. Art. 146.1 LNM.

<sup>105</sup> Ulpiano 14 *ad Ed.* en D.4.9.3: “...*sint res in navem receptae, sed in litore perierint, quas semen recepit, periculum ad eum pertinere*”.

Ulpianus 14 *ad Ed*, D.4.9.1.8:

*“Recipit autem salvum fore, utrum si in navem res missae ei assignatae sunt: an et si non sint assignatae, hoc tamen ipso, quod in navem missae sunt, receptae videntur? Et puto, omnium eum recipere custodiam, quae in nave, illatae sunt, et factum non solum nautarum praestare debere, sed et vectorum”.*

Ciertamente, se reconoce mayor responsabilidad a los armadores marítimos, como consecuencia de la importancia que adquirió para el desarrollo económico y comercial de Roma, el transporte por mar frente al terrestre<sup>106</sup>, de ahí que las fuentes que vamos a analizar en relación a la responsabilidad derivada del *receptum* se centren más en el comercio marítimo que en el desarrollado en aguas interiores.

Por ello, debemos acudir a las disposiciones del Digesto para extraer y analizar algunos textos que evidencian la especial responsabilidad atribuida al empresario marítimo que transporta mercancías si la comparamos con la exigida en

---

<sup>106</sup>Debido según el autor “a su alto coste e inseguridad”, no obstante ello, reconoce la importancia del comercio interior cuando no existían ríos navegables y se transportaban las mercancías para su intercambio o venta, en caravanas de carros. GIMÉNEZ-CANDELA, T., *Los llamados cuasidelitos*, Madrid, 1990, pp. 129-130. Sobre el arrendamiento de vehículos para el transporte de mercancías ver Labeo 5 en D.19.2.60.8 “*Vehiculum conduxisti ut onus tuum portaret...*”

virtud de otra modalidad contractual. Hablamos de la responsabilidad por custodia del género por parte del *nautae*<sup>107</sup> que asume una obligación distinta a la del objeto del contrato, puesto que la actividad comercial del armador consiste en trasladar y entregar las mercancías de sus clientes y no en custodiar las mismas. No obstante, responden por los hurtos y los daños ocasionados en las cosas<sup>108</sup> al tratarse de una

---

<sup>107</sup> En teoría, la obligación del prestador del servicio es la convenida en el contrato y cualquier otra obligación se entiende añadida a la principal. Así el jurista Gayo, en el título 2 de Digesto 19, referente a la *locati-conducti* reconoce expresamente que sólo existe la obligación de custodia por parte del prestador del servicio si previamente se le retribuye para tal fin. D.19.2.40: “*Qui mercedem accipit pro custodia alicuius rei, is huius periculum custodiae praestat*”. No obstante ello, en el caso de transporte de mercancías, las fuentes reconocen el deber de custodia como un elemento inherente al contrato de transporte. En este supuesto, se menciona al *nauta*, como sujeto obligado al *recepto*. Gayo 5 *ad Ed. Prov.* en D.4.9.5: “*Nauta et caupo et stabularius mercedem accipiunt non pro custodia, sed nauta ut traiciat vectores, caupo ut viatores manere in caupona patiatur stabularius ut permittat iumenta apud eum stabulari: et tamen custodiae nomine tenentur nam et fullo et sarcinator non pro custodia, sed pro arte mercedem accipiunt, et tamen custodiae nomine ex locato tenentur*”. Por otro lado aunque el legislador no muestra demasiado interés por el tráfico fluvial de mercancías, lo cierto es que Ulpiano 14 *ad. Ed.* en D.4.9.1.4, extiende la responsabilidad por custodia a los patrones de barcas y de balsas “*De exercitoribus rarium, item lyntrariis nihil cavetur: sed idem constitui oportere labeo scribit, et hoc iure utimur*”

<sup>108</sup> Es un supuesto de custodia técnica en el que las personas reciben mercancías para su custodia y posterior restitución aunque la cosa perezca por cualquier causa, y donde no se aprecia la conducta diligente o negligente del tenedor o poseedor, sino el hecho de mantener en idénticas condiciones el bien entregado y restituirlo en el momento convenido, identificándose el deber de

responsabilidad objetiva absoluta, minorada sólo cuando se admitió la posibilidad de oponer la *exceptio Labeoniana*<sup>109</sup> para los supuestos de fuerza mayor, aludiendo de forma particular a la pérdida por naufragio o a la acción de los piratas<sup>110</sup> y que

---

custodia como una responsabilidad objetiva especial que va más allá de la culpa, propia, de sus dependientes o de terceros ajenos a la navegación. DE ROBERTIS., F., *Ancora sul receptum...* p.1007 y ss. Vid también, Gayo 5 *ad. Ed. Prov* en D.4.9.5.1 donde se pone de manifiesto que no sólo se responde por la pérdida en los casos de hurto sino también en caso de daño, aún cuando no hubiera sido ocasionado por el responsable de la custodia. “*quacumque de furto diximus, eadem et de damno debent intellegi: non enim dubitari oportet, quin is, qui salvum fore recipit, non solum a furto, sed etiam a damno recipere videatur*”. Vid. Gayo, Inst.3.305

<sup>109</sup> THOMAS, J., *Carriage by sea*, RIDA 7, 1960, pp. 498 y ss. ARANGIO RUIZ, V., *Responsabilità contrattuale in Diritto Romano*, Nápoles, 1933, pp 103 y ss. VAN OVEN, *Actio de recepto...*pp. 147 y ss. Entendemos que la oposición de la excepción por parte del armador en los casos de fuerza mayor con el objeto de eludir responsabilidad, se mantuvo hasta el momento en el que el Estado para incentivar el transporte en los meses de invierno, asume los riesgos de las pérdidas de las mercancías o de la nave en tales supuestos. Debemos recordar en este punto la obra de Tito Livio anunciada en el capítulo en el que nos referíamos a los incentivos a los *navicularii*, así como las disposiciones contenidas en el C.Th. 13.9 y el C. 11.3.

<sup>110</sup> SALAZAR REVUELTA, M., “*La responsabilidad...*”, op cit. p.64. DE ROBERTIS, F., *D. 19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi nell’ultima età Repubblicana*, SHDI 31, 1965, pp. 924 y ss. ROBERTIS, *Ancora sul receptum...*pp.241-266. GIANFROTTA, *Commerci e piratería...* p. 229 y ss. Sobre la posibilidad de oponer la excepción en tales circunstancias, destacar que ello permitió prácticas fraudulentas por parte de los transportistas, que declaraban pérdidas o daños como consecuencia de los ataques de piratas o que simulaban un accidente marítimo para eludir responsabilidad. Todo ello, será

suponía la exoneración del transportista y la superación de la concepción de responsabilidad ilimitada del *nautae*. En este contexto, entendemos que no se aplica la mencionada *exceptio* a causas menores como incendio, echazón de mercancías, muerte de esclavos, ruina, rapina entre otros<sup>111</sup>

*Ulpiano 14, ad Ed, D.4.9.3.1 in fine:*

*“...At hoc edicto omnimodo, qui recepit, tenetur etiamsi sine culpa eius res perit, vel damnum datum est nisi si quid damno fatali contingit. Inde Labeo scribit, si quid naufragio, aut per vim piratarum perierit, non esse iniquum exceptionem ei dari. Idem erit dicendum et si stabulo, aut in caupona vis maior contigerit »*

*Prima facie*, la responsabilidad por custodia no es accesoria de la obligación principal sino que tiene autonomía propia<sup>112</sup>, no produce un agravamiento en la responsabilidad derivada del contrato sino que es una obligación añadida que no nace como consecuencia de un incumplimiento contractual,

---

objeto de análisis en el capítulo dedicado a la protesta e investigación del naufragio.

<sup>111</sup> DE ROBERTIS, F., *Receptum nautarum...*, p.156.

<sup>112</sup> *Ibidem...*, p.58, ZAMORA MANZANO, J.L *Averías y accidentes...*, p. 56 “este pacto accesorio de garantía, netamente distinto al contrato de transporte, es utilizado para que el nauta asuma expresamente la obligación de custodia de todas las cosas que han sido llevadas a la nave”. En el período Justiniano se configura como algo sustancial, propio de esa modalidad contractual.

sino como efecto inmediato de no restituir las cosas entregadas, puesto que como vimos, responde del destino de los bienes aún cuando ni siquiera se hayan introducido en la nave. Hay que destacar que no se trata de una obligación exclusiva del empresario marítimo, sino que se extiende a otros comerciantes, que si bien, acuerdan la realización de un trabajo o la prestación de un determinado servicio responden también por la custodia *ex locato*<sup>113</sup>.

En el Derecho moderno es importante tener en cuenta la documentación de la carga a la hora de la estiba y desestiba.

---

<sup>113</sup>Tomando como referencia a Gayo 5, *ad. Ed. Prov.* en D.4.9.5 "*Nauta et caupo et stabularius mercedem accipiunt non pro custodia... et tamen custodiae nomine tenentur. nam et fullo et sarcinator non pro custodia, sed pro arte mercedem accipiunt, et tamen custodiae nomine ex locato tenentur*", hablamos del *fullo* cuya actividad consiste en limpiar los vestidos que se le entregan y del *sarcinator* que diseña las creaciones y las convierte en vestidos. Como vemos, la actividad comercial está perfectamente definida y es por la que percibe una remuneración, pero al mismo tiempo existe la obligación de los mismos de poner toda la diligencia debida y garantizar la integridad y la entrega de los productos. En idéntico sentido señalar a los barqueros y el posadero que se encargan de la guarda de los efectos y equipajes que reciban en su buque o en su posada, y que se obligan a responder por cualquier daño, por el hecho de haber sido los efectos y equipajes introducidos en la nave o en la posada, o el lavandero que recibe vestidos para cuidarlos y lavarlos, tal y como se desprende de Ulpiano 29 *ad. Sab.* en D.47.2.12 "*praestare enim custodiam debet*". SALAZAR REVUELTA, M., *La responsabilidad objetiva ex recepto como fundamento jurídico de la protección a terceros en el Derecho Comercial romano y su recepción en el Código Civil español*, Actas del IX Congreso Internacional y XII Iberoamericano de Derecho romano, Las Palmas de Gran Canaria, p.899-926. Vid. Gayo, Inst.3.205-206.

Así contamos con la información del género gracias al conocimiento de embarque<sup>114</sup> que el capitán, el porteador o un agente de éste, debe entregar al cargador una vez que las mercancías se encuentren en el buque y donde se recogen con exhaustividad las características y las condiciones de los bienes objeto del contrato de fletamento o del flete. En el Derecho romano, no podemos emplear este tipo de convencionalismos modernos, si bien, un antecedente en el que se se dejaba constancia de la carga entregada y recibida, y no de la responsabilidad inherente a la misma, gira en torno a lo que se conoce como *χειρέμβολον*.<sup>115</sup>

---

<sup>114</sup> Según el art. 248 de la LNM, el conocimiento de embarque debe recoger en el momento de la entrega al cargador, los datos identificativos del porteador, cargador y, en su caso, el destinatario, la descripción detallada de las mercancías, la cual deberá expresar entre otros aspectos la naturaleza, marcas de identificación, número de bultos, cantidad, peso y valor si así lo hubiere solicitado el cargador, los puertos de carga y de descarga, la fecha de entrega de las mercancías y el lugar de emisión del conocimiento.

<sup>115</sup> D'ORS, A., *χειρέμβολον*, *Humanitas*, vol.III, 1948-49, p.254 ss. MARTINI, R., *χειρέμβολον*, *Receptum Nautarum*, en *Studi in onore di Edoardo Volterra*, 1971, pp.197-205, DE MARCO, N., *Un problema mínimo: il χειρέμβολον*. SDHI 65, 1999, pp.359 y ss. PURPURA, G., *il χειρέμβολον...* V. 57, p. 129 y ss. DE SALVO, *Economia Privata e Pubblici servizi...* nos habla que como precedente del *χειρέμβολον* en Roma, existió en el mundo griego lo que se conoce como *σύμβολον*, un trozo de vasija de barro y que servía de prueba de la celebración del contrato de transporte y la recepción de la carga, no su entrega en destino. p. 314-316. Respecto de la documentación de la carga en Grecia, AMELOTTI-MIGLIARDI, *Una dichiarazione di "naukleros" del 237 a. C*, in *un papiro inédito della collezione genovese*, en *Scritti in onore di Antonio Guarino*, Sodalitas,

No existen referencias explícitas en los textos jurídicos clásicos de la existencia de un documento en el que conste la relación de la carga introducida en la nave y la recepción de las mismas por parte del armador. Debemos acudir a un texto de Ulpiano, objeto de múltiples análisis por la doctrina para intentar dar respuesta a esta cuestión.

Ulpiano 14 *ad. Ed*, D.4.9.1.3<sup>116</sup>:

*“Et sunt quidam in navibus, qui custodiae gratia navibus praeponuntur, ut ναυφύλακες<sup>117</sup> et dietario<sup>118</sup>. Si quis*

---

1984, V.6, p.3014. En la obra, el autor se apoya en la existencia de un papiro que refleja la cantidad y el género embarcado bajo la responsabilidad del *nauceros*, para afirmar la existencia de la actividad de transporte durante ese período y la acreditación documental de los bienes embarcados en beneficio del *nauceros* que se presenta como el responsable comercial en la nave.

<sup>116</sup> No existe aclaración del concepto en los Basílicos, simplemente se limita a apuntar que el acto puede ser realizado por el *magíster navis*. Bas. 53.1.9 (SCHELTEMA): ... *κὰν αὐτὸς ποίησῃ τὸ χειρέμβολον*.

<sup>117</sup> DE MARCO, N., *Un problema mínimo...*p.358. GIANFROTTA, P.A., *Commerci e piratería...*,1981 p.239 y ss, reconoce que se atribuyen al personal de la navegación funciones que no son propias de la actividad que desarrollan, en este caso, los *ναυφύλακες* eran designados para asegurar la vigilancia de la nave y garantizar el orden a bordo de la misma sobre todo cuando se daban conflictos entre los miembros de la tripulación, entre los pasajeros, o cuando tenían lugar situaciones que podían perjudicar a la navegación o acarrear daños a la nave «*guardiani della nave* » sin perjuicio de las labores de vigilancia en el puerto para evitar daños o posibles hurtos. Al mismo tiempo, ante la carencia de guardianes estatales, se considera a los mismos como un tipo de policía privada «*assolta dai membri più robusti dello stesso equipaggio...* ». Por último, se plantea la posibilidad de que estuvieran armados para luchar contra los ataques

*igitur ex his receperit, puto in exercitorem dandam actionem, quia is, qui eos huiusmodi officio praeponit, committi eis permittit, quamquam ipse navicularius, vel magister id faciar, quod χειρέμβολον apellant. Sed et si hoc non extet, tamen de recepto navicularius tenebitur”*

A tenor del fragmento Ulpiano identifica a una parte del personal marítimo, *custodes navium*<sup>119</sup>, que era nombrado por el *exercitor* durante la navegación o en el mismo puerto en el momento de la estiba de las mercancías, para la custodia de la nave y su contenido, sin que ello implicara la exención de la responsabilidad por la custodia de la carga que asume el armador con la celebración del contrato de transporte ni la extensión de responsabilidad a los miembros de la tripulación

---

de los enemigos, particularmente, de los piratas. ROUGÉ, J., *Recherches sur...*, p.218. «*éviter les conflits entre les membres de l’équipage, entre eux et les passagers, enfin entre les passagers eux-mêmes ; surveiller la cargaison pour empêcher les vols et les détériorations criminelles ; veiller à ce qu’il ne se commette à bord aucun acte de nature préjudiciable à la bonne marche du navire, en particulier aucun acte de mauvais augure* ».

<sup>118</sup> PURPURA, G., *il χειρέμβολον e il caso de Saufeio*, “Ulpiano dunque osserva che sulle navi esistono addetti a mansioni di custodia...i diaetarii, personale della *diaeta* preposto dal magister allo stivaggio”, p. 130. ROUGÉ, J., *Recherches sur...*, p.219. Se identifica como el responsable de la *diaeta*, oficina de venta de la nave y su archivo, «*un secrétaire archiviste, un agent comptable à la disposition, non pas des passagers, mais des officiers marchands du bord* »

<sup>119</sup> GIANFROTTA, P.A., *Commerci e piratería...*, p.240.

designados, puesto que aún cuando el *receptum* no lo hubiera realizado el *exercitor*, los propietarios de la carga e incluso los pasajeros pueden interponer la correspondiente acción contra él.

Del final del texto, se infiere que lo que parece ser un acto simbólico, que se sella con un apretón de manos, no es otra cosa que el compromiso adquirido por el armador con el propietario o cargador de las mercancías; sin embargo no parece ser determinante puesto que el propio jurista concluye diciendo que la ausencia de este acto no libra al *navicularii* de la obligación de responder por la carga recibida<sup>120</sup> “*sed et si hoc non extet, tamen de recepto navicularius tenebitur*”.

Son diversas las interpretaciones que se han desarrollado en torno a la expresión *χειρέμβολον*<sup>121</sup>, pero nos vamos a centrar en analizar el texto de Ulpiano y las dos posturas que giran en torno a la misma.

1.- una primera interpretación considera al *χειρέμβολον* como un gesto simbólico, en virtud del cual el *exercitor* asumía la responsabilidad *ex recepto*. De Robertis<sup>122</sup> admite que el *cheirembolom* no puede ser interpretado como un recibo de carga realizado por el armador sino que considera que debe

---

<sup>120</sup> PURPURA, G., *il χειρέμβολον e il caso de Saufeio...*, p. 130. DE SALVO, *Economía privata e pubblici servizi...*, p. 314.

<sup>121</sup> *Ibidem*, op. cit., 359-362.

<sup>122</sup> DE ROBERTIS, F., *Receptum nautarum...*, p.72.

ser entendido como un simple acto simbólico, al igual que Ménager<sup>123</sup> que identifica el “apretón de manos” como un símbolo de fidelidad en la custodia y Martini, que afirma que se trataba de una práctica muy habitual en los puertos donde el *exercitor* asume la responsabilidad *ex recepto* alzando la mano derecha en la nave.<sup>124</sup>

Tomando en consideración tal afirmación, Martini<sup>125</sup> plantea que dicho acto no es exclusivo del capitán y que, ante la imposibilidad de hallar en el momento de la carga de las mercancías al *exercitor* o *magíster* sean otros marineros quiénes realicen el mencionado acto, y en particular, *ναυφύλακες* y *dietarii*<sup>126</sup>, designados por el capitán como encargados de la vigilancia y la custodia de la embarcación, que en definitiva son los que tienen que realizar un control exhaustivo de los géneros introducidos y que obligan por sus actos al capitán, tal y como se extrae de un fragmento del

---

<sup>123</sup> MÉNAGER, “*Naulum et receptum rem salvum fore*”, R.H. 38, 1960, p. 201.

<sup>124</sup> ROSTOVITZ, M., *Historia social y económica del Imperio romano*. 1998, pp. 418- 420.

<sup>125</sup> MARTINI, R., *χειρέμβολον*...pp. 204. “*le persone preposte alla vigilanza sono mendionati i dietarii*”, “*par francamente difficile immaginare un ordine dato con la mano da parte del capitano (o, peggio ancora, da parte dell’armatore che non sarà sempre statu sulla nave...*”

<sup>126</sup> Sobre el personal marítimo ver ROUGÉ, J., *Recherches sur...* p.213.

Digesto, en el que si bien en un primer momento hace extensible la responsabilidad a los “*nautae*”, entendido como todos los marineros a bordo, concluye que la misma debe ser asumida por el capitán de la nave, sin perjuicio de las obligaciones que pueda asumir el mismo como consecuencia de los actos del personal que haya designado para la realización de determinadas funciones “*si ipse alicui e nautis committi iussit sine dubio debeat obligari*”<sup>127</sup>

2.- En segundo lugar, nos encontramos con la postura defendida por D’Ors<sup>128</sup> que lo considera como un objeto que hacía las veces de talón o recibo -ostrakon- que servía para identificar los bienes o la carga entregada y la realización del transporte, no el compromiso de custodia y entrega de las mercancías. La entrega del mencionado objeto no se contempla como obligatoria puesto que del texto se desprende que independientemente de la entrega o no del objeto, existe responsabilidad del capitán<sup>129</sup>, por el hecho de haberle confiado

---

<sup>127</sup> Ulpiano 14 *ad. Ed*, D.4.9.1.2.

<sup>128</sup> D’ORS, A., *χειρέμβολον...*pp.254 y ss. ROUGÉ, J., *Recherches sur...* considera que la interpretación que realiza D’ORS es la que mas se ajusta a las exigencias del tráfico marítimo. *Recherces...*”*cette hypothèse de Alvaro D’ORS nous paraît plus conforme aux necesites du commerce maritime...*” p.383. PURPURA, G., *il χειρέμβολον...*, p. 132.

<sup>129</sup> Es la posición doctrinal de D’ORS en su obra, *χειρέμβολον...*, pp.254 y ss.

los bienes para su posterior transporte, aun en los casos de pérdida, salvo en los casos de *naufragium* o piratería<sup>130</sup>.

Al margen de estos posicionamientos doctrinales, es oportuno hacer mención a la interpretación que Rostovtzeff<sup>131</sup> hace de un fresco de un monumento funerario de Ostia, en el que se puede apreciar una nave cargada de sacos de trigo y parte de la tripulación en la misma, y en la que se interpreta el gesto que realiza un personaje anónimo que se encuentra sentado al lado de un saco levantando la mano derecha, como *receptum salvum fore*<sup>132</sup>.

Para concluir la reflexión sobre el *receptum*, es oportuno destacar, que, aún cuando nos hemos centrado en la responsabilidad derivada del transporte marítimo, al amparo de lo dispuesto en Ulpiano *ad. Ed.* 14, D. 4.9.1.4, debemos extender lo contenido en las disposiciones precedentes a los patrones de barcas o de balsas que desarrollan su actividad en los ríos “*De exercitoribus artium, item lintrariis nihil cavetur: sed idem constitui oportere Labeo scribit...*” que no siendo frecuentes gozaron una importancia notable durante todo el período.

---

<sup>130</sup> Tal como señala Labeón al final del párrafo del D.4.9.3.1: “*At hoc edicto omnimodo, qui receperit tenetur, etiam si, sine culpa eius res perierit, vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contingit. Inde Labeo scribit, si quid naufragio, aut per vim piratarum perierit, non esse iniquum exceptionem ei dari* »

<sup>131</sup> ROSTOVITZEFF, M., *Historia social y económica...*, p. 419.

<sup>132</sup> MARTINI, R., op.cit. p. 206, identifica al personaje que realiza el gesto como el *nauta* o *exercitor*, y al acto en cuestión como la realización del *χειρέμβολον*.

Por lo que respecta a la documentación de la carga en época imperial, podemos acudir a la Constitución dada por los Emperadores Valentiniano y Valente al prefecto de la *annona* recogida en C.11.2.1 (366) “*Nautici apud praesidum aut magistratum acta confiteantur incorruptas species suscepisse, eorumque, apud quos deponitur ista testatio, praesens adspectus probet, nihil in his esse vitii. Quod eo tempore, quo ad sacrae urbis portum pervenit, praefecturam iugiter observare praeceptum est*” donde se pone de manifiesto la obligación que tenían los capitanes de las naves *annonarias* de hacer constar en actas redactadas en presencia de los magistrados o de los presidentes, la mercancía recibida y el estado de las mismas para su posterior entrega.

Del fragmento además podemos señalar que, atendiendo al sentido literal de la misma, el deber de redactar el acta corresponde únicamente a los capitanes al servicio de la *annona* y no al resto de patrones de las naves, y es de una importancia notable puesto que, como veremos en el capítulo referente a la protesta e investigación del naufragio, era práctica habitual la comisión de fraude por parte de los *navicularii* e incluso de los funcionarios al servicio de la *annona*, con el propósito de apropiarse de las mercancías cargadas en la nave o de los beneficios obtenidos por el tráfico de las mercancías o la celebración de negocios en contra de los intereses estatales.

### 3.2 Documentación en el transporte marítimo romano

Sin perjuicio de lo anterior, debemos destacar la importancia de los descubrimientos arqueológicos<sup>133</sup> para conocer el modo o los instrumentos utilizados para documentar la carga entregada, y que resulta vital para conocer el contenido del producto que se transporta y cualquier otra información que permita identificar a sus propietarios, sobre todo cuando la nave transportaba mercancías de varios *mercatores*, la desestiba tenía lugar en diversos puertos o en las casos de averías y accidentes cuando fuera necesaria la contribución.

Hablamos del hallazgo en el monte Testaccio en Roma, de restos de ánforas *olearias* que se empleaban para transportar por el mar el aceite producido en la Bética hasta Roma y que conservan inscripciones o sellos de las que se puede extraer información relevante. En cuanto a las marcas contenidas en las ánforas, podemos destacar tres tipos:

---

<sup>133</sup> La elección del Monte Testaccio como depósito de ánforas annonarias, se justifica entre otros motivos, por la imposibilidad de reutilizar los envases, al tratarse de ánforas muy pesadas que no iban a ser devueltas a su lugar de procedencia o que contenían productos que hacían imposible su reutilización, por encontrarse próximo a los *horrea* o lugares de almacenamiento de los productos y porque en ese lugar no se contemplaba la posibilidad de construir edificaciones o realización de obras civiles, al encontrarse muy cerca de los ríos.

- a) Sellos: o marcas que se realizaban en las asas y que podían indicar las condiciones de producción del envase e identificar a los sujetos que participaron en el llenado de las mismas.
- b) Grafitos: que nos indican la fabricación del ánfora, el control de la producción, y en el caso de que fueran reutilizadas, el nuevo contenido y sus titulares.
- c) *Tituli picti*: marcas realizadas en la parte superior de la panza del ánfora, entre las dos asas, que destacan información detallada según el producto contenido en la misma<sup>134</sup>, y que revelan aspectos fundamentales sobre la comercialización y el control del producto.

En relación a las ánforas que contenían salsas, como el *garum*, destacar que de las inscripciones se puede obtener información detallada acerca del bien, como el origen, la materia prima empleada para la obtención del producto final, las características, antigüedad, calidad y cantidad, así como la identidad del comerciante<sup>135</sup>.

---

<sup>134</sup> GOMEZ-IGLESIAS, CASAL *Aspectos jurídicos de la actividad comercial...*, p .68. “podemos citar las ánforas que contienen mosto cocido dulce, o la oliva exdefruto, o aceitunas maceradas en un líquido dulce y ligeramente alcohólico, o el *garum*, o salsa de pescado que se obtenía de la fermentación de las partes no cárnicas del pescado en un medio salino, mezclada con vísceras, peces pequeños enteros, moluscos y otros condimentos variados”.

<sup>135</sup> *Ibidem* p.70

Por otro lado, es oportuno manifestar, que las ánforas no contenían una única inscripción o marca, sino que, según la información que se quisiera proporcionar sobre el producto al receptor de la misma, podría contener varios *tituli picti* identificados con distintas letras griegas,<sup>136</sup> para indicarnos que no guardan relación las unas con las otras y que contienen información diferenciada.

Constituyen una fuente vital para el estudio y la historia del comercio romano las inscripciones halladas en restos de ánforas hechas de pozolana, en particular, las marcas realizadas sobre un material poco resistente que cubría los tapones y parte del cuello de las ánforas, y que previsiblemente era destruida en el momento de la apertura de la misma,<sup>137</sup> y que nada tenían que ver con las inscripciones realizadas en los tapones de corcho que se empleaban para el cierre del ánfora, puesto que según afirma Púrpora, tales marcas se realizaban a *posteriori*, después de cargadas las mercancías en las naves

---

<sup>136</sup> *Op.cit.*, p. 72. Según el autor son las letras  $\alpha$ ,  $\beta$ ,  $\gamma$ ,  $\delta$  y  $\epsilon$ , siendo las letras  $\beta$  y  $\delta$ , las que más información jurídica pueden proporcionar. El primero nos indica las personas que se dedicaban a la comercialización del aceite, mientras que el segundo, revela la datación consular, que nos permite identificar en el tiempo a los *mercatores*.

<sup>137</sup> PURPURA, G., *il χειρέμβολον...* p. 135, nota 38. Sobre las inscripciones realizadas en las ánforas, destacar que el autor se basa en las investigaciones y los trabajos realizados por Hesnard y Gianfrotta recogidas en *Les bouchons d'amphore en pouzzolane, in anfore romane e storia económica: un decennio di recherche*, 1989, p. 393 ss.

por sujetos que no intervienen en la producción del producto, sino que se encargan de su comercialización y distribución<sup>138</sup>.

Según los autores, los sellos impresos sobre las ánforas de arcilla, indican información referente a la comercialización del producto, el transporte de las mercancías, así como la identidad de los sujetos encargados de la comercialización embarcados en la nave, *navicularii* o *mercatores*, sobre los que no queda claro el papel que desarrollaban, es decir, si el primero se dedicaba exclusivamente al transporte o participaba de la actividad comercial, o si existió un cuerpo profesional dedicado a la mencionada actividad distinto a los *mercatores*, pero a lo que no nos vamos a referir al ser objeto de estudio y análisis en la actualidad por los investigadores.

Las inscripciones son determinantes porque nos permiten identificar el producto transportado, cuando haya en la nave mercancías de diversos *mercatores*, mediante la utilización de tapas de pozolana para las ánforas de vino, sellos en arcilla y plomo, para las cestas o sacos con mercancía diversa, etiquetas de madera y plomo para identificar el *garum* o para cualquier otro producto, puesto que lo que se persigue es la identificación del contenido, siendo imprescindible para el caso de esta salsa, al ser muy codiciada por los romanos, y bastante costosa según el lugar de procedencia y las materias primas empleadas para su producción.

Es a todas luces evidente, que estos hallazgos enriquecen la materia objeto de estudio y vislumbran aspectos

---

<sup>138</sup> *Ibidem*, p. 136.

fundamentales en relación al transporte de mercancías que no aparecen reflejados en las fuentes jurídicas analizadas, siendo objeto de diversas interpretaciones y de múltiples interrogantes acerca de las posibles consideraciones de los distintos *tituli picti* contenidos en las ánforas olearias halladas en el monte Testaccio, sin perjuicio de otros planteamientos que sin duda suponen un reto para las investigaciones en todos los sectores, y en particular, para la romanística moderna.

## **CAPITULO 4**

## CAPITULO 4

### 4.1 Protesta e investigación del naufragio

Todo lo expuesto con anterioridad nos permite afirmar que las normas que regulaban el transporte marítimo de mercancías tutelaban los intereses de todos los agentes que intervenían en los distintos procesos, puesto que se adoptaron medidas para proteger y favorecer el desarrollo de la actividad comercial que tenía lugar a través de la prestación del servicio de transporte por particulares y fundamentalmente por empresarios marítimos al servicio del Estado.

*Prima facie*, se protegía a los propietarios de los bienes naufragados en caso de accidente marítimo frente a cualquier acto de apropiación ilegítima por parte de terceros, a aquellos sujetos que de un modo voluntario o mediando contrato, se encargaban de las operaciones de recuperación y extracción de las mercancías (*urinatores*), al Estado, reprimiendo actos ilícitos causados por agentes externos al contrato de transporte, como lo referido a los ataques de piratas y la corrupción de los funcionarios públicos; y por supuesto, todas aquellas conductas y comportamientos con intención fraudulenta de los *navicularii*.

Una de las cuestiones más controvertidas, es el establecimiento de un procedimiento de investigación de los accidentes marítimos cuando se prestaba el servicio de

transporte a la *annona*, con el objeto de garantizar la seguridad, la confianza en el tráfico mercantil y la financiación de la actividad por parte del mismo.

Al mismo tiempo, la protesta del naufragio es fundamental para verificar que el siniestro ya sea por hundimiento o echazón ha acontecido efectivamente en el lugar manifestado en la declaración, para constatar la ausencia de intencionalidad o falta de diligencia en la navegación imputable al armador o sus subordinados y para evitar los fraudes cometidos por los armadores al servicio de la *annona* con el objeto de obtener la liberación de las obligaciones derivadas del contrato de transporte<sup>139</sup>.

Los armadores de la nave que se dedicaban al transporte de alimentos y de mercancías, en caso de accidente con

---

<sup>139</sup> SOLAZZI, S., Su C. I. 11. 6 “*De naufragiis*”, en *Scritti di Diritto Romano*, IV, Napoli, 1963, pp. 165-174. VIDALI D. *Saggio critico sull'accertamento del sinistro di mare...*, p. 246. Los armadores tienen derecho a quedar liberados de las obligaciones derivadas del contrato de transporte solo argumentando la fuerza mayor o el *damnum fatale*, mientras los *navicularii publicas species transportantes*, al asumir el riesgo de la pérdida de las mercancías el Estado para incentivar el transporte, quedaban exonerados de toda responsabilidad en caso de accidente sin tener que probar que existió fuerza mayor. Las dificultades para probar la imposibilidad de la prestación del servicio en caso de fuerza mayor favorecía el fraude, mediante la simulación del naufragio y los llamados ocultamientos de naufragio. Estos últimos tenían lugar cuando la nave transportaba mercancías prohibidas o fuera del comercio los armadores se apropiaban de los bienes más valiosos y ocultaban el resto. PURPURA, G., // *naufragio nel diritto romano...*, pp. 465-476.

pérdidas, daños en la nave o en la carga, debían hacer una declaración – *relatio*- sobre el suceso acaecido y sobre las posibles causas del mismo, la cual tenía un procedimiento determinado y específico, denominado de *naufragiis*<sup>140</sup>. Mediante tal procedimiento la autoridad<sup>141</sup> aceptaba la veracidad de los hechos relatados y adoptaba medidas

---

<sup>140</sup> En la actualidad, la legislación impone la obligación al capitán de poner en conocimiento aquellas incidencias cuya comunicación resulte obligatoria y aquellas que considere bajo su criterio, a la Capitanía marítima del puerto de destino y si fuera extranjero al cónsul español o la autoridad local, y en defecto de las anteriores ante notario o fedatario público. Asimismo, debe dejar constancia de lo sucedido en el Diario de Navegación y declarar los hechos dentro de las 24 horas hábiles siguientes a su llegada a puerto de destino. Si se tratase de hechos por los que se pudiera deducirse la responsabilidad del capitán, éste podrá levantar lo que se conoce como *protesta de mar*, para lo cual deberá redactar un acta en el que hace constar todo lo sucedido tal y como aparece redactado en el Diario de Navegación y entregar copia compulsada de la protesta y del Diario a todos los interesados. Vid. Art. 186 y 187 de la LNM, así como el art. 504 del mismo cuerpo legal.

<sup>141</sup> Durante los primeros siglos, la legislación originaria parecía imponer el deber de comunicación a los *navicularii publicas species transportantes*, y la *praefectura* (C.Th. 13.9.5) era la encargada de recibir la *relatio*, de efectuar la investigación y de decidir sobre la absolución o la condena. Se trataba en todo caso de una autoridad investida de la administración de justicia y cuya intervención en el procedimiento de investigación garantizaba una correcta aplicación de las normas al tutelar y velar por los intereses estatales. Posteriormente, Justiniano reconoce derecho a todos los empresarios marítimos por lo que extiende el procedimiento de investigación a todas las naves, de modo que la investigación no se atribuía exclusivamente a un funcionario público sino al *competens iudex*. SOLAZZI, S., Su C. I. 11. 6, *De naufragiis...*, p.258. VIDALI D. *Saggio critico sull'accertamento del sinistro de mare...*, p. 251.

disciplinarias, responsabilidad civil y sanciones penales contra el *magister* y el *exercitor*.

Para el estudio y esclarecimiento del procedimiento de investigación debemos acudir a las disposiciones contenidas en el Codex de Justiniano, que viene a reproducir salvo algunas excepciones, lo dispuesto en el Código Teodosiano en el Título 9 denominado *de naufragiis*. Partimos de una Constitución de los Emperadores Valentiniano, Valente y Graciano, del año 372 d.C recogida en el C.11.6.2 dirigida al Prefecto del Pretorio:

*“Si quis navicularius naufragium sustinuisse adfirmat, provinciae iudicem, eius videlicet, in qua res agitur, adire festinet ac probet apud eum testibus eventum, relatioque ad sublimissimam referatur praefecturam, ita ut intra anni spatium veritate revelata competens dispositio procedat. Quod si per negligentiam praefinitum anni spatium fortasse claudatur, supervacuas serasque interpellationes emenso anno placuit non admitti”.*

El texto impone la obligatoriedad de acudir en caso de naufragio al juez del lugar donde se ha realizado el negocio<sup>142</sup>,

---

<sup>142</sup> Según Manfredini, la competencia jurisdiccional la ostenta el juez más próximo al lugar en donde se produce el accidente. « *Le navicularius, pour ne pas occurrir le risque de devoir payer la cargaison, doit dénoncer le naufrage et le prouver par de témoins chez le iudex provinciae (c'est-à-dire le recteur de la province la plus proche du lieu du naufrage)* » MANFREDINI, D., *Les naviculaires et le naufrage*, RIDA 33,1986, p.136.

para comunicar el accidente sufrido<sup>143</sup> y probar mediante testigos la veracidad de los hechos que testimonia, con el objeto de realizar posteriormente la correspondiente investigación del accidente y determinar las responsabilidades. El *navicularius* dispone de un plazo máximo de un año para realizar la comunicación de los hechos y la presentación de los testigos del accidente, – *veritate revelata*-, destacando que si transcurre el plazo señalado y no se hubiera realizado tal comunicación, se pierde la posibilidad de quedar exonerado de toda responsabilidad.

Si tomamos en consideración el texto del Codex podemos entender que la protesta y la posterior investigación se aplica a todo tipo de transporte marítimo -*veritate revelata competens dispositio procedat*-, es decir, comunicado el incidente a la autoridad judicial competente, se procede en base a los hechos declarados a la investigación del siniestro para conocer la existencia de irregularidades o conductas caracterizadas por negligencia grave o dolosa del capitán u

---

<sup>143</sup> Entendemos que la necesidad de comunicar los hechos es consecuencia, entre otros aspectos que analizaremos en este capítulo, de lo descrito por Marciano en D.39.4.16.8, que viene a indicar que los bienes que hayan sido arrojados al mar como consecuencia de una tempestad, no podían ser objeto de decomiso por el fisco. A sensu contrario, si se demostrara en el proceso de investigación que la echazón no esta motivada por una inclemencia metereológica ¿cabría el decomiso de los bienes? El respeto a la propiedad privada, la tutela de los bienes transportados, la regulación de la institución y el régimen de salvamento y recuperación de las mercancías que analizaremos en el próximo capítulo nos darán la respuesta.

otros miembros de la tripulación que fueran determinantes para el acaecimiento del suceso, o si, por el contrario, el accidente es consecuencia de hechos imprevisibles e inevitables.

Todo ello con independencia de que el transporte lo realice un empresario privado en virtud de un contrato celebrado con un particular o un *navicularii* en beneficio de la *annona* estatal, a diferencia de lo contenido en la constitución dada por los emperadores Valentiniano, Valente y Graciano al prefecto del pretorio recogida en C. Th.13.9.1<sup>144</sup> (372), que parece limitar la protesta y la investigación del naufragio a los transportes públicos, para poder exonerar de toda responsabilidad al transportista cuando se tratara de un naufragio fortuito.

Entendemos que el precepto mencionado, fomenta la comunicación de los hechos para conseguir la exculpación y las responsabilidades derivadas de la pérdida de las

---

<sup>144</sup> C. Th.13.9.1: « *si quis navicularius naufragium sustinuisse adfirmat, provinciae iudicem, eius videlicet, in qua res agitur, adire festinet ac probet apud eum testibus eventum relatioque ad sublimissimam referatur praefecturam, ita ut intra anni spatium veritate relata remedium ex indulgentia consequatur. Quod si per huiusmodi neglegentiam praefinitum anni spatium fortasse claudatur, supervacuas serasque actiones emenso anno placuit non admitti* » Vid. DE ROBERTIS, F.M., *Storia de la corporazioni e del regime associativo nel mondo romano*, IURA 25, 1974, pp. 129 “ricordare il confronto fra CTh. 13.9.1 e C.11.6.2, dal quale si evince che nella versione giustiniana della costituzione il resarcimento ai navicularii nell’ipotesi di naufragio non deriva de una concessione discrezionale, ma da un preciso obbligo dello Stato.”

mercancías, según se desprende de la siguiente frase “*veritate relata remedium ex indulgentia consequatur*”, en contraposición a lo dispuesto en el C.11.6.2 dada por los mismos emperadores “*veritate revelata competens dispositio procedat*”, donde se pone de manifiesto la necesidad de comunicar los hechos para que la autoridad judicial proceda a la investigación del accidente y concluya exigiendo responsabilidades<sup>145</sup>.

En base a lo antedicho, la denuncia del naufragio debe realizarse dentro del plazo máximo de un año a contar desde el incidente. No obstante, el Código Teodosiano recoge una Constitución (372-375) dada por los emperadores Augusto y Demetriano dirigida a los prefectos de la *annona* en África, donde admite en el caso de viajes largos o dirigidos hacia Constantinopla que el período para formalizar la denuncia sea de dos años<sup>146</sup>.

---

<sup>145</sup> SOLAZZI, S., Su C. I. 11. 6 “*De naufragiis*”..., p 167.

<sup>146</sup> CTh.13.9.2 “*si quando causatio est de impetu procellarum, medium ex his nautis numerum navicularius exhibeat quaestioni, quos eum in navi pro modo capacitatis constat habuisse, quo eorum tormentis plenior veritas possit inquiri. de casu autem navis, quae ad urbem romam directa fuerit, **intra annum quidquid acciderit iudiciis publicetur, de his vero, quae ad portus expeditionales longius vel constantinopolim sint profectae, intra biennium oblato praedicto numero nautarum super fide casus examen agitetur. addimus etiam, ut, si intra praefinitum tempus nulla fuerit delata querimonia, omnis posthac deplorationum aditus obstruatur. accepta aquileiae, lecta actis***”.

CTh.13.9.2 “...*intra annum quidquid acciderit iudiciis publicetur, de his vero, quae ad portus expeditionales longius vel constantinopolim sint profectae, intra biennium...*”

Al margen de proceder a efectuar la denuncia en los plazos descritos, ésta debe apoyarse por imperativo legal en el testimonio de testigos, los cuales deben confirmar la veracidad de los hechos que se alegan, pudiendo ser objeto de torturas por el órgano instructor para garantizar que lo declarado es conforme a la realidad de los hechos y que no se omita ningún tipo de información para no perjudicar a la figura del armador de la nave.

En cuanto al número de testigos que deben declarar en el proceso de investigación del siniestro debemos destacar que la Constitución citada con anterioridad establecía que podían ser llamados a declarar la mitad de los marineros que se encontraran en el buque, fueran miembros de la tripulación o esclavos, y que ese llamamiento tendría lugar en todo caso en el plazo ordinario para la presentación de las denuncias y en el extraordinario de dos años otorgado a los patrones de naves que realizaban expediciones más alejadas o a Constantinopla, “*intra biennium oblato praedicto numero nautarum super fide casus examen agitetur*”.

En el año 380 d. C, los emperadores Graciano, Valentiniano y Teodosio promulgan una constitución dirigida a los patrones de las naves en África recogida en el C. Th. 13.9.3, reproducida en parte en el C.11.6.3, donde se reconoce

la importancia de la declaración de los testigos en el proceso de investigación del naufragio.

*“Quotiens obruta vel submersa fluctibus navi examen adhibetur competentis iudicis, duorum vel trium nautarum quaestione habita, ceteri ab huiusmodi nexu liberentur. Quid est enim, quod non abunde intra praefinitum numerum sollers quaesitor inveniat? Circa magistros navium, quibus est scientia plenior, immoretur, qui si fatali sorte defuerint, in alios inquisitio transferatur. Sane si universos violentia tempestatis obruerit, ne veritas lateat, a liberis nautarum sive magistrorum intra iudicia constitutis super eorum quaeratur interitu, quos navicularius naufragio perisse contendit...”*

A priori, del análisis del fragmento, podemos extraer las siguientes conclusiones:

1.- se considera suficiente el testimonio de dos o tres testigos del accidente y se conserva el recurso a la tortura sobre los mismos para extraer una declaración veraz de los hechos acaecidos. El texto nos habla de *nautarum*, de modo que, al emplear un término genérico que aglutina a todos los agentes que participaban en la navegación marítima, entendemos que podían ser sometidos al interrogatorio y objeto de torturas no sólo los esclavos sino también el personal subalterno<sup>147</sup> que se encontraba en la nave en el momento del incidente. Las fuentes no especifican quiénes podían ser testigos, entendemos que serían aquellos que se encontraran

---

<sup>147</sup> Sobre el personal subalterno, vid. ROUGÉ, J., *Recherches sur...*, p. 215 ss.

en el buque y que no tuvieran la consideración de personal de navegación ni las obligaciones de hacer llegar en condiciones y con todas las garantías al puerto de destino.

2.- En la medida que el *gubernator* asume el control, la dirección y el gobierno de la nave hasta el puerto de destino, y presumiendo conocimientos técnicos para la navegación, resulta evidente que pueda ser llamado en el proceso de investigación del naufragio como testigo, con el objeto de relatar lo acontecido y determinar si el incidente es consecuencia de una dirección dolosa o culposa, o el resultado de situaciones adversas inevitables desde la posición de gobierno de la nave que ocupa.

En el caso del *magister navis*, señalar que se obliga a poner en conocimiento de la autoridad competente el accidente para la posterior investigación, pero considero que debía hacer constar en diario o en actas todo lo acontecido, para ratificar lo contenido en las mismas cuando fuera llamado a declarar por la autoridad encargada de la investigación del siniestro.

3.- En el supuesto de que todos los miembros de la tripulación o los que pudieran servir como testigos del accidente hayan perecido a raíz del incidente, disponen los emperadores que pueden ser llamados para ratificar el fallecimiento o la ausencia declarada por el patrón de la nave, los hijos de los marineros o de los capitanes.

Por otro lado, independientemente del plazo impuesto para la formulación de la denuncia, existe otro período de

tiempo que debe ser respetado por la autoridad judicial para concluir el procedimiento de investigación del naufragio, puesto que lo contrario supondría asumir el coste de parte de las mercancías contenidas en la embarcación. Para ello, vamos a analizar el C.11.6.5 dado por los emperadores Honorio, Teodosio y Augusto, a los patrones de las naves de África que reproduce lo dispuesto en el C.Th. 13.9.6:

*“De submersis navibus decernimus, ut levato velo istae causae cognoscantur. Et si quisquam de talibus negotiis aliquid accepisse detegitur, iudex, apud quem constiterit, his conquerentibus qui nudantur<sup>148</sup> pro qualitatibus personarum muletandi, removendi, proscribendi habeat potestatem. Si vero causarum talium cognitores, libelli datione vel planaria interpellatione commoniti, intra biennium has causas audire neglexerint, et hoc fuerit tempus elapsum, praeiudicium noceat eatenus cognitori, ut naviculario propter vitium iudicis absoluto, mediam oneris eius partem, propter cuius probandam amissionem legitimo dumtaxat tempore cognitio petebatur, iudex cogatur inferre, residuam vero officium eius exsolvat”.*

---

<sup>148</sup> Hace referencia a la extorsión que los funcionarios y jueces permitieron contra los *navicularii*. Debemos entender que lo que se persigue son los actos ilícitos con ocasión del naufragio, como apropiarse de las mercancías en el momento de la asistencia u ocultar información sobre el accidente cuando se han realizado negocio en beneficio propio. En ese sentido, dispone el precepto que si de la investigación se concluye que han existido tales prácticas, el *iudex* puede imponer determinadas sanciones – *muletandi, removendi, proscribendi*- y que las mismas se impondrán atendiendo a la condición de las personas, es decir, según se trata de *honestiores* o de *humiliores*. SOLAZZI, S., op. cit. p.171.

En primer lugar, es oportuno señalar, que el procedimiento de investigación, independientemente de que el transporte fuera particular o en beneficio de la *annona*, se desarrollaba en audiencia pública y con todas las garantías, *-ut levato velo istae causae cognoscantur-* evitando con ello el hermetismo procesal en el esclarecimiento de los hechos, la posibilidad de alterar declaraciones o pruebas de los testigos o la corrupción de los funcionarios públicos tal y como ha quedado acreditada.

Una vez comunicado el accidente, la autoridad judicial dispone de un plazo de dos años para concluir la investigación. En el supuesto de que transcurra el periodo sin haber emitido un dictamen, se atribuye al juzgador la responsabilidad de contribuir junto a sus auxiliares al abono del importe de las mercancías cargadas, y el *navicularius* absuelto “*navicularios propter vitium iudicis absoluto*”.

En ocasiones, el retraso en la investigación o la falta de conclusión podría estar motivado por la ausencia de instrumentos probatorios o por la connivencia<sup>149</sup> de

---

<sup>149</sup> DE SALVO, *Economia privata e Pubblici servizi...*, pp. 368-571-575. Podemos citar algunos textos que ponen de manifiesto la existencia de corrupción entre los *uffici provinciale* y las medidas que se adoptaron para la represión de tales conductas. El C.Th. 13.5.38, nos habla de los funcionarios que controlaban la mercancía que se cargaba en la nave y de cómo estos no comunicaban descuadres entre lo declarado y lo efectivamente cargado, o que se cargaba más mercancía de la permitida, con el objeto de extorsionar y exigir una retribución.

funcionarios corruptos y *navicularii* que perseguían apropiarse de las mercancías<sup>150</sup> afectando con ello los intereses estatales, o favorecer el tráfico de tales mercancías en su propio beneficio, declarando con posterioridad, que la pérdida de los bienes es consecuencia de un accidente sufrido o del ataque de piratas o enemigos.

En ese sentido, podemos observar que la norma no sanciona al empresario que podía beneficiarse de un naufragio con o sin la complicidad de los funcionarios provinciales, sino que atribuye al juzgador y a sus auxiliares la obligación de asumir la responsabilidad y resarcir por los daños sufridos en las mercancías o por las pérdidas.

---

<sup>150</sup> Los emperadores Arcadio y Honorio, AA. Eusebio P.P, C.11.2.4 (409) “*Comperimus naucleros susceptas species in negotiationis emolumenta convertere. Ideoque decernimus, ut intra annum quas susceperint inferant species et securitates reportent, quae etiam diem illationis edoceant, ut intra alterum annum eis reddantur, a quibus species praestitae sunt*”. Esta constitución nos pone de manifiesto el ejercicio de esta práctica por parte de los *navicularii* y de cómo el Estado, en aras a evitar este tipo de acciones imponían a los empresarios marítimos la obligación de entregar las mercancías recibidas en el plazo de un año así como la exhibición del resguardo que especifica el día de la entrega. Por otro lado, se imponía la pena capital a quienes hubieran malversados con especies públicas, según la constitución imperial dada por los emperadores Honorio y Teodosio a Antemio, prefecto del pretorio en C.11.2.5 (409) y la pena de deportación a los *navicularii* de especies públicas que hayan cometido fraude, y la condena a costas a los *iudices* que hubieran permitido que las naves no salieran a navegar en invierno, siendo las condiciones climatológicas favorables para ello. según disponen los mismos emperadores en C.11.2.6 (410) dada a Faustino prefecto del pretorio.

Por tanto, no nos puede parecer extraño que al *navicularius* le interese el retraso en la investigación puesto que consigue la absolución aún cuando haya traficado con las mercancías y obtenido un beneficio económico, y una indemnización por el importe del valor de los bienes introducidos en la nave.

El procedimiento de investigación persigue no sólo el esclarecimiento de los hechos, sino también la determinación de la responsabilidad civil o penal atribuible a los culpables. Al término de la investigación, el juez debe pronunciarse sobre la *absolutio* o la *condemnatio* del *navicularius* y demás agentes de la navegación.

En el primer supuesto, si se trata de un transporte público, las pérdidas son asumidas por el Estado. Cuando de las investigaciones se concluya con la imputación de culpabilidad al armador, el juez deberá imponer una sanción de carácter civil, consistente en la indemnización por los daños y pérdidas causadas, y sanciones penales cuando se haya cometido fraude o cuando haya existido intencionalidad en la comisión del hecho<sup>151</sup>.

---

<sup>151</sup> VIDALI, *Saggio critico sull'accertamento del sinistro di mare...*p. 269 “la sanzione puo essere di carattere civile (...) però anche penale” sobre todo en los supuestos en los que se hubiera descubierto que alguno de los agentes de la navegación “aveva indebitamente approfittato delle contingenze”.

Llegados a este punto, y teniendo en cuenta que Justiniano extendió el procedimiento de investigación a todos los empresarios marítimos, nos preguntamos qué ocurre con los empresarios privados que sufren un accidente marítimo y sobre los que no se prevé la posibilidad de quedar exonerados, ¿van a estar obligados a indemnizar a los cargadores por las mercancías perdidas? Sobre esta cuestión, entendemos que no se adoptó este criterio, es decir, el establecimiento de un procedimiento de investigación en los supuestos de naufragio, para ampliar la tutela reconocida al *navicularius* a todos los empresarios marítimos, sino para garantizar los intereses de los particulares que contrataban el servicio de transporte y que sufrían pérdidas como consecuencia del accidente.

En cualquier caso, consideramos que el transporte privado no fue muy frecuente, sobre todo a partir del momento en que se convirtió en una actividad obligatoria y no se admitían excusas para el ejercicio del mismo<sup>152</sup>.

La última parte del C.11.6.3, hace mención expresa a los períodos aptos para la navegación, *-Susceptionis autem necessitas ex Kalendis Aprilis in diem Kalendarum Octobris mansura servabitur-* de modo que, podemos entender que el legislador quiere dejar constancia que, si el accidente tiene lugar en los meses pocos propicios, la respuesta judicial sería contundente, atribuyendo la responsabilidad al *navicularii* que

---

<sup>152</sup> Como ya analizamos en el capítulo 1 al referimos expresamente a la figura del *navicularius*.

afrontó la expedición en tales circunstancias, a menos que, como analizamos en un momento anterior, el empresario marítimo haya sido incentivado por el Estado para la realización del transporte, en cuyo caso sabemos que la asunción del riesgo, y en consecuencia, la atribución de responsabilidad en caso de accidente, corresponde al Estado.

Por último, la constitución dada por los emperadores Honorio y Teodosio, recogida en C.11.6.6<sup>153</sup>(409) establece que cuando se trate de un naufragio fortuito, no es necesario realizar la comunicación del accidente puesto que la culpabilidad no sería atribuible a ninguno de los agentes de la navegación.

En el caso de daños en la nave o pérdidas en las mercancías, por mínimas que fueran, y, si del procedimiento quedara acreditada la existencia de culpa, éstas serían asumidas por un *concilium nauclerorum* integrado por los miembros de la corporación de pertenencia, los cuáles estarían obligados a cumplir *pro rata scilicet contingentes muneris*<sup>154</sup>.

---

<sup>153</sup> C.Th. 13.5.32

<sup>154</sup> De Salvo considera que los navicularii deben responder “*in proporzione della parte del frumentarius commeatus..che ogni corpus naviculariorum avrebbe dovuto trasportare*” a diferencia de la opinión de Solazzi que entiende que la responsabilidad está en función del número de naves que se poseen dentro del corpus. DE SALVO, *Economia Privata e Pubblici servizi...*, pp. 361-368. En palabras de SOLAZZI, S., Su C. I. 11. 6, *De naufragiis...*, op.cit. p.173, este deber sólo tendría lugar si puede acreditarse culpa o falta de diligencia a la hora

A modo de conclusión, respecto a la protesta y el procedimiento de investigación del naufragio podemos señalar lo siguiente:

1.- los plazos para efectuar la denuncia y para el posterior procedimiento de investigación están claramente diferenciados. En el primer caso, se establece un periodo ordinario de un año y extraordinario de dos cuando se tratara de expediciones alejadas, desde la llegada a puerto. Por su parte, el *iudex*, dispone de un plazo de dos años, a contar desde la recepción de la declaración del *navicularius* y de los testigos para realizar las averiguaciones pertinentes y concluir con una sentencia que impute la culpabilidad o no en la ejecución del transporte y la imposición de las sanciones civiles o penales que correspondan. La fijación de estos plazos y la celeridad en la conclusión del procedimiento viene a proteger un sector estratégico para el desarrollo comercial, político y económico del Imperio, como es el comercio marítimo.

2.- Se reconoce al *iudex* libertad para efectuar las averiguaciones en la búsqueda y en la valoración de las pruebas aportadas, que obviamente, deben girar en torno al suceso o al hecho mismo del naufragio.

Es por ello, que las fuentes hacen especial mención al testimonio de los testigos que pudieran revelar alguna información sobre los hechos o sobre los sujetos de la

---

de afrontar el riesgo. En caso contrario, entiende que no ha lugar a la contribución.

navegación, y que se obtiene por la sumisión al interrogatorio y, en ocasiones, por el empleo de la tortura.

3.- el procedimiento de investigación interesa fundamentalmente al *navicularius*, que puede quedar exento de toda responsabilidad pero también a la *annona*, para no conceder tal beneficio de un modo indiscriminado, y en particular, cuando pudiera acreditarse conducta culposa o dolosa de los mismos o la comisión de un fraude sobre las mercancías que viajaban a riesgo de ésta.

## **CAPITULO 5**

## CAPITULO 5

### 5.1.- Salvamento en derecho romano: tutela de la propiedad de los bienes naufragados.

En Derecho Romano, no existió el concepto de salvamento tal y como lo conocemos en la actualidad, entendido como “*el conjunto de actividades prestadas a personas, a un buque o a cosas para superar una situación de peligro en cualesquiera aguas navegables*”<sup>155</sup>, de modo que como antecedentes al mismo debemos remitirnos al llamado *naufragium* que se caracterizaba por la recuperación de los efectos naufragados como consecuencia de accidentes marítimos y el respeto a la propiedad de los bienes, no siendo posible el salvamento preventivo tendente a evitar la pérdida de la nave, su cargamento y las vidas humanas mediante el auxilio o la asistencia en situaciones de peligro, al encontrarnos con naves con escasas posibilidades técnicas para ello, en el curso de una navegación<sup>156</sup>.

---

<sup>155</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I., *Compendio de Derecho Marítimo*, Madrid 2014, p.337

<sup>156</sup> MORRAL SOLDEVILLA, R., *El salvamento marítimo...*, pp.57-83, GABALDON GARCÍA, J.L Y RUIZ SOROA, J.M., op.cit, pp. 712 y ss.

De forma indirecta, se alude a “salvar la nave y las mercancías”, en el estudio de lo que hoy conocemos como avería gruesa, aunque no se encuadra en el concepto de salvamento, ya que se trata de un acto que se realiza con el objeto de aligerar la nave y evitar con ello el hundimiento y la pérdida de las mercancías transportadas, y no exige para su realización la intervención de terceros.

Otro supuesto que podemos interpretar como operación de salvamento, es el auxilio que se prestaba a grandes embarcaciones para poder entrar a los ríos o atracar en los puertos, mediante el trasbordo de las mercancías a una nave de menor tamaño, la asistencia de barqueros y las operaciones de recuperación y extracción por los llamados *urinadores*.

En ese sentido, lo primero que debemos determinar es cómo afecta a los intereses de los propietarios de los buques y de las mercancías el haber sufrido un accidente marítimo, qué ocurre con las mercancías, si se conserva el derecho a la propiedad o al perderse adquieren la naturaleza de *res derelictae*, y por lo tanto, son susceptibles de apropiación por quién lo encuentre. En definitiva, nos disponemos a analizar el destino jurídico de las cosas arrojadas al mar para salvar la nave o que se pierden tras el incidente de naufragio, partiendo de lo dispuesto en distintas fuentes jurídicas.

El derecho de propiedad sobre los naves y otros bienes hundidos o arrojados con el objeto de salvaguardar la nave y sus pertrechos, superó la concepción primitiva del *ius*

*naufragii*<sup>157</sup> que permitía la apropiación de los bienes por aquellos que lo encontraran, adquiriendo una importancia fundamental en el estudio y la regulación del incidente de naufragio y el resto de accidentes marítimos, respetando y tutelando el derecho de propiedad<sup>158</sup> frente a cualquier acto de

---

<sup>157</sup> En una etapa más antigua, el apoderamiento de los bienes afectaba tanto a los bienes varados, que llegaban a la orilla por haber sido arrojados, a los naufragos, como a las naves que atracaban en puerto sin autorización de las autoridades locales y que podían ser capturadas por los vecinos del lugar, que se apropiaban de las mercancías, y que, posteriormente provocaban los accidentes mediante la simulación de falsos faros. El Talmud de Jerusalém también reconoce la práctica del *ius naufragii* “los objetos salvados de las garras de un león...de una tormenta en el mar...te pertenecen” añadiendo con posterioridad “en el caso que el propietario hubiera renunciado a ellas”. Entendemos que esta apostilla es una influencia del concepto romano de *derelictio*, que admitió la pérdida del dominio sobre tales bienes siempre que exista intención de abandono por su legítimo propietario. Vid. PURPURA, G., *Ius Naufragii, Sylai e Lex Rhodia...*, pp. 275 y ss. PURPURA, G., *Relitti di navi e diritto del fisco. Una congettura sulla Lex Rhodia*, AUPA 36, 1976 pp.280 y ss. PURPURA, G., *La protezione dei giacimenti archeologici in acque internazionale e la Lex Rhodia del mare*. In AA.VV. (a cura di), *Mediterraneum. Tutela e valorizzazione dei beni culturali ed ambientali, Collana monografica per la tutela e valorizzazione dei beni culturali* dell'Università “L'Orientale” di Napoli, 2004, pp.13-27, 71-72, SCHIAPPOLI, D., *Il ius naufragii secondo...*, p. 137-157. PINZONE, A., *Naufragi, fisco e trasporti marittimi...*, p.68. ANDRICH, DI, v. *Naufragio*, t 2, Turín, 1904, p 1303-1312. ROUGÉ, J., *Recherches sur...*, p.336.

<sup>158</sup> La reiteración de la prohibición y el incremento de la pena no jugaron a favor del cumplimiento de la norma, Vid. Ulpiano 56, *ad. Ed.* en D.47.9.1 *actio in quadruplum*, Paulo 54. *ad. Ed.* en D. 47.9.4, Paulo 34 *ad. Ed.*, D.14.2.2.8, Gayo 2 en D.41.1.9.8 y Juliano 2 *ex Min.*, D.14.2.8. Pasamos de la *actio in quadruplum*, a la *rellegatio* y la condena *ad metalla* en función de la calidad de las personas, de acuerdo a lo dispuesto por el Divino Antonino en D. 47.9.4.

latrocinio y despojo y cualesquiera derecho del fisco<sup>159</sup>, no aplicando el principio general de abandono que convierte al bien en una *res nullius*, y por tanto, susceptible de apropiación, considerando que tanto en la echazón de mercancías como en el hundimiento de la nave, no queda acreditada la intencionalidad del legítimo propietario de abandonar las mismas, “*res autem iacta domini manet, nec fit adprehendentis, quia pro derelicto non habetur*<sup>160</sup>”, sino el interés por salvar la

---

<sup>159</sup> Por lo que respecta al posible derecho del fisco de retención y posterior venta de las mercancías arrojadas al mar para aligerar la nave en caso de tempestad, en aplicación de la Lex Rhodia, se reconoce la exención del pago del *portorium* por tales mercancías y la prohibición del decomiso en los casos de echazón para evitar el hundimiento. PINZONE, A., *Naufragi, fisco e trasporti marittimi* p.86. Volucio Meciano, *ex lege Rhodia.*, D. 14.2.9, tutela el derecho de propiedad sobre los bienes naufragados al negar el derecho del fisco sobre las mercancías. Por su parte, Marciano, *De Delat.*, D.39.4.16.8 excluye cualquier derecho del fisco “*si propter necessitatem tempestatis expositum fuerit*, rompiendo con la regla general aplicada por los publicanos, de exigir el pago del impuesto desde el momento en el que las mercancías tomen tierra. Al mismo tiempo, la constitución dada por el emperador Antonino a Máximo, recogida en la Constitución dada por el emperador Antonino a Máximo recogida en C. 11.6.1: “*quando naufragio navis expulsa fueris ad littus, vel si quando reliquam terram attigerit, at dominos pertineat; **fiscus meus sese non interponat**. Quod enim ius habet fiscus meus in aliena calamitate, ut de re tam luctuosa compendium sectetur*” donde queda patente el interés del legislador por tutelar o defender los intereses de quienes sufrían la pérdida de la nave y su contenido. PURPURA, G. *Relitti di navi e diritti del fisco. pp.18 y ss.* PINZONE, op. cit. p. 67 y ss.

<sup>160</sup> Paulo 34, ad. Ed., D.14.2.2.8. Las cosas alijadas no pueden ser objeto de ocupación, debiendo ser restituidas a sus legítimos propietarios, porque no se puede presumir que se arrojan las mismas con la intención de renunciar a la

integridad de la nave y el resto de las mercancías, salvo reconocimiento expreso del titular al haber perdido cualquier esperanza de recuperación, en cuyo caso, sería legítima la apropiación por el hallazgo. En palabras de Javoleno 11 ex. Cass., D. 41.1.58<sup>161</sup>:

*“Quaecumque res ex mari extracta est, non ante eius incipit esse qui extraxit, quam dominus eam pro derelicto habere coepit”.*

En este contexto, no vamos a entrar a analizar el destino de los bienes cuando se trate de especies públicas o pertenecientes a la *annona*, puesto que sobre ello nos hemos referido en momentos anteriores, en particular, cuando hablabamos de la asunción del *periculum* en el transporte de mercancías y el interés de la *annona* por la investigación de los naufragios.

---

propiedad, sino con la finalidad de salvar la nave y el resto de la carga. En idéntico sentido se pronuncia Juliano *ex Min.*, D.14.2.8: *“Qui levandae navis gratia res aliquas proiciunt, non hanc mentem habent, ut eas pro derelicto habeant...”* y Gayo 2, *res. Cott.*, D.41.1.9.8 *“quae in tempestate maris levandae navis causa eiiciuntur; hae enim dominorum permanent, quia non eo animo eiiciuntur...”*

<sup>161</sup> BURDESE, A. *In tema de res derelictiae*, BIDR, 1989, p.630. En palabras del autor, la pérdida de la propiedad es automática desde que el abandono es definitivo, independientemente de que haya habido o no declaración de voluntad en ese sentido. Por su parte, VACCA, L., *“Derelictio” e acquisto delle “res pro derelictio habitae”*, Lettura delle fonti e tradizione sistematica, Milán, p.55. condiciona la ocupación por *derelictio* de *res Mancipi* y *nec Mancipi* a la certeza del abandono del propietario y la posibilidad de poder probarlo en sede judicial.

Antes de proceder al análisis y estudio de lo antedicho, debemos recordar que existe una obligación legal de asistir y auxiliar a aquellos que se encuentren en situación de peligro, con riesgo de pérdida de mercancías y de la nave<sup>162</sup>. Este deber de asistencia tutelado con la imposición de las penas prevista por la *Lex Corneliae* para los sicarios, aparece recogido en la segunda parte del fragmento de Ulpiano 56, *ad. Ed.* en D. 47.9.3.8:

“... *item alio Senatusconsulto cavetur, eos, quorum fraude aut consilio naufragi suppressi per vim fuissent, ne navi vel ibi periclitantibus opitulentur, legis Corneliae, quae de sicariis lata est...*”

El Senadoconsulto *Claudianum de Sicariis* al cual alude Ulpiano, sometía a las pena de la ley de *sicariis* a los que hubiesen cometido actos de violencia, depredación o latrocinio contra las víctimas de un naufragio o que impidiera que fueran asistidos por los propios náufragos o por terceros que acuden en la ayuda de los mismos.

Para apoyar las afirmaciones respecto de la tutela de la propiedad y de los bienes y la prohibición de la *direptio ex*

---

<sup>162</sup> MATAIX FERRÁNDIZ, E., *La nave como unidad jurídica en Derecho romano: Algunas reflexiones en torno a D.47.9.3.8 (Ulp.56 ad. Edict)* en la Actividad de la Banca y los negocios mercantiles en el Mare Nostrum, 2015, pp.525-540. Analiza en su estudio el concepto de nave entendido como un todo orgánico, destacando que todo daño que afecte a una parte de la nave o algunos de sus elementos, es concebido como un ataque a la integridad de la nave en su conjunto.

*naufragio*, vamos a proceder al análisis de algunos textos jurídicos que se pronuncian sobre tales extremos y en particular, a aquellos que hacen mención expresa al naufragio.

En primer lugar, vemos cómo se prohíbe la adquisición por prescripción adquisitiva de los bienes encontrados en el mar como consecuencia del incidente de naufragio, según la disposición dada por Javoleno 7 *ex. Cass.*, y contenida en D. 41.2.21.1 “*Quod ex naufragio expulsum est, usucapi non potest, quoniam non est in derelicto, sed in deperdito*”, la cual debemos poner en relación con D.41.2.21.2, que extiende la prohibición sobre los bienes arrojados al mar para salvar la nave, estableciendo que no son susceptibles de ser apropiados porque en tales caso no existe *animus dereliquendi* sino intención de conseguir un resultado útil, como es la salvación de la embarcación y el resto de mercancías que se hallen en la misma “*quoniam non potest videri id pro derelicto habitum, quod salutis causa interim dimissum est*”.

En idéntico sentido se pronuncia Juliano 2 *ex. Min.*, D. 41.7.7<sup>163</sup>, al reconocer que no pueden ser usucapidas las cosas arrojadas al mar porque no se consideran abandonadas y Gayo 2 *res. Cott.*, D.41.1.9.8<sup>164</sup>, que no sólo reconoce el derecho de

---

<sup>163</sup> D. 41.7.7: “*Si quis merces ex nave iactatas invenisset, num ideo usucapere non possit, quia non viderentur derelictae, quaeritur; sed verius est, eum pro derelicto usucapere non posse*”.

<sup>164</sup> D.41.1.9.8 “*...quae in tempestate maris levandae navis causa eiiciuntur; hae enim dominorum permanent, quia non eo animo eiiciuntur, quod quis eas habere*

propiedad en los casos de alijo, sino que advierte que comete hurto aquel que se apropia de las mercancías arrojadas al mar en tales circunstancias.

Por otro lado, encontramos en un texto de Paulo 3, *epit. Alf.* recogido en D.14.2.7, el reconocimiento expreso del derecho a la propiedad de los bienes que se hayan podido recuperar tras el incidente de naufragio “ *Cum depressa navis aut deiecta esset, quod quisque ex ea suum servasset, sibi servare respondit, tamquam ex incendio*”, al igual que Ulpiano, que afirma la conservación de la propiedad, y en consecuencia, prohíbe la ocupación o la apropiación ilegítima, estableciendo una sanción para quien vulnerase este principio, consistente en el cuádruplo del valor del bien, Ulpiano 19, *ad. Ed.* en D.41.1.44 “*et si naufragio quid amissum sit, non statim nostrum esse desinere; denique quadruplo teneri eum, qui rapuit*”.

Sin perjuicio de lo anterior, debemos partir de la idea que en Derecho romano es lícita la recogida y extracción de los bienes naufragados como recoge Ulpiano 8 de *off. Pro.*, D.47.9.12:

“*Licere unicuique naufragium suum impune coligere, constat; idque Imperator Antoninus cum Divo patre suo rescripsit*”.

---

*non vult, sed quod magis cum ipsa nave periculum maris effugiat; qua de causa si quis eas fluctibus expulsas vel etiam in ipso mari nactus lucrandi animo abstulerit, furtum committit*”

Ahora bien, hablamos de la licitud de la recuperación de bienes perdidos a raíz de un incidente en la navegación que obliga al alijo de las mercancías, o como consecuencia del incidente de naufragio, y como veremos, no atribuye al hallador con inmediatez la titularidad de los bienes encontrados porque se parte de la premisa de que no se trata de bienes abandonados.

Otra cuestión bien distinta, es que se permitieran los ataques a las naves o los actos de expoliación y despojo en tales circunstancias.

El legislador romano se preocupó por la seguridad en la navegación y el correcto desarrollo de la actividad comercial, por lo que se dictaron normas para proteger a los transportistas y propietarios frente a la acción de terceros, dirigidas a la provocación de accidentes, o en el caso de que hubieran tenido lugar, para evitar los actos de apoderamiento ilícito.

La consolidación del principio del respeto a la propiedad de los bienes naufragados y la protección y tutela sobre los mismos, se configuró de un modo paulatino a medida que se iba superando la concepción primitiva de la institución, que permitía los actos de apropiación, las expoliaciones y despojos sobre los bienes, como ya indicamos al inicio del capítulo. Así, en un edicto del emperador Adriano se pone de manifiesto la prohibición de la *direptio ex naufragio*, considerando robo la apropiación ilegítima de bienes procedentes de naves varadas, encalladas o hundidas, por quienes tuvieran la posesión de bienes en la orilla. Veamos, Calístrasto 2, *Quaest. D. 47.9.7*

*“Ne quid ex naufragiis diripiatur vel quis extraneus interveniat colligendis eis, multifariam prospectum est. Nam et divus hadrianus edicto praecepit, ut hi, qui iuxta litora maris possident, scirent, si quando navis vel inficta vel fracta intra fines agri cuiusque fuerit, ne naufragia diripiant, in ipsos iudicia praesides his, qui res suas direptas queruntur, reddituros, ut quidquid probaverint ademptum sibi naufragio, id a possessoribus recipiant. De his autem, quos diripuisse probatum sit, praesidem ut de latronibus gravem sententiam dicere. Ut facilius sit probatio huiusmodi admissi, permisit his et quidquid passos se huiusmodi queruntur, adire praefectos et ad eum testari reosque petere, ut pro modo culpae vel vincti vel sub fideiussoribus ad praesidem remittantur. A domino quoque possessionis, in qua id admissum dicatur, satis accipi, ne cognitioni desit, praecipitur. Sed nec intervenire naufragiis colligendis aut militem aut privatum aut libertum servumve principis placere sibi ait senatus”*

En este fragmento, Calístrato destaca la existencia del Edicto del emperador Adriano, por el que se trató de evitar los actos de apropiación ilícita y violenta de bienes, fruto de un naufragio, considerando la posibilidad de que los poseedores de los terrenos cercanos a las orillas pudieran ser llamados a declarar como testigos en tales casos, con el objeto de procurar a sus legítimos propietarios la recuperación de los bienes perdidos tras el incidente.

Al mismo tiempo, debemos señalar la promulgación de un edicto, por el que se sancionaron todas las conductas delictivas

que se aprovechaban de los sucesos acaecidos para apropiarse ilícitamente de los bienes u objetos, condenando al cuádruplo del valor, si se interpone la acción en el plazo de un año, y transcurrido ese período por el valor de los bienes, según nos describe Ulpiano 56, *ad. Ed.*, D.47.9.1: “*in eum, qui ex incendio ruina naufragio rate nave expugnata quid rapuisse recepisse dolo malo damnive quid in his rebus dedisse dicetur: in quadruplum<sup>165</sup> in anno, quo primum de ea re experiundi potestas fuerit, post annum in simplum iudicium dabo. Item in servum et in familiam iudicium dabo*”.

Por otro lado, dentro del mismo título, encontramos disposiciones que prohíben la expoliación y el despojo durante o con posterioridad al accidente, para proteger y tutelar a los propietarios que conservan el interés por recuperar las mercancías, y que, al mismo tiempo, parecen establecer distinciones entre los actos de depredación o despojo y el robo o hurto de los mismos.

Así, destacamos el fragmento de Ulpiano 56 *ad. Ed.*, D. 47.9.1.5 “*si quid ex naufragio hic illud quaeritur, utrum, si quis eo tempore tulerit, quo naufragium fit, an vero et si alio tempore, hoc est post naufragiumque: nam res ex naufragio etiam hae dicuntur, quae in litore post naufragium iacent. Et*

---

<sup>165</sup> FERRINI, C., *Diritto Penale Romano*, Roma, 1976, p. 230, parifica la pena a la de la rapina en los supuestos de incendio ruina y naufragio, entendiendo que en cualquiera de las circunstancias descritas la víctima se encuentra atemorizada y las posibilidades de reacción ante actitudes violentas de los atacantes son escasas.

*magis est, ut de eo tempore*”, y Gayo D.47.9.3 *et loco*, dando continuidad a un texto de Ulpiano D. 47.9.3: “*Quo naufragium fit vel factum est, si quis rapuerit, incidisse in hoc edictum videatur. Qui autem rem in litore iacentem, postea quam naufragium factum est, abstulit, in ea condicione est, ut magis fur sit, quam hoc edicto teneatur, quemadmodum is, qui quod de vehiculo excidit, tulit; nec rapere videtur, qui in litore iacentem tollit*”, las cuales parecen establecer diferencias según los actos tengan lugar en un momento u otro, es decir, si acontecen en el mismo momento del accidente o en un momento posterior, considerando tales conductas constitutivas de un delito de rapina y no suceptibles de la aplicación del edicto. En ese sentido, podemos entender que los actos de depredación y despojo serían aquellos que tienen lugar en el momento en el que acaece el incidente, mediante el empleo de la fuerza y de la violencia, aunque creemos que también cometen depredación, aquellos que no emplean la violencia pero que se aprovechan de la situación de desconcierto y conmoción generada, para la ejecución del ilícito, como podrían ser los miembros de la tripulación o quienes prestan asistencia a la nave y advierten la posibilidad de apoderarse de algunos bienes. “*posse etiam dici ex naufragio rapere, qui, dum naufragium fiat, in illa trepidatione rapiat*”<sup>166</sup>.

---

<sup>166</sup> Paulo 54, *Com. Ed. D.47.9.4*

## 5.2. Hallazgos y extracciones voluntarias o fortuitas

En este apartado vamos a analizar los hallazgos y extracciones voluntarias, realizados por aquellos que no están ligados a los propietarios de los bienes por una relación contractual sino que los descubren en el desarrollo de una actividad o de manera fortuita.

Hablamos del rescate de mercancías arrojadas al mar para aligerar la nave y aquellos que se han perdido como consecuencia de un incidente en la navegación.

De un modo más explícito, podemos afirmar que nos encontramos ante un supuesto de salvamento voluntario de bienes, si concurren los siguientes presupuestos:

1.- Inexistencia de vínculo contractual entre las partes para la recuperación de los efectos, y reconocimiento por el hallador de que no se adquiere la propiedad de los bienes encontrados al no tratarse de *res derelictiae*, destacando que la apropiación ilegítima de los mismos supone la comisión de un delito de hurto, tal y como se extrae de lo dispuesto por Ulpiano 41 *ad. Sab.*, D. 47.2.43.11<sup>167</sup>:

---

<sup>167</sup>THOMAS, J.A.C., *Animus furandi*, IURA, 19, 1968, pp.20-21. VACCA, L., *“Derelictio”...*, p. 92

*“Si actum ex nave factum alius tulerit, an furti teneatur? Quaestio in eo est, an pro derelicto habitum sit<sup>168</sup>. Et si quidem derelinquentis animo iactavit, quod plerumque credendum est, quum sciat periturum, qui invenit, suum fecit, nec furti tenetur<sup>169</sup>. Si vero non hoc animo<sup>170</sup>, sed hoc, ut, si salvum fuerit, haberet, ei, qui invenit, auferendum est, et si scit hoc, qui invenit, et animo furandi tenet, furti tenetur. Enimvero si hoc animo, ut salvum facere domino, furti non tenetur; quodsi putans simpliciter iactatum, furti similiter non tenetur”.*

En este fragmento, que se enmarca dentro del título II relativos a los hurtos, el jurista hace un análisis de las distintas situaciones que se pueden plantear en relación al bien u objeto encontrado encontrado, para determinar posteriormente, si la conducta que realiza el hallador es constitutiva de un delito de hurto y si puede adquirir la propiedad de los mismos.

En ese sentido, la atribución de la propiedad al hallador, sólo sería posible si existe *animus dereliquendi* por parte de su dueño, es decir, si en el momento en el que se arrojan las mercancías al mar o a los ríos, no existe intención de

---

<sup>168</sup> En idéntico sentido vid. Ulpiano 41 *ad. Sab.* en D.41.2.43.6 *“sed et si non fuit derelictum, putavit tamen derelictum, furti non tenetur”.*

<sup>169</sup> Ulpiano 41, *ad. Sab.* en D. 47.2.43.5: *“Quodsi dominus id dereliquit, furtum non fit eius”*

<sup>170</sup> *Ibidem*, D. 47.2.43.7: *“Sed si neque fuit, neque putavit, iacens tament tulit, non ut lucretur, sed redditurus ei, cuius fuit, non tenetur furti”.*

recuperarlas sino de considerarlas perdidas *“quaecumque res ex mari extracta est, non ante eius incipit esse qui extraxit, quam dominus eam pro derelicto habere coepit”*<sup>171</sup>. Tampoco se comete hurto si se retiene la mercancía con la intención de devolverla o si no estando abandonada se cree que si lo está. En cualquier caso, debemos partir, que como regla general tanto cuando se alijan mercancías<sup>172</sup> para salvar la nave, como en los supuestos de naufragio o hundimiento, no existe intención de abandonar los objetos, sino que ante tales circunstancias la idea que subyace es la de la recuperación posterior de los objetos arrojados o perdidos, recogido también como obligación cuando se tenga conocimiento del lugar en el que se encuentran *“...quippe si invenerint eas, ablatturos, et si*

---

<sup>171</sup> D. 41.1.58.

<sup>172</sup> Para reforzar el argumento que prohíbe la apropiación de las mercancías arrojadas al mar para salvar la nave vamos a citar un fragmento de Juliano 2 ex. Min. contenido en D.41.7.7, donde se prohíbe la usucapión de mercancías arrojadas al entender que no adquieren la condición de *res derelictae*, *“si quis merces ex nave iactatas invenisset, num ideo usucapere non possit, quia non viderentur derelictae, quaeritur. sed verius est eum pro derelicto usucapere non posse”*, y otro texto de Gayo 2, *rer. Cott.* recogido en D. 41.1.9.8, que se pronuncia en idéntico sentido que el anterior, añadiendo que comete hurto quien se apropia de bienes arrojados en caso de peligro para salvar la nave, *“Alia causa est earum rerum, quae in tempestate maris levandae navis causa eiciuntur: hae enim dominorum permanent, quia non eo animo eiciuntur, quod quis eas habere non vult, sed quo magis cum ipsa nave periculum maris effugiat. qua de causa si quis eas fluctibus expulsas vel etiam in ipso mari nactus lucrandi animo abstulerit, furtum committit”*

*suspicati fuerint, in quem locum eiectae sunt*<sup>173</sup>...” En ese sentido, encontramos referencias sobre el salvamento de bienes en los casos de accidente, en las normas procedentes del derecho rodio contenidas en el libro 53, título 8, fragmento 31 de los Basílicos:

Ἐὰν ὁ ἔμπορος φορτώσῃ τὸ πλοῖον, καί τι συμβῆ τῷ πλοίῳ τὰ σωζόμενα πάντα εἰς συμβολὴν ἐρχέσθωσαν ἑκατέρωθεν. τὸ δὲ ἀργύριον ἐὰν σώζηται, πέμπτας ἀποδιδότω· ὁ δὲ ναύκληρος καὶ οἱ ναῦται βοηθείας παρεχέτωσαν εἰς τὸ σῶσαι

*“Si mercator navem oneraverit, et navi quid acciderit, omnia, quae salva supersunt, in contributionem utrimque veniant. Quodsi argentum salvum fiat, quintas solvat: magister vero cum nautis open ferat, ut servetur”.*

En este pasaje, se establece la obligación que tienen todos los miembros de la tripulación de procurar la recuperación de los bienes o mercancías hundidas tras un accidente, y el derecho que se les reconoce a participar de lo salvado en una quinta parte de su valor de cara a la necesidad de contribuir. Vemos como es la propia tripulación la que desarrolla las labores de recuperación, aunque en la práctica

---

<sup>173</sup> Juliano 2 *ex Min.*, D.14.2.8: *Qui levandae navis gratia res aliquas proiciunt, non hanc mentem habent, ut eas pro derelicto habeant, quippe si invenerint eas, ablaturos et, si suspicati fuerint, in quem locum eiectae sunt, requisituros: ut perinde sint, ac si quis onere pressus in viam rem abiecerit mox cum aliis reversurus, ut eandem auferret.*

sean otros sujetos los encargados de la ejecución de tales actividades.

2.- Debe tratarse de una recuperación o extracción fortuita, circunstancial, sin que exista conocimiento de la titularidad de los bienes encontrados o interés lucrativo o de apropiación sobre los mismos, lo que lleva a la puesta en conocimiento del hallazgo con el objeto de que el bien o las mercancías puedan ser reclamados por su titular, y para evitar que el hallador sea condenado por un delito de hurto. Para ello, analizaremos lo dispuesto por Ulpiano 41 *ad. Sab. D.* 47.2.43.8:

*“Proinde videamus, si nescit cuius esset, sic tamen tulit quasi redditurus ei qui desiderasset vel qui ostendisset rem suam, an furti obligetur. Et non puto obligari eum. Solent plerique etiam hoc facere, ut libellum proponant continentem invenisse se et redditurum ei qui desideraverit: hi ergo ostendunt non furandi animo se fecisse”.*

El mencionado fragmento se enmarca dentro del título 2 del libro 47 del Digesto, sobre el hurto. El jurista establece una presunción, al entender que los bienes encontrados no pueden ser considerados como *res nullius* ni como *res derelicta*, al poner de manifiesto como primer presupuesto para no accionar la acción de hurto, que el hallador desconozca quien es el propietario del bien, por lo que se entiende que pertenecen a alguien. Por otro lado, es una cuestión lógica que no se comete hurto sobre las cosas que no tienen dueño ni sobre aquellas que resultan abandonadas. En este contexto, y partiendo de la

disposición analizada, entendemos que se crea la costumbre de comunicar el hallazgo<sup>174</sup>, mediante la exposición del *libellum*, para evitar que sus legítimos propietarios o los titulares de algún derecho sobre el bien hallado pudieran interponer la *actio furti*.

Del texto se infiere, que, al no existir intención lucrativa<sup>175</sup> sobre el bien encontrado sino el interés por la restitución a su propietario, con la comunicación lo que se persigue en primer lugar es obtener la identidad del mismo, porque un presupuesto necesario para no interponer la acción de hurto en el caso que nos ocupa, es que se desconozca la titularidad del bien encontrado, y en segundo lugar, y como consecuencia de lo anterior, constatar la buena fe del hallador y la ausencia de

---

<sup>174</sup> No se admite que podamos considerar que nos pertenece lo que hemos hallado como perdido, a diferencia de lo que ocurre con las *res nullius* o las *res derelictae*. Javoleno ex. Cass. D. 41.1.58: *Quaecumque rex ex mari extracta est, non ante eius incipit esse qui extravit, quam dominus eam, pro derelicto habere coepit*. Gayo, D.41.1.3: *“quod enim nullius est, id ratione naturali occupanti conceditur”*.

<sup>175</sup> Existe una discusión doctrinal respecto de la configuración del delito de hurto en la etapa postclásica. Autores como Albertario, consideran que al margen de la *contrectatio rei*, se considera necesario para la construcción del ilícito no sólo el *animus furandi* sino también el *animus lucri faciendi*. IGLESIAS, J., Derecho romano. Historia e instituciones, Barcelona, 1994, p.421.

*animus furandi*<sup>176</sup>, entendido como elemento esencial para la construcción del ilícito.

Una vez realizada la comunicación, debemos considerar que las fuentes no establecen el plazo de exposición pública de tal hallazgo, lo cual es determinante para conocer a partir de qué momento puede el hallador disponer del bien u objeto encontrado, ante la ausencia de reclamación por su legítimo propietario.

En ese sentido, haciendo una interpretación analógica de la adquisición de la propiedad de los bienes por *usucapio*<sup>177</sup>, podría admitirse la adquisición por prescripción adquisitiva, aún cuando existen disposiciones que lo prohíben expresamente<sup>178</sup>. Ahora bien, creemos que el hecho de que se trate de un hallazgo fortuito, sin conocimiento de la identidad de su titular ni de las circunstancias por las que se han perdido los mismos,

---

<sup>176</sup> WATSON, A., *Acquisition of ownership by "traditio", to an "extraneus"*, SDHI 33, 1967, p. 197. MOLÈ, M., *Una vexata quaestio in tema di furto*, en Studi in Onore di Edoardo Volterra, vol. III, 1971, p. 86 ss.

<sup>177</sup> Ulpiano, 19.8: *Usucapio est dominii adeptio per continuationem possessionis anni vel biennii: rerum mobilium anni, immobilium bienni*. Modestino; Pandectas, libro 5, "*usucapio est adiectio dominii per continuationem possessionis temporis lege definiti*". Usucapio es la adquisición del dominio por la posesión continuada de una cosa durante un cierto tiempo, destacando que debe tratarse de *res habilis* y existir *iusta causa possessionis*, aunque vemos como tanto Ulpiano como Modestino consideran suficiente el uso continuado del bien u objeto para entender que se adquiere por usucapión.

<sup>178</sup> D.41.2.21.1-2, D.41.7.7 y D.41.1.9.8

y la comunicación del descubrimiento para favorecer la restitución sin conseguir la localización de su dueño, justifican la posibilidad de la adquisición por el transcurso del tiempo, al entender que no existe intención de recuperación o su titular las considera abandonadas.

No obstante, del texto se evidencia que no existe intencionalidad de apropiarse del bien o bienes encontrados, sino de restituir la propiedad a su titular, por lo que cabría preguntarse si puede el hallador renunciar a la propiedad del bien encontrado cuando concluyan los plazos previstos para la *usucapio*, o si se puede ceder a favor de otra persona aun cuando no exista el poder de disposición sobre el mismo.

Por otro lado, debemos poner en relación el anterior fragmento con lo dispuesto por Ulpiano en Comentarios a Sabino 41, en D.47.2.43.9:

*Quid ergo, si εὑρετρα<sup>179</sup> (inventionis praemia), quae dicunt, petat? Nec hic videtur furtum facere, etsi non probe petat aliquid.*

En este supuesto, pregunta el jurista si comete hurto aquel que solicita un premio o recompensa por el hallazgo.

---

<sup>179</sup> ATKISON, K.M.T., *Rome and the "Rhodian Sea-Law"*, p. 91. Según el autor, se trata de una construcción del derecho griego del cual no tenemos mucho conocimiento, salvo lo referente a las normas sobre echazón de las mercancías, y las reglas aplicables al Derecho marítimo que llegan hasta nuestros días a través del Edicto del Pretor que conserva términos y técnicas desarrolladas y aplicadas en el derecho griego.

Teniendo en cuenta que no existe intención de apropiarse del bien y quedando acreditada la ausencia de *animus furandi*, podemos entender que el hallador solicite una recompensa por el hallazgo puesto que consigue la restitución a su propietario, aunque tal posibilidad no esté contemplada en las fuentes y que la mera solicitud de una gratificación no implica la comisión de un delito de hurto. No obstante, dado que se obliga a entregar el bien a su legítimo dueño, asume implícitamente el deber de custodia del mismo.

Esta actuación por parte de los sujetos que intervienen de forma espontánea en la recuperación de restos, nos permite encuadrar la naturaleza contractual de la extracción voluntaria dentro de una *negotiorum gestio*<sup>180</sup>, puesto que entendemos

---

<sup>180</sup> El origen de la institución y la necesidad y utilidad de la misma viene perfectamente definida por Justiniano en Inst. 3. 27. 1 “*Igitur cum quis absentis negotia gesserit, ultro citroque inter eos nascuntur actiones, quae appellantur negotiorum gestorum: sed domino quidem rei gestae adversus eum qui gessit directa competit actio, negotiorum autem gestori contraria. quas ex nullo contractu proprie nasci manifestum est: quippe ita nascuntur istae actiones, si sine mandato quisque alienis negotiis gerendis se obtulerit: ex qua causa ii quorum negotia gesta fuerint etiam ignorantes obligantur. idque utilitatis causa receptum est, ne absentium qui subita festinatione coacti, nulli demandata negotiorum suorum administratione, peregre profecti essent, deserentur negotia: quae sane nemo curaturus esset, si de eo quod quis impendisset nullam habiturus esset actionem. sicut autem is qui utiliter gesserit negotia, habet obligatum dominum negotiorum, ita et contra iste quoque tenetur, ut administrationis rationem reddat. quo casu ad exactissimam quisque diligentiam compellitur reddere rationem: nec sufficit talem diligentiam adhibere, qualem suis rebus adhibere soleret, si modo alius diligentior commodius administraturus esset*

que concurren los presupuestos necesarios para la configuración del mismo, es decir, no existe mandato por parte del propietario del bien para iniciar la búsqueda de los objetos sino que es casual o fruto del desarrollo de cualquier otra actividad, y se realiza en interés<sup>181</sup> objetivo del patrimonio del propietario, en la medida que se le evita un daño o se le proporciona un beneficio con la recuperación de las mercancías. Obviamente, en los casos de hallazgo y recuperación no existe gestión de negocio en sí misma considerada, pero extendemos su contenido en este caso para reconocer que el hallador pueda ser indemnizado,<sup>182</sup> percibiendo el valor de los gastos necesarios para la conservación y todos aquellos derivados de la custodia de los

---

*negotia*". También Ulpiano 10 *ad. Ed.* en D.3.5.1 reconoce la importancia de la institución. GABALDON GARCÍA-RUIZ SOROA, op cit., p. 729 ss.

<sup>181</sup> Para hablar de gestión de negocios es preciso que el gerente haya obrado espontáneamente, sin saberlo la parte interesada y en interés del propietario, puesto que si la gestión la realiza en su propio interés sólo podrá reclamarle si tal gestión supuso un enriquecimiento al dueño. Vid. Juliano 3 en D. 3.5.6.3 *in fine* "*ipse tamen si circa res meas aliquid impenderit, non in id, quod ei abest, quia improbe ad negotia mea accessit, sed in quod ego locupletior factus sum, habet contra me actionem*".

<sup>182</sup> En ese sentido, disponen las fuentes en el título referente a la gestión de negocios, que el dueño sólo está obligado a indemnizar al gerente por sus gastos si eran útiles en el momento en que se hicieron. Vid. Ulpiano 10 *ad. Ed.*, en D.3.5.10.1 "*habet actionem, qui utiliter negotia gessit: non autem utiliter negotia gerit, qui rem non necessariam vel quae oneratura est patrem familias adgreditur*".

mismos, ante una posible reclamación del propietario solicitando la restitución de los bienes, estando legitimado para la retención del bien mientras no se haga efectivo el abono de los gastos. De igual modo, responderá de los bienes custodiados en los casos de dolo, culpa o falta de diligencia en la misma.

Por último, en relación a la posibilidad del reconocimiento del premio por el hallazgo, entendemos que nos referimos al hallazgo de bienes u objetos de un modo fortuito en los que no existe sumersión por parte del hallador para tal fin, o de existir, el hallazgo es consecuencia del desarrollo de una actividad o de la celebración de un contrato con un tercero ajeno a la titularidad de los bienes hallados fortuitamente. Decimos esto, porque las fuentes que comentan y en ocasiones insertan aspectos no contemplados en el Digesto, reconocen la posibilidad de otorgar una décima parte de los bienes localizados en el litoral, a aquellos que los encontraran y trasladaran a la tierra<sup>183</sup>.

*B.53.8.47 in fine “τῶν δὲ ἐκρυπτομένων ἀπὸ θαλάσσης εἰς γῆν, καὶ εὕρισχομένων εἰς πῆχυν ἓνα, λαμβανέτω ὁ ἀποσώζων δέκατον μέρος τῶν ἀποσωζομένων”.*

---

<sup>183</sup> En esta ocasión, entendemos que el hallazgo tiene lugar en el litoral o en zonas muy cercanas a la costa o a la ribera de los ríos, porque nos habla de bienes extraídos a escasa profundidad “*ad unum cubitum demersa reperiuntur*”.

*“...eorum vero, quae a mari reiciuntur in terram, et ad unum cubitum demersa reperiuntur, deciman partem accipiat is, qui salva exportat”.*

En este fragmento, vemos como no existe peligro ni riesgo para el salvador, al encontrarse a escasa profundidad y al no requerir el empleo excesivo de medios, por lo que se justifica que la recompensa sea inferior a lo que le correspondería si se extrajeran a mayor profundidad, como veremos al analizar la actividad de los *urinadores*.

La voluntariedad y espontaneidad en la recuperación de tales objetos, son los aspectos que diferencian el salvamento voluntario del contractual, realizado por profesionales o personal encargado de la recuperación de tales efectos a cambio de una remuneración.

### 5.3. La recuperación y extracción de las mercancías por los *urinators*<sup>184</sup>

Como vimos con anterioridad, queda acreditada la licitud de las extracciones y la recuperación de las mercancías arrojadas o perdidas, por sus legítimos propietarios, o mediante la intermediación de terceros en virtud de la celebración de un contrato para tal fin, y también, los hallazgos fortuitos y extracciones voluntarias por sujetos que no guardan ninguna relación con los bienes encontrados.

En relación a la figura de los *urinators*, debemos señalar que antes de que fueran reconocidos por las fuentes jurídicas como los encargados de recuperar y extraer objetos arrojados

---

<sup>184</sup> V. *Urinators*: plongeur v. DAREMBERG- SAGLIO, V. *Urinator*. *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*, Vol. V, Paris 1877-1919, p.604, HEUMAN SECKEL, v. *urinator*, *Handlexicon z.d*, *Quellen des Römischen Rechts*, 1914, 604, ERNOUT- MEILLET, *Dictionnaire étym, langue latine*, París, 1959, p. 755, GLARE, P.G.W, V. *urinator-urinor (buceador)*, *Oxford latin dictionary*, volumen II, 1982, reimp. 2012, p.2323. V. *urinare* v. KENT, R., *Varro on the latin language*, 5.27.126, V.II., 1967, p. 121, VARRO, *Ling.* 5.27.126, “*Praeterea erat tertium genus mensae item quadratae vasorum; vocabatur urnarium, quod urnas cum aqua positas ibi potissimum habebant in culina. Ab eo etiam nunc ante balineum locus ubi poni solebat urnarium vocatur. Urnae dictae, quod **urinant in aqua** haurienda ut **urinator. Urinare est mergi in aquam**”.* En la glosa al D.14.2.4.1, encontramos esta referencia respecto a la figura de los buceadores “*Urinatores dicuntur, **natatores fubaquatiles**: quos ita Latinè dici volūt ab **vrna**, cūm in **aquam mergitur**”.*

o hundidos, como consecuencia de accidentes en la navegación o en las maniobras de carga y descarga de los buques en los puertos, debemos destacar que existen referencias sobre la existencia de los buceadores<sup>185</sup> que evidencian la necesidad de que el hombre tuviera que sumergirse en el mar para el desarrollo de diversas funciones, como la provisión de alimentos a la población cuando se encontraban sitiados<sup>186</sup>, evaluación de los daños sufridos en la nave por avería o como consecuencia de la encalladura<sup>187</sup>, la extracción de minerales<sup>188</sup>, particularmente cobre, con el que posteriormente se creaban imágenes, la pesca de esponjas y

---

<sup>185</sup> Homero en la *Ilíada*, 16-743 habla de la existencia de unos buzos que se lanzaban al mar incluso con la amenaza de tormentas con la intención de pescar ostras para alimentar a la población. Sobre los medios técnicos y el modo en el que tenían lugar las inmersiones, podemos acudir a la obra de Aristóteles, *De partibus animalium*, donde menciona la actividad de los buceadores y de cómo permanecían inmersos en las profundidades del mar durante bastante tiempo expulsando el aire a través de un tubo, asimilándolo fisiológicamente a la trompa de los elefantes. Por su parte Plinio en *Hist. Nat.* 11.37.72, compara la capacidad pulmonar de las ranas con la de los buceadores “*eadem ut causa, quare sub aqua diu ranae et phocae urinentur*”.

<sup>186</sup> NARDI, E., *De urinatotibus: ovvero dei “sub” nell’antichità*, en *Scritti minori*, Vol. I, 1957, p.56. Menciona la importancia de los *urinatores* para garantizar la existencia de víveres en la población y a los soldados bloqueados por los atenienses y de cómo atravesaban sin ser descubiertos el puerto a nado arrastrando odres llenas de miel y semillas de lino machacadas.

<sup>187</sup> ROUGE, J., *Recherches sur...*p. 200.

<sup>188</sup> Vid. Aristóteles en su obra *De mirabilibus auscultationibus*, cap. 58 (59).

ostras, la extracción de perlas y púrpura<sup>189</sup>, la recuperación de tesoros y objetos lanzados al mar<sup>190</sup>, unidades de asalto para luchar contra los enemigos<sup>191</sup>, y para garantizar el funcionamiento de la estructura pública, se encargaban de remover y extraer periódicamente la acumulación de residuos en los puertos<sup>192</sup>, derivados de la actividad comercial.

---

<sup>189</sup> NARDI, E., *De urinatotibus...*p. 657, “*Attivi nell’ estrazione di porpora e spugne erano invece, a quel che ci fa sapere un passo attribuito allo storico Dicearco Messenio..., gli abitanti della città costiera de Antedone*”.

<sup>190</sup> Tito Livio 44.10.3 cuenta como el Rey Perseo arrojó su tesoro para evitar que cayese en poder del enemigo, siendo recuperado posteriormente por unos buceadores denominados *urinadores*, que fueron asesinados después de la extracción por mandato real al sentirse avergonzado por tener miedo de que lo mataran y por temor a que tal circunstancia pudiera ser revelada a los enemigos. “*sed in re emendabili uisus lapsus esse, quod per urinadores omnis ferme extracta est. Tantisque pudor regi pauoris eius fuit, ut urinadores clam interfici iusserit, deinde...et Nician, ne quis tam dementis imperii conscius existeret*”. Tito-Livio, *Hist. Rom*, T. 22, libros 43-44, 1976, p.47.

<sup>191</sup> Respecto de la utilización de los *urinadores* como unidades de combate y asalto, debemos destacar que son varias las fuentes literarias y los historiadores que relatan las acciones de los mismos. Vid. Vegecio en su *Epitoma rei militaris*, Plinio en *Hist. Nat.* 9.30.48 habla de la intensidad y de la crueldad de los ataques a los enemigos por los *urinadores*: *Praetera negat ullum atrocius esse animal ad conficiendum hominen in aqua. Luctatur enim complexu et sorbet acetabullis ac numero suctu diu trahit, cum in naufragos urinantisue impetum cepit*.

<sup>192</sup> GIANFROTTA, P.A., *I “rifiuti sommersi” en Sordes Urbis*. Actas de la reunión de Roma 15-16 de Noviembre de 1996, Roma 2000, p.34.

Por otro lado, existen referencias epigráficas que atestiguan la intensa actividad de los puertos durante ese período y la actividad de los *urinadores*, de ahí que se constituyeran en corporaciones profesionales en Ostia, tal y como se recoge en CIL 14.303: *P(ublio) Aufi[di]o Faustiano] /.....[patrono] / corporum mensorum | frumentariorum | et **urinatorum**, decurioni adlecto || Africa Hippone Regio, | corpus mercatorum | frumentariorum | q(uin)q(uennali) perpetuo*, y en Roma<sup>193</sup>, esta última agrupaba conjuntamente a *piscatores*<sup>194</sup> y a *urinadores*, según lo dispuesto en CIL 6. 1872:

*Ti. Claudio Esquil(ina) Severo -decuriali lictori patrono - corporis piscatorum et - urinator(um) ,q(uin) q(vennali tertium)*

---

<sup>193</sup> WALTZING, J.P., *Corporations...*, tomo II, p. 77.

<sup>194</sup> GLARE, P.G.W, v. *piscatores* (a person who catches fish, fisherman), Oxford latin dictionary, volumen II, 1982, reimpr 2012, p.1521. WALTZING, J.P., *Corporations...*tomo II, p.110 “*Sur le Tibre, il y avait aussi des plongeurs pour repêcher les marchandises submergées. Les plongeurs se livraient aussi à la pêche; de là leur nom ordinaire: piscatores et urinadores ou piscatores et urinadores*”. Según el autor, en el río Tiber habían buceadores que se encargaban de recuperar objetos hundidos, pero también a la pesca, de ahí que la inscripción identifique a ambos como un cuerpo unificado, puesto que como vemos desarrollaban ambas funciones. Según la nota que acompaña al CIL 14.303, estos cuerpos no encuentran su origen en Ostia, sino en la ciudad de Roma. DE SALVO, *Economía privada e Pubblici servizi...*, p. 168, habla que los *piscatores* utilizaban las *scapha* para su actividad habitual, la pesca, pero se reconoce también su utilización para la recuperación de mercancías que habían caído al mar en las operaciones de trasbordo, es por ello, según el autor que las inscripciones agrupan a ambos aunque define a los primeros como una variante técnica de los llamados *urinadores*.

*eiusdem corporis -ob merita eius- quod hic primus statuas duas, una(m) -Antonini Aug(usti) domini n(ostri), aliam Ili(iae) -Agustae dominae nostr(ae) s(ua) p(ecunia) p(osuerit) -una cum Claudio Pontinano filio -suo eq(uite) Rom(ano), et hoc amplius eidem-corpori donaverit (sestertium decem) mil(ia) n(ummum),- ut ex usuris earum quodamnis -natali suo (ante diem decimum septimum) k(alendas) Febr(uarias) -sportulae viritim dividantur, -praesertim cum navigatio scapharum diligentia eius acquisita - et confirmata sit.ex decreto-ordinis **corporis piscatorum- et urinatorum totius alv(ei) Tieber(is)**, quibus ex s(enatus) c(onsultio) coire licet, s(ua) p(ecunia) p(osuerunt)-Dedic(ata) cet.*

Otra inscripción que aparece en CIL 6. 1080 hace mención a la contribución o las donaciones a la *annona* para adorar a los dioses y rendir honores por los éxitos y el esplendor del momento.

*[Pro salute et v]i[cto]ria! Deo Imp(eratori) Caes(ari) M(arco) Aurel[io Divi] [Septimi Severi f(ilio), O]ptimo Antonino Pio, sideribu[s in] [terram delapso, T]onitratori Aug(usto), orbis terrarum [pro]-[pagatori, domino] máximo. Providens imperi sui mai[esta]-[tem finesque eius] ampliavit, largam gloriam pac[e data] [auxit, coronavit la]jurea dextra manu signum Victor[iae], [quae loco veneratu]r curiae sacro urbis, ut in aeternum [illi] [laus esset. Alia f]elicia tempora quatt(u)or in[se]-[quantur ex honc s]ancto die nativitat[is] tuae! Ga[udij]-[um ómnium in locis s]uscipias sanctis, manibusque suis o[mnes][exornent aras! L]anugin(e)i flores digna sunt vota! [Fecit] [verba numinis s]ui:*

“Nox Dea fit lux! Sic dic mea v[ota!”] [**Corpus piscatorum**<sup>195</sup>] et **urinatorum** sua p(ecunia) p(osuit) primiceri[o...][---hoc loco]urbis, qui Nymphas accipit omnes e[st est][sacerrimus corpo]ri toto octie(n)s denis circumdatus (!) annis grate m[erito].

sing(ulis sestertium centum unimos) p(atronis et) q(uin)q(uennalibus) ; | [item mag(istris) qu(i) e(gerunt)] sing(ulis sestertium duodecim) n(ummos).

[Corpus piscator]um urinatorum ob ele[gantiam? ]oci et

---

<sup>195</sup> Por lo que respecta a las contribuciones de ambos cuerpos mediante las donaciones a la *annona* y la agrupación de los mismos en un mismo colegio profesional señalar las siguientes inscripciones epigráficas. CIL VI 29700: *Fl(avio) Annio Ann[a]e[o] Lemonia Fortunato, | piscat(ori) urinat(ori), q(uin)q(uennali ter) et q(uin)quennali p(er)p(etuo), | patrono dignissimo, honor[ibus] omn[ibus]us per gradus funct[o], | quod [ob honorem] patrocini sibi oblatum || eidem corpori (duodecim millia) n(ummum) donaverit | , ut ex usuris ejus diae Natalis sui III kal(endas) Maias | sportulae viritim dividantur; et hoc | amplius sigillum argenteum, quod | cum Aur(elio) Portense collega suo [voverat] pond(o tria) d(ono) d(ederit), || et ob dedic(ationem) ejusd(em) statu[ae] sportulas divisit] | patronis et q(uin) q(uennalibus) p(er)p(etuis) solid(os) divisit | mag(istris) qu[i] eger(unt) | (denarios) xxv cura(m) qui adm(inistraverunt) | (denarios) xv item plebi | (denarios) x corporis curat(ores) ex aere collato dign[is]simo posuerunt.*

CIL VI 29702: [...Quod ob honorem patrocini sibi oblatum corpori piscatorum urinatorum (sertertium)...] n(ummum) d(onaverit), | [ut ex usuries ejus die nata]lis sui IIII Kal(endas) sept(embres) | [sportulae viriti]m dividantur; et hoc | [amplius ad sigill]um Geni argenteum, quod | [eum collega po]suerat pondo dua, ad || [...argent]i p(ondo) III d(ono) d(edit); et ob [dedicatione]m ejusdem statu[ae] [divisit sport]ulas

*pro meritis ex a[aere | collato p(osuit)] |*

*... ex ordinis] dec(reto) stat(uam) collegae su[ o p(onendam) c(uravit)].*

Respecto de las operaciones de extracción y recuperación de las mercancías hundidas por parte de los *urinatores* partimos de un fragmento del jurista Calístrato 2 Quast. D.14.2.4.1<sup>196</sup>:

*“Sed si navis, quae in tempestate iactu mercium unius mercatoris levata est, in alio loco summersa est, et aliquorum mercatorum merces per **urinatores extractae sunt** data mercede rationem haberi debere eius, cuius merces in navigatione levandae navis causa iactae sunt ab his, qui postea sua per *urinatores* servaverunt, sabinus aequae respondit. Eorum vero, qui ita servaverunt, invicem rationem haberi non debere ab eo, qui in navigatione iactum fecit, si quaedam ex his mercibus per **urinatores** extractae sunt: eorum enim merces non possunt videri servandae navis causa iactae esse, quae perit”.*

En idéntico sentido se pronuncia Paulo en la Sentencia. II. 7. 1 que pasamos a extractar respecto de la extracción por los *urinatores* de mercancías arrojadas al mar:

---

<sup>196</sup> LENEL, O., *Palingenesia Iuris Civilis*, vol. 1, Graz, 1960, p. 102 § 98

*“lacta navis levata si perierit extractis aliorum per urinatores mercibus, eius quoque rationem haberi placuit, qui merces salvanave iactavit<sup>197</sup>”*

En este fragmento el jurista nos plantea una cuestión determinada que ya había obtenido respuesta por parte de Sabino, y es si debe existir o no la obligación de contribuir respecto de aquel que recupera mediante la actividad de los *urinatores* parte de sus mercancías arrojadas al mar para salvar la nave, aun cuando no se hubiera conseguido con ese acto la salvación de la misma, al hundirse en un momento posterior con el resto de la carga perteneciente a otros propietarios. Respecto de este supuesto, responde el jurista lo siguiente:

- Si con posterioridad al hundimiento de la nave, los propietarios de los bienes que no sufrieron echazón de las mercancías recuperan parte de las mismas, deben contribuir en favor de aquel que asumió la pérdida de sus bienes con la intención de salvar la nave y llegar a puerto.

- Por otro lado, si el propietario de las mercancías alijadas recupera las mismas en el punto en el que fueron arrojadas, afirma el jurista que no debe contribuir en favor de los que perdieron las mercancías en el hundimiento, porque no hicieron nada para salvar la nave hundida con el resto de las mercancías, puesto que como se extrae del texto, sólo uno de los propietarios arroja parte de sus mercancías asumiendo las

---

<sup>197</sup> NARDI, E., *De urinatotibus...*p. 657

posibles pérdidas, con la intención de salvar la nave y la carga contenida en la misma.

Al mismo tiempo, debemos traer a colación lo dispuesto por Juliano 2 *ex. Min. D. 14.2.8 “et si suspicati fuerint, in quem locum eiectae sunt, requisituros ut perinde sint”* que obliga a los propietarios de las mercancías arrojadas al mar para salvar la nave, a iniciar las labores de búsqueda y recuperación de las mismas si conocen el lugar en el que fueron alijadas, con el objeto de reforzar el interés del propietario respecto de sus mercancías y no la intención de abandonarlas.

Poniendo en relación ambos textos, debemos concluir que se impone el deber de recuperar los bienes perdidos o hundidos, bien por sí mismos o por la acción de profesionales. En ese sentido, habiéndose producido un incidente en la navegación, expone el jurista que se procede a la recuperación y/o extracción de la carga hundida mediante la intervención convenida o pactada de los *urinatores* a cambio de una renta o *merces “urinatores extractae sunt data mercede rationem haberi debere eius”*. Aun cuando del texto no se puede extraer que el vínculo de unión entre los propietarios y los buceadores sea una relación contractual, el hecho de que las fuentes especifiquen que las operaciones de salvamento o recuperación de los bienes la realiza un personal específico a cambio de una retribución nos induce a realizar tal aseveración.

En ese sentido, debemos determinar el tipo de modalidad contractual que los une, entendiendo que se dan todos los presupuestos para afirmar que nos encontramos ante un

contrato de arrendamiento de obra –*locatio conductio operarum*<sup>198</sup>-, puesto que podemos identificar a los sujetos, el objeto y la contraprestación en forma de retribución por los servicios prestados.

Por lo que respecta a los sujetos, distinguimos por un lado al *locator* o prestador del servicio, que en este supuesto identificamos con la figura del *urinator*, y por el otro lado, como *conductor*, al propietario de las mercancías arrojadas al mar. En relación al objeto del vínculo contractual, destacamos la recuperación o extracción de los bienes perdidos o hundidos como consecuencia del naufragio de la nave, por un profesional, a cambio del pago de una retribución o *merces* previamente pactada.

Del análisis del pasaje de Calístrato 2, *Quaest. D.14.2.4.1*, y en relación a la actividad de los *urinatores*, podemos comprobar que se dan los requisitos para afirmar que

---

<sup>198</sup> Existe *locatio operarum* cuando el *locator*, en lugar de procurar el disfrute al *conductor* de una cosa por la que le debe la *merces*, le presta servicios determinados. En ese sentido, si por causa fortuita o fuerza mayor no puede realizarse la actividad convenida, la *merces* queda debida y los riesgos serían para el *conductor* salvo que se hubiera pactado *periculum locatoris*. Respecto de la obligación del abono de la *merces* ver lo dispuesto por el jurista Paulo en D.19.2.38: “*Qui operas suas locavit, totius temporis mercedem accipere debet, si per eum non stetit, quo minus operas praestet*”, donde se reconoce el derecho a exigir la retribución convenida incluso cuando no se hubiera podido prestar el servicio por causas ajenas a la voluntad del *locator*. Sobre el contrato de arrendamiento de obra vid. THOMAS, J.A.C., “*locatio*” and “*operae*”, BIDR, 64, 1961, p.231 ss. DE ROBERTIS, F., *I rapporti di lavoro nel diritto romano*, Milán, 1946, p.153 ss.

nos encontramos ante un salvamento contractual de las mercancías.

Ahora bien, aun cuando el texto evidencia la existencia de un vínculo contractual entre las partes y el reconocimiento del pago de una *merces* por la recuperación o extracción de las mercancías por el *urinator*, no podemos determinar basándonos en esta disposición, el valor de la misma ni los criterios que se han tenido en cuenta para su fijación.

Consideramos, por lo dispuesto en el mencionado fragmento, que un requisito imprescindible para proceder al pago de la *merces* convenida es que se produzca un resultado útil, es decir, el hallazgo o la recuperación de las mercancías “*urinatores extractae sunt data mercede*”.

Empero, debemos acudir a un fragmento de los Basílicos encuadrado en el Título 8 del libro 53, donde se comenta y se introducen aspectos no previstos en el libro 14 del Digesto sobre la *Lex Rhodia de iactu*, para conocer los criterios que deben concurrir de cara a la retribución de los *urinatores*:

B.53.8.47 “μζ. Ἐὰν χρυσίον, ἢ ἀργύριον, ἢ ἕτερόν τι ἐκ τοῦ βαθμοῦ ἐπαρθῆ ἀπὸ ὀργυιῶν ὀκτώ, λαμβανέτω ὁ ἀποσώζων τὸ τρίτον μέρος · ἀπὸ δὲ ὀργυιῶν δεκαπέντε, λαμβανέτω ὁ ἀποσώζων τὸ ἥμισυ, διὰ τὸν κίνδυνον τοῦ βυθοῦ<sup>199</sup>. τῶν δὲ ἐκριπτομένων ἀπὸ θαλάσσης εἰς γῆν, καὶ

---

<sup>199</sup> La edición que manejamos de los Basílicos es HEIMBACH G.E, *Basilicorum* Libr. LX, t.5, LIPSIAE, 1850, p. 127 cotejada con SCHELTEMA H, J- VAN DER

εύρισκομένων εἰς πῆχυν ἕνα, λαμβανέτω ὁ ἀποσώζων δέκατον μέρος τῶν ἀποσωζομένων”.

*“si aurum vel argentum, vel aliud quidpiam ex profundo sursum latum fuerit a cubitis octo, tertiam partem accipiat is, qui conservat: sin a quindecim cubitis, semissem consequatur is, qui conservat, propter periculum profunditatis. Eorum vero, quae a mari reiiciuntur in terram, et ad unum cubitum demersa reperiuntur, decimam partem accipiat is, qui salva exportat”.*

En esta ocasión, el jurista nos plantea el supuesto de extracción de metales preciosos que se encuentran sumergidos<sup>200</sup>, sin indicar si la recuperación es fruto de la actividad de los *urinadores* o de particulares, de modo que consideramos extensivos los efectos del contenido dispuesto en el testimonio para ambos supuestos.

Ahora bien, dado que la primera parte del texto pone de manifiesto que los salvadores se encuentran inmersos en las profundidades, debemos entender que la extracción tiene lugar por la intervención de profesionales, por sujetos que tienen una preparación y unos conocimientos técnicos suficientes, teniendo en cuenta la limitación de medios predominantes

---

WAL, *Basilicorum* libr, LX, v.7, Groningen, 1974, p. 2479 que sigue la estructuración de FERRINI, E.C- MERCATI, J., *Basilicorum* libr, LX, v. 7, Lipsiae, 1897, p. 119; donde no se aprecian cambios sustanciales en el texto.

<sup>200</sup> Entendemos que es indiferente que los objetos se encuentren sumergidos en las profundidades del mar o en los ríos, puesto que no se especifica el contexto ni el lugar en el que se encuentran los mismos.

durante la época, para permanecer sumergidos durante un periodo de tiempo con el objeto de proceder a la extracción y recuperación de los objetos hundidos a cambio de una remuneración.

A diferencia del fragmento del Digesto analizado con anterioridad, el texto de los Basílicos introduce un elemento de valoración del riesgo y de la actividad realizada por quienes extraen los objetos, que nos permite determinar *a priori*, el valor de la retribución.

El criterio de valoración es la profundidad a la que se sumergen los profesionales para la extracción de los bienes y el peligro de tales operaciones ante la falta de medios existentes.

En ese sentido, dispone el fragmento lo siguiente:

1.- Si los bienes extraídos se encuentran a una profundidad de ocho codos, corresponde al *urinator*, una tercera parte de los mismos.

2.- Si la extracción tiene lugar a una profundidad de quince codos, disponen las fuentes, que la retribución se incrementa hasta la mitad.

Haciendo una interpretación literal del fragmento, entendemos que la retribución consiste en el reconocimiento de una tercera parte o la mitad de los bienes u objetos hallados, aunque nada impide que podamos interpretar que se pacte con el *urinator*, que el porcentaje de la retribución descrito con anterioridad, consista en el importe del valor de los bienes

hallados y no en la entrega de parte de los mismos, haciendo extensivo al supuesto que nos ocupa, lo dispuesto por Paulo 34 *ad. Ed.* D.14.2.2.4 para la regulación de la estimación y valoración de las averías en los supuestos de contribución por pérdidas de las mercancías.

Al amparo de esta disposición, podemos entender que la retribución del *urinator* está condicionada por el valor de los bienes hallados “*portio autem pro aestimatione rerum quae salvae sunt*”.

En definitiva, respecto de la recuperación de objetos hundidos por los *urinadores* debemos destacar los siguientes aspectos:

- a) Necesidad de existencia de vínculo contractual entre los titulares de los bienes y los profesionales encargados de la recuperación de los objetos.
- b) Obtención de un resultado útil, a menos que concurran circunstancias ajenas a la voluntad del profesional que le impidan el desarrollo de la actividad pactada. En este punto, es conveniente destacar, que aunque nos encontramos ante un contrato de arrendamiento de obra donde el conductor se obliga al abono del precio pactado incluso cuando no se hubiera prestado el servicio en los supuestos de caso fortuito y fuerza mayor, vemos que en los casos de extracción resulta determinante para el pago de la *merces*, que se consiga la recuperación de todo o parte de los objetos hundidos,

de modo que si se pacta la recuperación y no se consigue la extracción de objetos, no se puede exigir retribución

- c) Reconocimiento según la profundidad, del riesgo inherente a la operación de extracción y al resultado obtenido, la correspondiente retribución.

No obstante, aun cuando las fuentes reconozcan la profundidad como elemento determinante para la configuración de la *merces*, al tratarse de un contrato consensual, creemos que es perfectamente lícito que las partes fijen criterios de retribución distintos a los ya mencionados, que se incorporen otros, o que ni siquiera se parta de los mismos para la fijación de la retribución.

La consideración del peligro como elemento de valoración del riesgo en orden a la retribución se presenta como uno de los elementos definitorios del contrato de salvamento en la legislación actual tal y como desarrollaremos más adelante.

## 5.4 Recuperación de mercancías dañadas

Llegados a este punto, nos preguntamos qué ocurre cuando se recuperan mercancías dañadas o en mal estado, si afecta a la retribución del *urinator* o si, por el contrario, no perjudica a los intereses de los profesionales, en tanto en cuanto el objeto del contrato y la causa que da lugar a la exigencia de la *merces* es la extracción de las mercancías independientemente del estado en el que se encuentren.

La situación de los bienes en los supuestos de avería es determinante de cara a la fijación de la cuota contributiva, puesto que por razones obvias, si las mercancías se encuentran en perfecto estado no se plantea ningún problema ya que el valor de los bienes se estima atendiendo al precio de venta, al amparo de lo dispuesto en D.14.2.2.4<sup>201</sup> “...*sed in his rebus, quarum nomine conferendum est, aestimatio debet haberi, non quanti emptae sint, sed quanti venire possunt*”. La controversia se suscita cuando nos encontramos con las mercancías dañadas o averiadas, donde al amparo de lo

---

<sup>201</sup> Paulo 34 *ad. Ed.* D.14.2.2.4: “*Portio autem pro aestimatione rerum quae salvae sunt et earum quae amissae sunt praestari solet, nec ad rem pertinet, si hae quae amissae sunt pluris venire poterunt, quoniam detrimenti, non lucri fit praestatio. Sed in his rebus, quarum nomine conferendum est, aestimatio debet haberi non quanti emptae sint, sed quanti venire possunt*”.

dispuesto en D.14.2.4.2<sup>202</sup>, “*Cum autem iactus de nave factus est, et alicuius res, quae in navi remanserunt, deteriores factae sunt...Sed defendendum est, hunc conferre debere pretio praesente rerum...*”, la estimación del valor de los objetos está en función del precio actual, es decir, del precio al que pueden ser vendidas o compradas atendiendo a las condiciones actuales de las mismas.

Por lo que respecta a la recuperación de las mercancías dañadas o deterioradas, por los *urinadores*, creemos que el

---

<sup>202</sup> Calístrato 2 Quast. D. 14.2.4.2: “*Cum autem iactus de nave factus est et alicuius res, quae in navi remanserunt, deteriores factae sunt, videndum, an conferre cogendus sit, quia non debet duplici damno onerari et collationis et quod res deteriores factae sunt. Sed defendendum est hunc conferre debere pretio praesente rerum: itaque verbi gratia si vicenum merces duorum fuerunt et alterius aspargine decem esse coeperunt, ille cuius res integrae sunt pro viginti conferat, hic pro decem. Potest tamen dici etiam illa sententia distinguentibus nobis, deteriores ex qua causa factae sunt, id est utrum propter iacta nudatis rebus damnum secutum est an vero alia ex causa, veluti quod alicubi iacebant merces in angulo aliquo et unda penetravit. Tunc enim conferre debebit: an ex priore causa collationis onus pati non debet, quia iactus etiam hunc laesit? Adhuc numquid et si aspargine propter iactum res deteriores factae sunt? Sed distinctio subtilior adhibenda est, quid plus sit, in damno an in collatione: si verbi gratia hae res viginti fuerunt et collatio quidem facit decem, damnum autem duo, deducto hoc, quod damnum passus est, reliquum conferre debeat. Quid ergo, si plus in damno erit quam in collatione? Ut puta decem aureis res deteriores factae sunt, duo autem collationis sunt. Indubitate utrumque onus pati non debet: sed hic videamus, num et ipsi conferre oporteat. Quid enim interest iactatas res meas amiserim an nudatas deteriores habere coeperim: nam sicut ei qui perdidit subvenitur, ita et ei subveniri oportet, qui deteriores propter iactum res habere coeperit. Haec ita papirius fronto respondit”.*

importe de la retribución que perciben por la extracción no se configura atendiendo al valor del bien en las condiciones en las que se han encontrado, puesto que previsiblemente, tras el hundimiento o como consecuencia de la echazón de las mercancías, se produce una merma notable en la calidad de algunos de los productos, que afectaría por razones obvias, al valor de las mismas.

Es por ello, que consideramos, apoyándonos en los textos analizados, que el propietario de los bienes asume la pérdida del valor de los mismos tras cualquiera de los incidentes mencionados, y solicita la prestación del servicio de recuperación y/o extracción de las mercancías para poder obtener lucro con la venta, sin que ello afecte a la retribución del *urinator*, que como vimos, podía consistir en dinero cuando la retribución se fije atendiendo al valor de las mercancías, o en especie cuando se opte por la entrega de parte de los bienes salvados.

Por otro lado, una interpretación a *sensu contrario*, admite que el pago del *urinator* se determine atendiendo al estado de las mercancías después de la recuperación, tal y como establecen las disposiciones analizadas referentes a la obligación de contribución en los casos de alijo o pérdida de las mercancías.

En base a este criterio, si los bienes salvados se encuentran en perfecto estado, la retribución al *urinator* se fija atendiendo al valor de mercado en destino.

Por el contrario, si se produce la recuperación de mercancías dañadas o deterioradas, creemos que no se puede exigir la retribución en base al precio que correspondería si se encontraran en perfecto estado, sino atendiendo al precio actual y al estado del bien en el momento de la extracción.

Ahora bien, ¿qué ocurriría si devienen inservibles?, ¿no tendría derecho a la *merces*, aun cuando se hubieran recuperado las mercancías? Si partimos del texto de los Basílicos contenido en 53.8.47, vemos que el criterio de determinación del premio por el hallazgo lo encontramos en la profundidad a la que se hubieran sumergido, lo cual da derecho al reconocimiento de una tercera parte o la mitad de los bienes hallados, o del valor de los mismos, según hemos interpretado, pero no se preven los casos que hemos descrito, es decir, los supuestos de extracción o recuperación de bienes cuyo valor no puede ser estimado al quedar inutilizados o completamente deteriorados.

Es por ello, que creemos que al tratarse de un contrato consensual, las partes pudieron partir de los criterios descritos en los Basílicos y estipular las condiciones del pago de la *merces* por la prestación del servicio, cuando los bienes u objetos recuperados carecieran de valor o fueran inservibles.

La exigencia de un resultado útil, entendida como la efectiva recuperación de los bienes, podía ser considerado como el precedente del principio anglosajón *no cure no pay*, que exige la salvación, de todo o parte, de los bienes para

exigir el abono de la remuneración por la prestación del servicio de salvamento

## 5.5 Derecho de retención sobre las mercancías salvadas

Una vez producida la extracción y habiéndose concretado el importe de la retribución, nos preguntamos qué sucede en los casos de incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del conductor, que manifiesta su negativa a abonar las cantidades pactadas. Es obvio que queda garantizada la retribución por los servicios prestados, con el reconocimiento del derecho a la retención<sup>203</sup> de las mercancías recuperadas,

---

<sup>203</sup> GLARE, P.G.W, V., *retentio*, acción de retener, negativa a dar, acción de mantener la posesión sobre un bien. Oxford latin dictionary, v. 2, 1982, reimp. 2012, p.1808. Vid. sobre el derecho de retención lo dispuesto por Juliano, libro 39 en D.12.6.33: "...*et ideo constat, si quis, cum existimaret se heredem esse, insulam hereditariam fulsisset, nullo alio modo quam per **retentionem** impensas servare posse*". El final del fragmento, que se encuadra dentro del título 6, sobre *De conditione indebiti*, pone de manifiesto que si alguien realiza obras de reparación sobre un inmueble creyéndose con derechos sobre el mismo en virtud de una disposición testamentaria, solo podrá reclamar los gastos de las reparaciones mediante la *retentio* del inmueble, es decir, permaneciendo en el inmueble o haciendo uso del mismo. Vid. Ulpiano, Com. *ad. Ed.* de los ediles curules en D. 21.1.31: *ob haec ergo, quae propter seruum damna sensit, solam dabimus ei corporis retentionem*, sobre la posibilidad de *retentio* sobre los esclavos.

como creemos que sucedió en la praxis como establece Paulo 34 *ad. Ed.*, D. 14.2.2, donde faculta al *magister navis* para la *retentio* de las mercancías de los mercaderes que hubieran salvado las mismas para contribuir en favor de los que hubieran resultado afectados por el alijo en proporción al precio de venta de las mismas<sup>204</sup>.

---

<sup>204</sup> Paulo, libr.34 en D.14.2.2.4: "*sed in his rebus, quarum nomine conferendum est, aestimatio debet haberi, non quanti emtae sint, sed quanti venire possunt*".

## 5.6. La asistencia y el salvamento por los *scaphari*

En este apartado, vamos a abordar la actividad de asistencia y las operaciones de salvamento que realizaban los *scaphari* tanto en el mar como en los ríos mediante el empleo de naves de menor tamaño denominadas *scapha*<sup>205</sup>. Por operaciones de salvamento debemos entender la asistencia y todas aquellas actividades tendentes a la evitación de un peligro o daño, como el trasbordo de mercancías y de

---

<sup>205</sup> Del griego *σκάφος*, GLARE, P.G.W, V. *scapha*, Oxford latin dictionary, v. 2, 1982, reimp. 2012. p 1873, DU CANGE, v. *scapha- scapharum*, *Glosarium mediae et infimae latinitatis*, volumen sexto, 1954, p. 335, ROUGÉ, *Recherches sur...*p. 48-49, cuenta como las grandes embarcaciones disponían de barcas a remo ubicadas en la parte trasera o en la cubierta, que podían servir de botes salvavidas en los casos de naufragio. Por otro lado, comenta que los *scaphari* servían al mismo tiempo de enlace entre las grandes naves y la costa cuando como consecuencia de la escasa profundidad no podían llegar a la orilla sin encallarse y en los puertos realizaban las operaciones de practica favoreciendo las maniobras de atraque al puerto. Otro dato a destacar es que existe una importante división entre los juristas, superada por la doctrina, respecto al reconocimiento de la *scapha* como elemento auxiliar e indispensable de la nave para alcanzar todos los fines que se proponen en una expedición marítima, y el hecho de que pueda ser un elemento integrante de la nave pero con autonomía propia. Destacan por el reconocimiento de la identidad propia de la *scapha*, lo dispuesto por Alfen 2, *Dig a Paulo, Ep*, contenida en D.21.2.44, donde reconoce que no puede ser considerada como una parte de la nave como si lo son el mástil, las antenas o las velas, y la opinión de Labeón 1 *Pith*, en D. 33.7.29, en idéntico sentido que el anterior. GANDOLFO, E., *La nave nel diritto romano*, Génova, 1883, pp. 90-106.

pasajeros o el remolque para el atraque a los puertos, así como las que tienen lugar después del acaecimiento del incidente como el apoyo en las labores de extracción y recuperación de bienes hundidos, puesto que los romanos no teorizaron ni establecieron distinciones terminológicas entre estos conceptos como sucede en la actualidad.

Respecto a la actividad de los *scaphari*, señalar que al igual que los *urinatores*, destacaron por su intensa actividad portuaria y en las operaciones de asistencia y salvamento, lo que favoreció la constitución de cuerpos profesionales según atestiguan las diversas inscripciones epigráficas que ponen de manifiesto la existencia de asociaciones profesionales de barqueros o *scaphari* en el puerto de Ostia<sup>206</sup> y también en Hispania, en la zona de la Bética y en la ciudad de Sevilla, atraídos por la posibilidad de ganancias mercantiles al servicio de la *annona*.

Las cuatro inscripciones de Hispalis que revelan la existencia de *scaphari* nos lo definen bajo tres formas: *scaphari*

---

<sup>206</sup> CIL 14.409= Orelli 4109 “...*item corpor(atorum)-scaphariorum et lenuncularior(um) trayecto(us) Luculli et dendrophorum et togato(rum) a foro et de sacomar(is)*...” A diferencia de las corporaciones profesionales existentes en Hispania, los cuerpos de *scaphari* que operaban en Ostia no parecen haber estado adscritos a un puerto determinado de modo que podían desarrollar su actividad indistintamente en uno u otro puerto.

*hispalenses*<sup>207</sup>, *Romulae consistentes*<sup>208</sup> *scaphari qui Romulae negotiantur*<sup>209</sup>.

Por lo que respecta a las funciones que desarrollaban, debemos señalar que la actividad principal consistía en la

---

<sup>207</sup> WALTZING, J.P., *Corporations...* tomo II, p.30 hace referencia a los *scaphari* de Hispalis. CIL 2.1180: *Sex(to) Iulio Sex(ti) f(ilio) Quir(ina) Possessori / praef(ecto) coh(ortis) III Gallor(um) praeposito nume(ri) Syror(um) sagittarior(um) item alae primae Hispa(norum) curator(um) civitatis Romulensium Malvensium tribuno mi(litum) leg(ionis) XII Fulminat(ae) / curator(um) coloniae Arcensium adlecto / in decurias ab Optimis Maximisque / Imp(eratoribus) Antonino et Vero Aug(ustis) adiu(tori) Ulp(ian) Saturnini praef(ecti) annon(ae) / ad oleum Afrum et Hispanum recen(sendum) item Salamina transfe(renda) item vecturas navicula(riis) exsolvendas proc(uratori) Aug(ustorum) ad ripam Baetis **scaphari Hispalen(ses)** ob innocentiam iustitiam/que eius singularem.*

<sup>208</sup> Ibídem, v. 2, p. 383 En palabras del autor, el término *consistentes*, se emplea para determinar el lugar de pertenencia o de origen, así como la existencia legal de un colegio profesional en ese lugar, “*la formule qui consistunt ou consistentes se présente dans une série de dénominations de collèges où elle est suivie du nom de la ville*”. CIL 2.1183: *L(ucio) Castricio Q(uinti) f(ilio) / Honorato p(rimo) p(ilo) / homini bono / **scaphari(i) / Romul(ae) consist(entes)** / ob innocentiam / et singularem / iustitiam ei(us) / d(e) s(ua) p(ecunia) p(osuerunt).*

<sup>209</sup> Ibídem, p. 30. Hablamos de los *scaphari* que desarrollaban su actividad comercial en las proximidades o en el propio río Guadalquivir. CIL 2.1168: *Imp(eratori) Caes(ari) divi Hadriani f(ilio) / divi Traiani Parthici nepoti / divi Nervae pronepoti / Tito Aelio Hadriano Antonino / Augusto pontifici maximo tribunicia potestate VIII / imperatori II consuli IIII patri patriae / **scaphari qui Romulae / negotiantur** / de sua pecunia donum dederunt.* CIL 2.1169: *M(arco) Aurelio Vero / Caesari Imp(eratoris) Cae(saris) Titi Aelii Ha(driani) Antoni(ni) Aug(usti) P(ii) patris patriae filio / co(n)s(uli) II / **scaphari qui Romulae / negotiantur** / d(e) s(ua) p(ecunia) d(ederunt).*

asistencia a buques de gran tonelaje y con bastante carga a bordo, tanto en las llegadas como en las salidas de los ríos o de los puertos, en los casos de peligro, aligerando las naves del peso de las mercancías para favorecer las maniobras de atraque en el puerto.<sup>210</sup>

En los casos de naufragio, accidente, varada o encalladura de la embarcación, favorecían el descenso de los pasajeros y los trasladaban hasta la orilla.<sup>211</sup>

Por otro lado, se encargaban del remolcar<sup>212</sup> a las naves accidentadas para alcanzar la orilla o el atraque al puerto, y en

---

<sup>210</sup> En la actualidad, la LNM reconoce esta actividad bajo la forma del contrato de practicaje, que se define como aquel en virtud del cual un práctico, a cambio de una remuneración, se obliga a prestar asesoramiento al capitán en la realización de las operaciones y maniobras de los buques o las realiza por sí mismo. (art. 325 a 328)

<sup>211</sup> DE SALVO, *Economia private e publici servizi...*p.269 -271. Hace mención a una epístola de San Paulino de Nola, que cuenta la historia de un *navicularii* denominado Valgio, que pasa 23 días a la deriva en una embarcación después de que fuera abandonado por el resto de la tripulación, que tras un accidente, logra salvarse lanzándose al mar en una *scapha* integrada en la nave que sufrió la contingencia. Traemos a colación este fragmento para reconocer la importancia de las *scapha* en las operaciones de salvamento de pasajeros tras un incidente.

<sup>212</sup> FESTUS, v. *remulco*="remulco dicitur quum scaphae remis navis magna trahitur" p. 346. v. *promulco*= "agi dicitur navis, cum scaphae ducitur fune", Lindsay, 1965, p.244. Vemos como ambos términos tienen significados análogos y se emplean para referenciar el acto de remolque. La LNM distingue tres modalidades de contrato de remolque, siendo el remolque de fortuna, el que mas

relación a la asistencia prestada en tales supuestos, debemos analizar un fragmento de los Basílicos que nos habla del salvamento de naves que resultan afectadas y dañadas por la fuerza del mar o fenómenos marítimos adversos, como torbellinos, y que impiden la continuidad en la navegación, requiriendo del auxilio de otras embarcaciones para asegurar la integridad de la nave y las mercancías contenidas en la misma.

B.53.8.45: “Ἐὰν ἐν τῷ πελάγει πλοῖον τραπή, ἢ διαφθαρή, ὁ ἀποσώζων τι ἐξ αὐτοῦ ἐπὶ τὴν γῆν λαμβανέτω ἀντὶ μισθοῦ, οὗ ἀποσώζει τὸ πέμπτον μέρος.”

*“si navis in mari correpta vorticibus aut corrupta fuerit, qui aliquid in terram ex ea salvum exportat, mercedis loco rei conservatae quintam partem consequatur.”*

La disposición en cuestión, resalta lo anteriormente descrito y reconoce el derecho a una retribución para aquellos que hubieran conseguido el salvamento de la nave, la conservación de la carga contenida en el buque y el arribo en el puerto, y que consistiría en una quinta parte de las mercancías recuperadas o el valor de las mismas si adoptamos el mismo criterio que para la retribución de los *urinadores*.

---

se asemeja a la actividad de asistencia que desarrollaban los *scaphari* en los puertos, en tanto que se presta en supuestos extraordinarios que no llegan a constituir un salvamento, y que se realizan para evitar daños en las naves, art. 305 LNM.

Por otro lado, Calístrato<sup>213</sup> 2 *Quaest.* D.14.2.4 destaca la asistencia de los barqueros a otras naves mediante el trasbordo de mercancías y de pasajeros en los casos de averías:

*“Navis onustae levandae causa, quia intrare flumen vel portum non potuerat cum onere, si quaedam merces in scapham traiectae sunt, ne aut extra flumen periclitetur aut in ipso ostio vel portu, eaque scapha summersa est, ratio haberi debet inter eos, qui in nave merces salvas habent, cum his qui in scapha perdiderunt, proinde tamquam si iactura facta esset: idque sabinus quoque libro secundo responsorum probat. contra si scapha cum parte mercium salva est, navis periit, ratio haberi non debet eorum, qui in nave perdiderunt, quia iactus in tributum nave salva venit”.*

---

<sup>213</sup> Tales funciones de los *scaphari* son reconocidas por Cicerón en dos pasajes de su obra *De Inventione*, libro 2, cap. 51. *“Post aliquando ipsus quoque tempestas vehementis iactare coepit, usque adeo, ut dominus navis, cum idem gubernator esset, in **scapham** confugeret, et inde funiculo, qui a puppi religatus scapham annexam trahebat, navim, quoad posset, moderaretur”.* Otro pasaje de Cicerón, parece no contribuir a la discusión existente sobre la consideración o no de la *scapha* como un instrumento o elemento de la nave, y ratifica las funciones de salvamento y asistencia que realizaban. *“Lex est, qui in adversa tempestate navim reliquerint, omnia amittunt eorum navis, et onera sunt, qui in navi remanserint, et reliqua, nascitur controversia ex vi nominis, nam relinquere navim, et remanere in navi, et denique navis ipsa, quid sit, quaeritur, et illud in dubio venit de eo qui in scapham confugisset, et funiculo reget, an navim reliquisse conseretur”.*

El fragmento, encuadrado en título dedicado a la *Lex Rhodia* nos relata dos situaciones diferenciadas:

En una primera parte del texto, el jurista informa de la asistencia que realizaban los *scaphari* a las embarcaciones de gran tamaño y tonelaje, mediante el trasbordo de las mercancías cuando no fuera posible el atraque en el puerto, o dada las dimensiones de las mismas, no pudieran acceder a los canales de los ríos y continuar con la navegación.

Si como consecuencia de la asistencia se produce el hundimiento del esquife con todas las mercancías, dispone el jurista que existe la obligación de contribuir respecto de aquellos que hubieran salvado sus mercancías al encontrarse éstas en la embarcación asistida, en favor de quienes las hubieran perdido a raíz del trasbordo.

En la segunda parte del fragmento, el jurista reflexiona acerca del supuesto en el que se consigue el salvamento de parte de las mercancías tras la intervención de los *scaphari* pero sin evitar el hundimiento de la nave, respondiendo que en tales circunstancias no existe obligación de contribuir, puesto que ésta sólo opera en los casos de alijo y siempre que se consiga evitar el peligro o el hundimiento de la nave.

En este supuesto, la actuación de los profesionales se justifica por la necesidad de aligerar la nave y favorecer la llegada a buen puerto ante el riesgo de accidente. No sucede lo mismo cuando el trasbordo de las mercancías tiene lugar por decisión arbitraria o injustificada del *nauta*, en cuyo caso,

veremos como se le exige responsabilidad por el hundimiento del esquiife mediante el reconocimiento del ejercicio de la acción de locación al cargador de las mercancías, siguiendo lo dispuesto en la primera parte del texto dado por el jurista Labeón I Pith. a Paulo *Ep. D. 14.2.10.1*:

*“Si ea condicione navem conduxisti, ut ea merces tuae portarentur easque merces nulla nauta necessitate coactus in navem deteriolem, cum id sciret te fieri nolle, transtulit et merces tuae cum ea nave perierunt, in qua novissime vectae sunt, habes ex conducto locato cum priore nauta actionem. Paulus: immo contra, si modo ea navigatione utraque navis periiit, cum id sine dolo et culpa nautarum factum esset”.*

En este caso, debemos entender que existe un incumplimiento de la obligación contractual por parte del *nauta* que no consigue trasladar las mercancías al lugar convenido, por el hecho de adoptar unilateralmente la decisión de trasbordar las mercancías a otra nave que no reúne las condiciones óptimas para asegurar la arribada al puerto, y sobre todo, sin que exista riesgo o peligro para la carga o la embarcación que justifique la adopción de tal medida. Entendemos, dado que el texto no especifica el tipo de nave a la que se realiza el trasbordo, que se puede realizar a una embarcación de idénticas características o a una nave de menor tamaño como es la del objeto de nuestro análisis.

Por otro lado, y en relación a los trasbordos, hemos de destacar que los *scaphari* se encargaban de recuperar o de

extraer aquellos bienes que hubieran caído al mar o a los ríos como consecuencia de tales operaciones.

Como vimos con anterioridad, las fuentes epigráficas agruparon en un único cuerpo a los *piscatores* y a los *urinatores*, entendiendo que los primeros, aún cuando tenían como actividad principal la pesca, se podían encargar de recuperar los objetos arrojados al mar como consecuencia de un trasbordo, sin perjuicio del desarrollo de la actividad por el cuerpo de los *scaphari* existentes en los puertos.

Es obvio que gozaron de una importancia notable no sólo en los supuestos anteriormente descritos, sino también en los casos en los que se encargaban del transporte del grano y de los alimentos almacenados en los *horrea* ubicados a la orilla del río Tiber o en el puerto de Ostia, hasta las embarcaciones que no podían acceder al los ríos, o el transporte de las mismas hasta los puertos para su embarque y traslado por otras naves.<sup>214</sup>

---

<sup>214</sup> Según de Salvo, eran los encargados de realizar dicha actividad junto con otros transportistas como los *lenunculari*, que realizaban prácticamente las mismas funciones que los *scaphari*, puesto que participaban en operaciones de trasbordo de mercancías en el mar o en los ríos, tanto en las llegadas como en las salidas, o aligeraban las naves *annonarias* al disponer de embarcaciones ágiles y rápidas. DE SALVO, *Economía privada e Pubblici servizi...*, p.109-110. Por su parte, WALTZING, *Corporations...*, v. II, p.76, reconoce que algunas fuentes epigráficas se refieren a ambos transportistas como si se trataran del mismo cuerpo, aunque según el autor se diferencian en el tamaño de las barcas y porque los *scaphari* estaban legitimados no sólo para el transporte de

En los supuestos de oleaje, se encargaban de evitar accidentes o daños a las naves que se encontraban atracadas, manteniendo una distancia mínima entre las mismas y procurando el atraque con garantías.

Por último, entendemos que los *scaphari* realizaban las actividades anteriormente descritas en base a la celebración de un contrato de arrendamiento de servicios, de modo que la retribución que percibían por la prestación de los servicios estaría en función de lo pactado en el contrato y que exigiría por razones obvias, la consecución de un resultado útil.

En el caso del transporte de grano desde los *horrea* o las operaciones de trasbordo, creemos que la retribución estaría condicionada por el número de ánforas trasladadas, si tomamos lo dispuesto por Labeón en D. 14.2.10.2, donde reconoce que el precio del transporte de mercancías está en función de la capacidad y del número de ánforas introducidas, de modo que si se concierta un contrato de transporte de mercancías se tendría que abonar el precio estipulado independientemente de las que se transporten puesto que el criterio que determina el precio es la capacidad de almacenamiento y en base a ella se debe el precio.

En ese sentido, creemos que la remuneración que se abona a los *scaphari* en tales casos dependerá del número de ánforas transportadas y entregadas.

---

mercancías sino también de pasajeros. Para apoyar esta afirmación v. Suet. Claudio 38.

En el resto de supuestos, entendemos que la misma se rige por el principio de autonomía de la voluntad manifestado en los contratos, aunque podemos entender, como hicimos en el caso de los *urinadores*, que el resultado útil y el estado de las mercancías es determinante para el abono de la remuneración, sobre todo cuando se realiza el trasbordo de mercancías y durante el desarrollo de la misma se pierden o se deterioran, o en las operaciones de remolque si no se consigue la arribada al puerto y tiene lugar el hundimiento del buque y de su contenido.

## **CAPITULO 6**

## CAPITULO 6

### 6.1 Naufragio y salvamento en las Siete Partidas

Durante el desarrollo de los diferentes capítulos que se integran dentro del presente trabajo, hemos podido comprobar como en el Derecho Romano la tutela y el respeto a la propiedad sobre los bienes u objetos hundidos se presenta como piedra angular en el estudio y análisis de las diversas situaciones que giran en torno a la institución del *naufragium*. En la recepción del Derecho Común en Castilla, nos encontramos con el Código de las Siete Partidas, que viene a romper con el esquema tradicional instaurado en el Derecho Romano de primacía del derecho de propiedad frente a cualquier acto de apropiación, depredación o despojo, para configurar el *ius naufragii* como el derecho de apropiación de los feudatarios ribereños y del Estado sobre los bienes e incluso sobre las personas como consecuencia de un naufragio<sup>215</sup>. Este reconocimiento encuentra su origen en la antigua concepción religiosa que consideraba al incidente de

---

<sup>215</sup> MORRAL SOLDEVILA, R., El salvamento marítimo..., p.67, BRUNETI, A., *Derecho marítimo privado italiano*, t. 1, Barcelona, 1950, pp. 183 y ss. En palabras del autor, el *ius naufragii* se difundió en la Edad Media, permitiendo la apropiación de todo cuanto fuese encontrado flotando en el mar como consecuencia de un naufragio, incluyendo a los náufragos.

nafragio y en consecuencia a los náufragos, como un castigo de las divinidades y un tipo de personas respecto de las cuales los dioses manifestaban toda su ira. Es por ello, que no debían ser ayudados, quedando totalmente desprotegidos ante situaciones que pudieran perjudicar a su persona como a su patrimonio, y al ser considerados como extranjeros<sup>216</sup>, en caso de incidente con pérdidas, la apropiación de los bienes se justifica al adquirir la condición de *res nullius*.

Respecto a la regulación del naufragio y el resto de las instituciones analizadas en este trabajo, debemos señalar que apreciamos en las Partidas leyes que encuentran su génesis en el D.14.2 referido a la *Lex Rhodia de lactu*, como lo contenido en el título 9 y otras disposiciones que reproducen casi con literalidad fragmentos del Digesto respecto de instituciones diversas.

En el título 9 de la partida quinta, bajo el título “*De los nauios e del pecio dellos*” encontramos preceptos que hacen referencia a la contribución en los casos de echazón, en particular en las leyes 3, 4, 5, 6, 7, 8 y la número 12, que reproducen en esencia lo dispuesto en el Digesto, salvo lo reflejado en la segunda parte del fragmento contenido en la ley 5 que introduce un aspecto no contemplado por D.14.2.5, como es el hecho de que los propios mercaderes por temor a la pérdida de las mercancías, y aún cuando no se apreciara la existencia de peligro, solicitasen al capitán que se acercara a tierra y provocara el impacto contra el terreno, asumiendo las

---

<sup>216</sup> SCHIAPPOLI, D., *Il “ius naufragii” secondo...*, p. 137.

posibles pérdidas y comprometiéndose con el armador a ayudarlo en el caso de desperfectos en la nave si salvaran sus mercancías, así como la contribución con los demás mercaderes.

Por otro lado, la Ley 7<sup>217</sup>, viene a tutelar el derecho a la propiedad de los bienes y la restitución a sus legítimos propietarios, o a sus herederos<sup>218</sup>, tanto en los supuestos de

---

<sup>217</sup> **Ley 7: “Como las cosas que son falladas en la ribera de la mar, que sean de pecios de nauios, o de echamiento, deuen ser tornadas a sus dueños”**

*“Miedo de muerte mueue a los mercaderos, e a los otros ornes, a echar sus mercaderias en la mar, quando han tormenta, con entencion de aliuar las naues, porque puedan estorcer de peligro: e porende tenemos por bien, e mandamos, que todas las cosas que assi fuessen echadas, que quien quier que las falle, que sea tenuto de las dar a aquellos cuyas fueren, o a sus herederos. Esso mismo dezimos que deue ser guardado, si acaesciere, que la naue se quebrántasse por tormenta, o de otra manera; que todo quanto pudiere ser fallado della, o de las cosas que eran en ella, o quier que lo fallassen, **que deue ser de aquellos que lo perdieron: e defendemos, que ningun ome non gelo pueda embargar**, que lo non haya; maguer ouiesse priuilejo, o costumbre vsada, que tales cosas como estas, se aportassen a algund puerto suyo, o que fuessen falladas cerca de algund Castillo, o en ribera de la mar, que deuen ser suya; nin por otra razon que ser pueda: ca non tenemos por derecho, que las cosas que los omes pierden, por ocasion de tal malandanca, que las pueda ninguno tomar, por costumbre, nin por priuilegio que aya; fueras ende, si tales cosas fuessen de los enemigos del Rey, ó del Reyno: ca estonce, quien quier que las falle, deuen ser suyas”.*

<sup>218</sup> Por lo que se entiende que la pérdida de las mercancías no implica la renuncia a la propiedad, es más, se reconoce el derecho a la restitución al propietario pero también a los herederos del titular, lo cual supone un refuerzo del principio del respeto a la propiedad instaurado por el Derecho Romano, ante la posibilidad de cualquier perturbación.

echazón para salvar la nave, como en el naufragio definitivamente acaecido, salvo cuando se trataran de bienes pertenecientes a enemigos del Rey, en cuyo caso si se permite la apropiación.

En ese contexto, encontramos coincidencia con lo manifestado por Paulo en D. 14.2.2.8 y por Juliano en D.14.2.8, respecto a la conservación de la propiedad de los bienes y la imposibilidad de considerarlos *res derelictiae*, ahora bien, a diferencia de los textos anteriormente descritos donde se referencia la tutela en los casos de alijo de mercancías, la ley nos habla de la restitución y tutela de la propiedad de los bienes y de la propia nave también en los supuestos de naufragio, aún cuando vimos que en la práctica era común la apropiación en base al establecimiento del *ius naufragii*.

Las leyes 10 y 11 hacen mención a lo que denominamos naufragios dolosos, es decir, aquellos que son provocados por los miembros de la tripulación o por los habitantes de las costas simulando un falso faro con intención fraudulenta de provocar el accidente y favorecer con ello la apropiación de las mercancías.

La segunda parte de la ley 11, pone de manifiesto la imposición de una sanción consistente en el cuádruplo del valor de los bienes hurtados o robados siempre que se hubiera demandado tal extremo en el plazo de un año, lo cual podemos poner en relación con el D.47.9.1 que condena al cuádruplo a aquellos que se hubiera apropiado ilegítimamente de bienes procedentes de un naufragio, y con el C.11.6.2 que exige la puesta en conocimiento para la posterior investigación del

naufragio en un plazo de un año “*si quis navicularius naufragium sustinuisse adfirmat, provinciae iudicem, eius videlicet, in qua res agitur, adire festinet ac probet apud eum testibus eventum , relatioque ad sublimissimam referatur praefecturam, ita ut **intra anni** spatium veritate revelata competens dispositio procedat*”. No obstante, a diferencia de lo dispuesto en el Codex, si no se demanda en el plazo de un año no podría exigirse el abono del cuádruplo del valor pero sí el doble de lo sustraído.

Asimismo, algún autor<sup>219</sup> parece haber encontrado relación, no sin ciertas dudas, entre la ley 14 “*Como los judgadores que son puestos en la ribera de la mar, deuen librar llanamente los pleitos que acaescieren entre los Mercaderes*” y el C. 11.6.5 referente a la investigación del naufragio por el *iudex*, pero entendemos que se tratan de aspectos distintos dado que el juez se limita a resolver con inmediatez los pleitos que han tenido lugar en relación al precio de la nave, el deber de contribuir en caso de echazon, el valor del flete, retribuciones del personal y cualquier otra circunstancia análoga, y en ningún caso, se hace mención al naufragio ni al procedimiento de investigación del mismo.

---

<sup>219</sup> ARIAS BONET, J.A., *Derecho marítimo en Las Partidas*, en *Studi in Onore di Edoardo Volterra*, vol. III, 1971, p.121. “*La ley 14...se expresa en términos tan genéricos e incoloros que no resulta tarea fácil localizar los posibles antecedentes. Sin embargo, parece percibirse un cierto eco de preceptos contenidos en C.11.6.5...*”

Por otro lado, encontramos concordancia entre la ley 8<sup>220</sup> del título 9 de la quinta Partida, *“Como se deue compartir la perdida de las mercaderías que meten en los barcos, para vaziar, e aliuiar los nauios en la entrada de los puertos”*, con D.14.2.4<sup>221</sup>, que reconoce la intervención de los *scaphari* tanto en los ríos como en los puertos, y la asistencia que prestaban a

---

<sup>220</sup> Ley 8: *“Acostados seyendo los nauios a las entradas de los puertos , o de los ríos ; si se temieren los maestros dellos , que son muy cargados , e las entradas son secas, e angostas; e por esta razon, vaziasen algunas mercaderias de la naue, e lasmetiessen en barcos, o en otros nauios pequeños, porque pudiessen yr mas sin peligro; dezimos , que si acaesciesse, que se-perdiessen aquellas cosas que metiessen en el barco, porque se quebrantasse, o por otra ocasion , que deuen compartir la perdida entre todos los mercaderos , a quien fincaron sus cosas en saluo en la naue; bien assi como diximos en las leyes ante desta, que lo deuen fazer de las cosas- que echan en la mar a sabiendas , con entencion de aliuiar , e de estorcer de la tormenta. Pero si despues desso, se quebr. antasse la naue, e se perdiessen las cosas que viniessen en ella; e fincassen en saluo las otras cosas, que fuessen metidas en el barco con entencion de aliuiar la nace, assi como sobredicho es; aquellos cuyas fuessen las cosas que fincassen en saluo, non son tenudos de dar ninguna cosa dellas, a los otros a quien se perdieron sus cosas en la naue: porque la perdida les auino por ocasion, e non por otra razon ninguna, que fuesse por pro de todos comunamente”*.

<sup>221</sup> Calístrato 2, Quast. *“Navis onustae levandae causa, quia intrare flumen vel portum non potuerat cum onere, si quaedam merces in scapham traiectae sunt, ne aut extra flumen periclitetur aut in ipso ostio vel portu, eaque scapha summersa est, ratio haberi debet inter eos, qui in nave merces salvas habent, cum his qui in scapha perdiderunt, proinde tamquam si iactura facta esset: idque Sabinus quoque libro secundo responsorum probat. contra si scapha cum parte mercium salva est, navis periit, ratio haberi non debet eorum, qui in nave perdiderunt, quia iactus in tributum nave salva venit”*.

las naves que por sus dimensiones tenían dificultades para acceder al puerto o para navegar en los ríos, así como el establecimiento de los criterios que dan lugar a la contribución cuando se producen pérdidas de las mercancías.

Finalmente, en cuanto al hallazgo de bienes perdidos o hundidos a raíz de un naufragio y las labores de recuperación y extracción de los mismos, hemos de señalar que habiendo examinado la Partida número 3 y en particular los títulos 28, 29, 30, referidos a los modos de adquisición o pérdida de los bienes, las leyes 48 y 49 del título 28 referente a los cosas muebles abandonadas, la Partida 7, título 13 referido a los robos y el 14 a los hurtos, no encontramos referencias sobre las mismas, por lo que debemos entender que, al igual que en Derecho Romano, las limitaciones técnicas de las naves, impedían la realización de las operaciones de salvamento tendentes a la evitación de un peligro, por lo que, las actividades de salvamento tendrían lugar *a posteriori*, una vez acontecido el accidente.

## 6.2 Nueva y Novísima Recopilación<sup>222</sup>

Obviamente, el Código de las Siete Partidas no constituye la única referencia legislativa donde se pueden hallar menciones sobre el naufragio y el respeto a la propiedad de los bienes hallados.

En la Nueva Recopilación, encontramos en la Ley IX, tit. X, libro VII<sup>223</sup> y en la Novísima Recopilación en la Ley I, tit. VIII;

---

<sup>222</sup> La Nueva Recopilación se basó en las Leyes de Toro de 1505 y las recopilaciones anteriores: el Ordenamiento de Alcalá de 1348 y el Ordenamiento de Montalvo de 1484. Ante la necesidad de actualizar para adaptarse a las necesidades del momento, Carlos IV ordena la redacción del proyecto de la Novísima Recopilación aprobada en 1805.

<sup>223</sup>En idéntico sentido se pronuncia la Ley I, tit. XXV, libro 4 del Fuero Real. Ley 9, tit. X, libro 7: *“Si naue ó galera, ó otro nauio qualquier en la mar peligrare, ó fe quebrare: Mádamos que el nauio, y todas las cofas que del hallaren fean dadas á aquellos cuyas eran ántes que el nauio quebraffe ó peligraffe: y ninguno fea ofado de tomar cofa alguna dellas fin licencia de fus dueños, falvo fi las tomare para guardarlas; y antes que las tome llame al Alcalde del lugar, fi lo pudiere auer, ó otros hombres buenos, y efcruia todas las dichas cofas, y guardelas por efcrito, y por cuento, y de otra guifa no fean ofados de lo tomar: y quien de otra guifa lo tomare, pechelo como de hurto: y efto mifmo fea de las cofas que fueren echadas del nauio por lo aliuar, ó fe cayeren, y perdieren en qualquier manera”*. Al mismo tiempo, en los autos acordados de la Nueva Recopilación, encontramos en el Auto II, tit. X, libro VII, la primacía del principio del respeto a la propiedad de los bienes, al establecer el deber de restitución de la nave y de los bienes a sus legítimos propietarios, en los casos de pérdida como consecuencia de una tormenta o por cualquier otra circunstancia, siempre que hubieran sido reclamadas por sus titulares en el plazo de un año y un día. *“Si el Navio, fin fer reprefado, quedare abandonado por los enemigos, ó fi por tempeftad, ù otro cafo fortuii bolviere à la poffefsion de mis vaffallos, antes de*

libro IX, bajo el título “*de los navíos*”, el procedimiento que se ha de seguir en los supuestos de naufragio, protegiendo y tutelando el derecho a la propiedad de sus legítimos propietarios con la prohibición expresa de la apropiación de los bienes naufragados, hundidos o arrojados al mar para aligerar la nave en los casos de peligro. Al mismo tiempo, impone el deber de comunicar tales descubrimientos a la autoridad municipal, en la figura del Alcalde ó *otros hombres buenos*, y la necesidad de recoger por escrito los bienes hallados, permitiendo la retención de los mismos exclusivamente para su custodia, destacando que la apropiación ilícita de tales bienes implica la comisión de un delito de hurto.

Ley I, tít. VIII, libro IX de la Nov. Recop:

*“Si nave ó galera, ó otro navío qualquier en la mar peligrare, ó se quebrare; mandamos, que el navío, y todas las cosas que del se hallaren, sean dadas á aquellos cuyas eran ántes que el navío quebrase ó peligrase: y ninguno sea osado de tomar cosa alguna de ellas sin licencia de sus dueños, salvo si las tomare para guardarlas; y ántes que las tome, llame al Alcalde del lugar, si lo pudiere haber, ó otros hombres buenos, y escriba todas las dichas cosas, y gúardelas por escrito y por*

---

*haver fido conducido à ningun puerto enemigo, fe reftituirà al Propietario, que legitimamente le pidiere dentro de un año, i un día, aunque haya eftado mas de 24 horas en poder de los enemigos”.*

*cuento, y de otra guisa no sean osados de tomar; y quien de otra guisa lo tomare, pechelo como de hurto: y esto mismo sea de las cosas que fueren echadas del navío por lo aliviar, ó se cayeren y perdieren en cualquier manera”.*

Por otro lado, la Ley XI, tit. X, libro VII de la Nueva Recopilación, reproducida íntegramente en la Ley III, tít.VIII, libro IX de la Nov. Recop. bajo el título “*Prohibición de exigir en los puertos de estos Reynos precio alguno de los navíos que naufragaron*”:

*“Ordenamos, y mandamos, que de aqui adelante en los puertos de los mares de todos nuestros Reynos de Castilla, y de Leon, y del Andalucia no se pidan, ni lleven por Nos, ni por otras personas precio ninguno de los navíos que se quebraren, o se anegaren en las nuestras mares; y queremos, que los tales navíos, y todo lo que en ellos viniere queden, y finquen para sus dueños, y no les sea tomado, ni ocupado por persona alguna, so color del dicho precio; so pena que qualquier que lo contrario hiciere, por la primera vez torne a su dueño todo lo que tomare con mas las costas y daños, y pague el quatro tanto dello para la nuestra Cámara; y por la segunda torne á su dueño todo lo que tomare, con mas las costas y daños; y que haya perdido el puerto de la mar, por razon del qual pide el dicho precio, y el lugar mas cercano del que tuviere por suyo, y que sea aplicado, y confiscado por el mismo hecho para la nuestra Cámara y el Fisco...”*

El mencionado fragmento nos habla de la prohibición expresa de la apropiación para su posterior venta en los puertos, de las naves que hayan quedado inhabilitadas para la navegación, así como de los bienes naufragados y hundidos, estableciendo la obligación de restituir en todo caso a sus legítimos propietarios.

No se justifica la adquisición, aun cuando se alegue el pago del precio exigido en la venta, porque no se admite la apropiación de las naves ni de los bienes naufragados o hundidos, por la protección y tutela de la propiedad imperante desde la época romana, y porque no adquieren la consideración de *res derelictae* en los supuestos de pérdida, naufragio o daños que impidan o dificultan la navegación.

Respecto de las sanciones en los casos de incumplimiento de lo preceptuado, consideramos que la Ley distingue para el caso que se pretenda la enajenación de una nave perteneciente a otro dueño en las circunstancias descritas, y en los supuestos de apropiación ilegítima de la nave y de su contenido, aun cuando el adquirente hubiera pagado el precio por las mismas, la obligación de restitución más el abono de las costas y daños a su propietario, y el cuádruplo del valor de la nave o de las cosas naufragadas que se pretendían vender, en beneficio del Estado.

Esta condena al cuádruplo coincide con lo dispuesto por Ulpiano *ad. Ed. D.47.9.1*, para aquellos que con ocasión de naufragio robaran o se apropiaran con dolo malo de las cosas en tales circunstancias "*in eum, qui ex incendio, ruina, naufragio, rate, nave expugnata quid rapuisse, recepisse dolo*

*malo, damnive quid in his rebus dedisse dicetur, in quadraplum..*”. En segundo lugar, existe un agravamiento de la responsabilidad para evitar conductas reincidentes por aquellos que hubieran pretendido la celebración de negocios afectando a bienes de terceros, dado que entendemos que la Ley prevé en tales supuestos, la posibilidad de prohibir la entrada y la realización de actividades comerciales en el puerto donde el particular hubiera pretendido hacer negocio y la confiscación de navíos, embarcaciones u otros bienes de los que fuera titular, en beneficio del Estado y del Fisco.

Respecto del hallazgo de los bienes y del procedimiento para la adquisición de los mismos por quienes encuentren, ambos cuerpos se refieren en idéntico sentido, por lo que nos limitaremos a reproducir lo dispuesto en la Ley II, tít, XIII, del libro VI<sup>224</sup> de la Nueva Recopilación, donde se expresa la

---

<sup>224</sup> Sobre el reconocimiento del premio por el hallazgo debemos acudir a la Ley II, contenida en el tít. XIII, denominado “*de los teforeres, y mineros de oro, ò plata, ò otro qualquier metal y pozos de sal, y bienes moftrencos, y hallados*”, libro VI, donde se establece respecto de la adquisición de los bienes hallados lo siguiente: “*Ordenamos que qualquiera que hallare alguna cofa aena fea tenuto de lo poner luego en mano y poder del Alcalde de la Ciudad, o lugar en cuyo termino fuere hallada: y el dicho Alcalde fea tenuto de lo poner en poder de perfona, o perfonas idoneas que lo tengan de manifiesto por un año, y dos mefes: y el que lo anfi hallare, o aquel a quien perteneciera por priuilegio, ufo, y costumbre lo moftrenco, hagalo en efte interin pregonar por publico, y conocido pregonero del lugar do la cofa fuere hallada cada mes en dia de mercado. Y mandamos, que el mifmo dia que fuere hallada la notifique el que la hallare ante el Efcribano del Cocejo de dicho lugar: y fi hafta el termino de uno año y dos mefes el feñorde la cofa hallada viniere, libremente le fa reftituyda, pagando las coftas q fuere hechas en la guardar, y fi aquel, o a quien pertenece lo moftrenco*”

posibilidad de adquirir la propiedad de los bienes hallados, si tras haber comunicado el descubrimiento al Escribano del Concejo del lugar, haciendo entrega de los mismos al Alcalde para su custodia y cumpliendo con la obligación de pregonar el hallazgo cada mes en mercado o plaza pública, transcurriera un año y dos meses sin que su legítimo titular lo hubiera reclamado.

Ahora bien, si exige la restitución durante ese período, se obliga a abonar los gastos de la custodia, destacando que si no se procede a la restitución se incurre en comisión de un delito de hurto.

En relación a la obligación de comunicar el hallazgo, vemos como en esencia existe concordancia entre lo descrito por esta Ley y lo dispuesto en D. 47.2.43.8, respecto de la necesidad de presentar el *libellum* para dar publicidad al hallazgo y evitar la interposición de la *actio furti*, aun cuando del contenido de la norma no se advierta la obligatoriedad de la exposición, a diferencia de lo dispuesto en las leyes medievales que si exigen tal comunicación. En ambos casos, la publicidad del hallazgo se concibe como un requisito indispensable para evitar ser demandado por la comisión de un delito de hurto.

En este contexto, entendemos que ante la falta de previsión normativa en los supuestos de extracción y

---

*no hiziere las diligencias de fufo contenidas, pierda el derecho que le compete al moftrenco, y la cofa hallada la reftituya por hurto". Nov. Recop. 10.22.4*

recuperación de bienes como consecuencia de un naufragio, debemos extender lo contenido en esta Ley para determinar el momento a partir del cual se puede adquirir la propiedad de los bienes en tales casos.

### **6.3 El papel de la Iglesia en la protección y tutela de los naufragios.**

Como vimos, en la Edad Media se produce una ruptura en el esquema tradicional configurado por Justiniano respecto del incidente de naufragio, al instaurarse el derecho de apropiación sobre los bienes naufragados y hundidos, la licitud de los actos de latrocinio, despojo y provocación de los mismos, por los habitantes de los pueblos costeros, en base a concepciones religiosas primitivas.

Ahora bien, la Iglesia ocupó un papel preponderante en la abolición del *ius naufragii*, condenando las acciones depredadoras, promoviendo el respeto y la ayuda mutua en base a postulados cristianos y estableciendo determinados principios tendentes a la protección de los náufragos y de sus bienes. La intervención de la Iglesia y la condena manifiesta a los actos de depredación y despojo de los náufragos se puede justificar: por el interés de la Iglesia por demostrar la influencia y la supremacía de la religión frente a los infieles, corsarios, piratas, considerados enemigos de la Iglesia, y por tanto, del

Estado, por tutelar la libertad del comercio y la navegación garantizando la seguridad no sólo de las naves que se dirigen a Roma sino a todas aquellas que tienen por destino territorios cristianos, la ayuda a las personas que se encuentren en peligro y para destacar la unión cristiana de los pueblos del Mediterráneo<sup>225</sup>.

Por lo que respecta a las disposiciones que condenan la práctica del *ius naufragii*, considerado como un delito eclesiástico por el Derecho Canónico, debemos señalar en primer lugar las Decretales de Gregorio IX, en particular, lo dispuesto en el título 17 del libro 5, bajo la rúbrica “*De raptoribus, incendiariis et violatoribus ecclesiarum: Excommunicationi quoque subdantur qui Romanos aut alios christianos, pro negotiatione vel aliis honestis causis navigio vectos, aut capere aut rebus suis spoliare praesumunt. Illi etiam qui christianos naufragio patientes quibus secundum regulam fidei auxilio esse tenentur damnata cupiditate spoliant rebus suis, nisi ablata reddiderint, excommunicationi se noverint subiacere*”, que garantiza la libertad de la navegación y de comercio a los Romanos y a los cristianos, y que condena a la excomuni3n a todos<sup>226</sup> los que se atrevieran a expoliar a los

---

<sup>225</sup> SCHIAPPOLI, D., *Il “ius naufragii” secondo...*, pp. 144 y ss.

<sup>226</sup> *Ibidem*, p.145-146. La imposici3n de la sanci3n afectaba a los particulares, a los se1ores territoriales, autoridades p3blicas, incluido el fisco, que pretendieran el ejercicio del *ius naufragii*. Por otro lado, dispone el autor que a3n cuando la disposici3n se refiera a la protecci3n y tutela de los cristianos, no justifica los

romanos o a los empresarios marítimos cristianos en el curso de la navegación o como consecuencia de un naufragio.

Al igual que el Derecho Romano, el Derecho Canónico identifica las conductas de apropiación ilícita de bienes naufragados, como constitutivas de delito.

El acto de despojo no puede ser considerado como un hurto, sino como *rapina*, independientemente de la existencia o no de violencia, porque como hemos dicho, se concibe como una violación del deber ético-religioso de la asistencia mutua, que implica la imposición automática de la pena de excomunión que sólo podría revocarse por la voluntad del Papa previa restitución de los bienes<sup>227</sup>.

Sin perjuicio de lo anterior, hemos de destacar la importancia de las bulas pontificias para el estudio y la evolución ulterior de la institución, en particular la bula *Romanus pontifex*<sup>228</sup> del Papa Julio II del año 1509, que

---

actos de apropiación o de expolio de otros pueblos, incluso cuando se trataran de enemigos.

<sup>227</sup> Op cit, p.148-149, "*Nella scomunica s'incorreva ipso iure et ipso facto, cioè nell'atto stesso in cui si commetteva il fatto delittuoso. Era, quindi, una scomunica latae sententiae dalla quale, non poteta assolvere se non il Papa, previa la restituzione delle cose depredate in danno dei naufraghi*".

<sup>228</sup> *Prohibitio occupandi bona naufragantia in locus maris: Nos, considerantes, tam civili quam canonica lege, licere unicuiquenaufragium suum impune colligere ac iacta in mari alleviandi oneris causa recuperare, illaque deripientes furtum comittere et graviter delinquere, ac christianos naufragium patientes rebus suis spoliantis diversis poenis puniri, et propterea consuetudinem praedictam, tamquam contra regulam fidei, qua unus alteri auxilio esse tenentur merito*

declara el principio del respeto a la propiedad de los bienes naufragados o hundidos manifestado por Paulo en D.14.2.2.8 y Juliano en D.14.2.8, y en consecuencia, la prohibición de la apropiación de los bienes arrojados para aligerar la nave so *pena* de un delito de hurto, el deber de prestar auxilio a las personas que se encuentren en peligro, recogido también en D. 47.9.3.8 y la imposición de sanciones penales en los supuestos de provocación de los naufragios y expolio.

Por otro lado, es oportuno señalar, que el Papa reconoce la posibilidad de percibir remuneración en los casos de salvamento de naves en peligro, con riesgo para la personas o bienes, y también cuando no se haya podido evitar el hundimiento de la nave, por las operaciones de extracción o recuperación de las mismas. En ese sentido, exige resultado útil pero no determina el valor de la retribución, se limita a indicar que es exigible por los salvadores y que estará en función de la costumbre del lugar<sup>229</sup>, “*iis enim casibus, eos statuta, consuetudine iuvari, illaque allegari posse ac illis stari debere decercimus*”, a diferencia de lo dispuesto por el Papa Pablo III en la bula *Accepimus nuper*, que reconoce a los salvadores que hubieran recuperado mercancías procedentes

---

*corruptelam appellari, neminenque suffragari debere, cuiuscunque temporis cursu munitam*”

<sup>229</sup> Según el autor, el Papa concedía indulgencias especiales a los cristianos que prestaban ayudas a las personas que se encontraban en peligro o sufrían las consecuencias de un naufragio. SCHIAPPOLI, D., *Il “ius naufragii” secondo...*pp. 152.

de un naufragio, la cuarta parte de los bienes en concepto de premio o compensación<sup>230</sup>.

Por último, destacar que tanto el Papa Pío V como Gregorio XIII, mantuvieron los criterios precedentes, se preocuparon por tutelar y proteger a los náufragos y por garantizar la seguridad en la navegación, manteniendo la prohibición y sancionando todos los actos que lo impidieran.

#### **6.4 El Código de Comercio de 1885 y la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas**

Las codificaciones modernas, mantienen muchos de los principios y bases establecidas en el Derecho Romano que hemos analizado en los capítulos precedentes.

Por lo que se refiere al incidente de naufragio y las operaciones de salvamento, debemos señalar que, antes de la aprobación de la LNM y la consiguiente derogación de las disposiciones, la regulación sobre el comercio marítimo se recogía en el libro III, del Código de Comercio, en adelante, C. com, estando el naufragio regulado en la sección cuarta del título cuarto, en particular en los art. 840 a 841, y en los artículos 951 a 954, donde se establecían los plazos de

---

<sup>230</sup> Ibidem, p. 153.

prescripción de las acciones nacidas de los negocios marítimos, así como, en las disposiciones contenidas en la Ley 60/1962 sobre Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimas y su Reglamento aprobado por Decreto 984/1967.

Por lo que respecta a las coincidencias con el ordenamiento jurídico romano, hemos de señalar que lo contenido en el C. com. es un trasunto fiel de lo dispuesto por la jurisprudencia romana.

De un modo sintético, contemplamos disposiciones generales sobre la institución de naufragio, destacando el respeto a la propiedad<sup>231</sup> de los bienes naufragados y el derecho al ejercicio de la acción de abandono, la tipología del incidente (art. 841 en consonancia con el D.47.9.3.8 y D. 19.2.13.2) y el establecimiento del deber de contribución en caso de pérdidas (art. 843).

Por otro lado, reconoce como obligación del capitán, la puesta en conocimiento del incidente de naufragio (art. 843 en relación con el 953, 612 , 612.8 y 612.15), ante la autoridad competente en el primer puerto de arribada, la cual debe comprobar los hechos tomando declaración a la tripulación o a los pasajeros que se hallen en el buque en el momento del

---

<sup>231</sup> Respecto al respeto al derecho de propiedad y prescripción a favor del Estado, nos remitimos a las disposiciones contenidas en el CSAV/89, LAS/62 en los art. 23 y ss, que a su vez se complementa por lo dispuesto en el art. 107 de LPMM. Sin perjuicio de lo dispuesto en art. como el 844 del C. com, que tutela el derecho de propiedad del propietario de las mercancías que hubieran sido recuperadas como consecuencia de un naufragio.

accidente (C.11.6.3), y realizar todas las actuaciones tendentes al esclarecimiento de los hechos, al igual que ocurría en el Derecho Romano, mediante la obligación de comunicación y protesta del naufragio, y el establecimiento de un procedimiento de investigación del mismo al amparo de lo dispuesto en el título 6 del Codex 11.

Al mismo tiempo, encontramos disposiciones que establecen la obligación de entrega (art. 656) y el deber custodia (art. 618.2), de las mercancías entregadas las cuales quedaban perfectamente documentadas a través del conocimiento de embarque (entre otros, art. 706, 708, 709). Así mismo, se reconoce al capitán el derecho de retención sobre las mercancías cargadas mientras no se proceda al pago del flete convenido (art. 665, 666 y 667)

En relación a la figuras de salvamento, hallazgos y extracciones marítimas, señalar que no aparece regulado en el C. com., salvo algunas menciones sobre salvamento<sup>232</sup> sino en

---

<sup>232</sup> Art. 845 del C. com: *“Si en el buque no hubiere interesado en la carga que pueda satisfacer los gastos y los fletes correspondientes al **salvamento**, el Juez o tribunal competente podrá acordar la venta de la parte necesaria para satisfacerlo con su importe. Lo mismo se ejecutará cuando fuese peligrosa su conservación, o cuando en el término de un año no se hubiese podido averiguar quiénes eran sus legítimos dueños. En ambos casos se procederá con la publicidad y formalidades determinadas... y el importe líquido de venta se constituirá en depósito seguro, a juicio del Juez o Tribunal, para entregarlo a sus legítimos dueños”*

la derogada LAS/62, la cual reconoce la primacía de los tratados sobre su contenido.<sup>233</sup>

En ese sentido, distinguimos las operaciones de salvamento, tendentes a la evitación del riesgo o peligro, de los hallazgos y extracciones marítimas que tienen lugar una vez acaecido el incidente, salvo excepciones. Es por ello, que en este punto, encontramos diferencias con las normas de Derecho romano, donde se aglutinaban dentro de las operaciones del salvamento, cualquier actividad tendente a la evitación de los riesgos como las labores de asistencia en los puertos o en los ríos por los *scaphari*, las operaciones de recuperación y extracción por los *urinadores*, y el hallazgo fortuito de mercancías. No obstante, vemos como se conservan aspectos manifestados desde época romana, como la exigencia de vínculo contractual para la realización del salvamento, la necesidad de concurrencia del resultado útil y peligro para el reconocimiento del derecho a la remuneración, así como la determinación de los criterios para su fijación, y el derecho de retención como garantía del cobro del premio, aunque la LAS/62 no prevé expresamente este derecho, sino la posibilidad de ejercer la acción para el cobro de la remuneración siguiendo lo establecido por el art. 23<sup>234</sup> del

---

<sup>233</sup> Regulación contenida en los art. 1 al 15, del 35 al 46 y en el Reglamento de desarrollo en los arts. 5 al 57.

<sup>234</sup> Art. 23 CSAV/89 *“Toda acción relativa a los pagos que se originen en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha iniciado un procedimiento judicial o arbitral en el plazo de dos años. El plazo de prescripción comenzará a correr el*

CSAV/89, que tampoco contempla la retención como garantía del cobro sino la obligación constituir fianza<sup>235</sup> bastante para hacer frente a la reclamación del salvador, las costas e intereses.

En cuanto a los hallazgos marítimos, debemos expresar que en esencia, respetan lo dispuesto en las normas contenidas en el Digesto, en la medida que se prohíbe la ocupación de los bienes hallados y se tutela la propiedad de sus legítimos propietarios, obligando al hallador a la comunicación de los descubrimientos para localizar al titular de los mismos (D.47.2.43.8-11) reconociendo el derecho a exigir el abono de los gastos de conservación y de custodia, más el

---

*día en que hayan concluido las operaciones de salvamento. 2. La persona contra la cual se haya presentado una reclamación podrá, en cualquier momento mientras corre el plazo de prescripción, prorrogar éste mediante declaración dirigida al reclamante. Ese plazo podrá prorrogarse nuevamente de esta misma manera. 3. La persona en quien recaiga responsabilidad podrá incoar una acción de repetición incluso después de transcurrido el plazo de prescripción estipulado en los párrafos precedentes, siempre que la acción se interponga dentro de los plazos señalados por la ley del Estado en que se haya iniciado el procedimiento”*,

<sup>235</sup> Art. 21.1 CSAV/89 “A petición del salvador, toda persona responsable de un pago en virtud del presente Convenio habrá de constituir fianza bastante respecto de la reclamación del salvador, incluidos intereses y costas”. Por su parte, el art. 40 LAS/62 dispone “los propietarios podrán disponer de los efectos salvados antes de la terminación del expediente, constituyendo fianza bastante a criterio del Juez para garantizar el pago de la remuneración debida por el salvamento”.

abono de un tercio del valor de la tasación conforme al art. 49 LAS/62, en caso de comparecencia del propietario.

En caso contrario, el premio por el hallazgo está en función del valor de tasación de los bienes (art. 50 LAS/62).

## **CAPITULO 7**

## CAPITULO 7

### **7.1 El salvamento en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima y su relación con el ordenamiento jurídico romano.**

La Ley de Navegación Marítima, en adelante, LNM, ha llevado a cabo una reforma integral del derecho marítimo español, con el objeto de actualizar y reunir en un cuerpo legal, disposiciones que hasta el momento integraban de un modo disperso el ordenamiento jurídico español en relación al derecho marítimo.

Por lo que respecta al salvamento, la aprobación de esta norma, deroga la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, excepto las disposiciones del título II, que continúan vigentes como normas reglamentarias, remitiendo para el conocimiento de esta materia al Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, en adelante, CSAV/89, por los Protocolos que lo modifiquen de los que España sea Estado parte y por las disposiciones del capítulo III de la citada norma.

El salvamento es definido en el art. 358 como *todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en cualesquiera*

*aguas navegables*<sup>236</sup> con excepción de las continentales que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación marítima”.

A tenor de la definición, podemos entender por todo acto, el auxilio o asistencia técnica que se presta a través de una embarcación, como la que se pudiera prestar desde tierra mediante el asesoramiento permanente en tales circunstancias.

Por su parte, el apartado 4 del mismo artículo reconoce como operaciones de salvamento el “*hallazgo y la recuperación inmediata de bienes abandonados en las aguas o sus costas...*” A priori, este reconocimiento puede resultar incongruente con la definición que hemos dado, puesto que como vimos, las operaciones de salvamento persiguen como objetivo prioritario la evitación de un riesgo o peligro, en definitiva, la producción de accidentes marítimos, y tanto el hallazgo como la recuperación de bienes abandonados son consecuencia de un incidente en la navegación.

No obstante, creemos que su inclusión dentro de las operaciones de salvamento se justifica, por el hecho de que tanto para la extracción como para la recuperación se requiere de la celebración de un contrato, que el legislador ha denominado de salvamento, según el art. 379,<sup>237</sup> donde se

---

<sup>236</sup> Entiéndase por aguas navegables, el mar, océanos, ríos, lagos, pantanos, embalses.

<sup>237</sup> Art. 379 L.N.M “La solicitud para la extracción podrá presentarse por terceros distintos del propietario que hayan concertado con este un **contrato de salvamento** o de cualquier otra clase válida en Derecho”.

hace referencia a la posibilidad de que terceros puedan solicitar la extracción de bienes naufragados previo acuerdo con el propietario, materializado a través de un contrato de salvamento.

Como hemos visto en los capítulos precedentes, no existió en Derecho romano la institución de salvamento tal y como hemos definido con anterioridad, puesto que todo giraba en torno a la institución del *naufragium*, que aglutinaba todas las operaciones tendentes a la evitación del peligro y todas las que tuvieran lugar tras el incidente, como la extracción y recuperación de los bienes como consecuencia de un accidente marítimo, así como el respeto a la propiedad de los bienes encontrados en el mar.

El concepto de naufragio, legalmente corresponde con el hundimiento del buque en la mar, pero una visión más práctica y jurídica considera naufragado, un buque a la deriva que ha perdido la capacidad de gobierno o que se encuentra encallado como consecuencia de un accidente marítimo que le impide abandonar la situación con los medios de los que dispone, y que requiere de la asistencia para no provocar el hundimiento definitivo o la pérdida.

Por lo que respecta a la figura de salvamento, hemos de destacar que requiere de la presencia de dos elementos esenciales:

- La existencia de peligro<sup>238</sup>: Para que el peligro exija operaciones de salvamento, es necesario que sea actual y concreto, entre otras cosas, porque el mero hecho de navegar implica, *a priori*, la existencia de una serie de riesgos, que pueden o no concurrir pero que están presentes.

Al mismo tiempo, debe amenazar con la pérdida o producción de graves daños tanto a la embarcación, como a los bienes y pasajeros que se encuentren a bordo de la misma, y ser de cualquier naturaleza, es decir, puede ser consecuencia de actos del capitán, de fenómenos ajenos al mismo, como la concurrencia de circunstancias metereológicas adversas, pérdida de gobierno, abordaje, rotura o pérdida de elementos necesarios del buque.

- Resultado útil: consiste en superar la situación de peligro o la minoración de los riesgos mediante la intervención de los salvadores. Tanto el CSAV/89 como la LNM consideran el resultado útil,<sup>239</sup> presupuesto fundamental para proceder al

---

<sup>238</sup> Respecto a la noción de peligro, mencionar que no aparece definida conceptualmente en las normas citadas, de modo que debemos acudir a la jurisprudencia y las circunstancias del caso concreto para determinar cuando una situación entraña peligro o puede producir riesgos sustanciales para el buque o el resto de elementos y personas que participan de la navegación. Vid., SSTS 25 de mayo de 1973, STS 16 de mayo de 1988, STS de 15 de febrero de 1988

<sup>239</sup> Art. 12.1 CSAV/89 “*Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a una recompensa*”. Art. 362.1 LNM “*Las*

pago de la remuneración, en aplicación del principio anglosajón, no *cure no pay*, salvo la excepción reconocida en el art. 14 del CSAV/89 , que rompe con el principio tradicional anteriormente descrito, al reconocer el derecho a la remuneración cuando no existe resultado útil, en los casos en los que se intervenga para evitar riesgos al medio ambiente marino, incluso cuando se es perfectamente consciente de que las posibilidades de conseguir un resultado positivo con la intervención, son prácticamente nulas.<sup>240</sup>

Un aspecto importante a destacar, es que se exige utilidad en la intervención, de modo que se admite que la operación de salvamento consiga evitar el peligro en su totalidad, o bien, la superación del riesgo con un resultado limitado, es decir, salvando parte de las mercancías o asegurando la integridad del buque, pero con pérdida de las mercancías, entre otras situaciones. En definitiva, lo que se tiene en cuenta es que la intervención lleve aparejada la consecución de un resultado útil.

Obviamente, el valor final de lo salvado influye notablemente en la determinación de la remuneración, como veremos más adelante, pero no afecta a la existencia del salvamento.

Por último destacar, que aún cuando se den los requisitos anteriormente descritos, no tendrán la consideración de

---

*operaciones de salvamento que hayan producido un **resultado útil**, darán derecho a un premio a favor de los salvadores...”*

<sup>240</sup> GABALDON GARCÍA, J.L- RUIZ SOROA, J.M, *op. cit.* pp. 725-727.

operaciones de salvamento, la realizada por la propia tripulación en beneficio del buque o de la carga<sup>241</sup>, el prestado por imperativo legal o cumpliendo una orden de la autoridad marítima y aquel que tiene lugar como consecuencia de una obligación anterior, como es el caso del remolque extraordinario.

## 7.2.- Modalidades de salvamento

Una vez determinados los presupuestos que se tienen en cuenta para entender que nos encontramos ante una operación de salvamento, hemos de destacar que atendiendo a la voluntariedad en la prestación del servicio, podemos distinguir dos modalidades de salvamento: el voluntario y el obligatorio.

En el primero de los casos, estamos haciendo referencia a aquellas operaciones de salvamento que tienen lugar mediante la celebración de un contrato entre las partes o de un

---

<sup>241</sup> Se entiende que es una obligación de la tripulación en el desarrollo de las operaciones que le son encomendadas, realizar todas las acciones que sean necesarias para la consecución del resultado con todas las garantías, y ello no puede entenderse como operación de salvamento, aunque en la práctica las actividades se encuadren dentro de la definición anteriormente expuesta. Esta obligación de la tripulación, aparece reconocida como vimos en B.53.8.31: *Ἐὰν ὁ ἔμπορος φορτώσῃ τὸ πλοῖον, καὶ τι συμβῆ τῷ πλοίῳ τὰ σωζόμενα πάντα εἰς συμβολὴν ἐρχέσθωσαν ἑκατέρωθεν. τὸ δὲ ἀργύριον ἐὰν σώζῃται, πέμπτας ἀποδιδότω· ὁ δὲ ναύκληρος καὶ οἱ ναῦται βοθηείας παρεχέτωσαν εἰς τὸ σῶσαι.*

modo espontáneo, mientras que en el segundo nos referimos a las practicadas en los supuestos legalmente previstos.

### 7.2.1. Salvamento obligatorio

Aunque *a priori*, toda acción de salvamento tiene carácter voluntario, dicha intervención tendrá carácter de obligatoria cuando tenga por objeto el salvamento de personas, tal y como establece el apartado 1 del artículo 10 del CSAV/89. En virtud del mencionado precepto “*todo capitán tienen el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en la mar siempre que ello no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo*”. Esta obligación de asistencia y auxilio a los que se encuentren en peligro con riesgo de pérdida de mercancías y de la nave la encontramos en Derecho Romano en un fragmento de Ulpiano 56, *ad. Ed.* en D. 47.9.3.8: *item alio Senatusconsulto cavetur, eos, quorum fraude aut consilio naufragi suppressi per vim fuissent, ne navi vel ibi periclitantibus opitulentur, legis Corneliae, quae de sicariis lata est.* Este pasaje del Digesto pone de manifiesto el interés de la *annona* estatal por proteger y tutelar a los comerciantes marítimos, puesto que sanciona con la pena capital prevista en la *lex Cornelia*, a aquellos que impidieran prestar auxilio a las naves que se encuentren en riesgo, sin reconocer el derecho a premio, previsto para los supuestos de hallazgo o extracciones o como consecuencia de la actividad de los *urinatores* y *scaphari*.

Por otro lado, al amparo de lo dispuesto en los art. 360<sup>242</sup> y 367<sup>243</sup> de la LNM, tendrá la consideración de salvamento obligatorio aquel que es ordenado o supervisado por la autoridad pública, y el realizado por la propia Administración a fin de salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en la mar y el medio ambiente contra la contaminación marina. En ambos casos, se legitima a Administración para dirigir las operaciones de salvamento si las desarrollan particulares o para impartir instrucciones que serán de obligado cumplimiento por el capitán, el armador o su representante, el cargador y el salvador.

Por lo que respecta a la remuneración en los casos de salvamento obligatorio, hemos de destacar que el salvador sólo tendrá derecho a la misma, si en las operaciones de salvamento de vidas humanas se hubiera conseguido salvar el

---

<sup>242</sup> Art. 360 “Las autoridades públicas que ordenen o supervisen un salvamento, o sus funcionarios, no tendrán derecho a premio alguno. Sin embargo, los salvadores que efectúen las operaciones ordenadas o supervisadas por aquellas tendrán derecho a premio de acuerdo con lo dispuesto en esta ley”

<sup>243</sup> Art. 367.1 “La Administración Marítima estará en todo caso facultada para intervenir en las operaciones de salvamento realizadas en los espacios marítimos españoles, a fin de salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en la mar y el medio ambiente contra la contaminación marina. A tal efecto, la Administración podrá dirigir o impartir instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento que serán de obligado cumplimiento por el capitán, el armador o su representante, el cargador y el salvador”.

buque u otros bienes o se hubieran evitado o reducido notablemente los daños al medio ambiente.

En el caso del salvamento ordenado o supervisado por la autoridad pública, sólo se reconoce el derecho a premio a las empresas o particulares que hubieran prestado el servicio.

Cuando fuera la Administración la que ejecute la actividad y ello de lugar al reconocimiento de premio o de compensación, se ingresa en el Tesoro, y cuando exista la obligación de prestar el salvamento por la autoridad pública y esta se sirva de empresas públicas o privadas para la realización de las mismas, se pueden convenir fórmulas de reparto de los citados premios a través de los respectivos contratos.

### **7.2.2. Salvamento voluntario.**

A diferencia del salvamento obligatorio que obedece a exigencias normativas y a supuestos específicos, el salvamento voluntario, se caracteriza por la espontaneidad en el desarrollo de la actividad o el principio de la autonomía de la voluntad de las partes, cuando tenga lugar en virtud de la celebración de un contrato.

Decimos que el salvamento es espontáneo cuando ante la existencia de peligro, la asistencia se presta a riesgo del salvador sin existencia de vínculo contractual previo ni mandato legal o administrativo.

Al mismo tiempo, podemos entender que existe salvamento voluntario cuando las operaciones de asistencia tienen lugar en virtud de una obligación anterior, como sería el caso del remolque extraordinario.

En esta modalidad de salvamento se requiere por un lado, el resultado útil que da derecho al abono de premio, y por el otro, voluntariedad para la prestación del auxilio y consentimiento<sup>244</sup> del armador, del capitán o de los propietarios de los bienes encontrados en el buque a las operaciones de salvamento, puesto que al amparo de lo dispuesto en el art. 364 de la LNM, es posible que exista la negativa expresa y razonable de los sujetos legitimados a la prestación del auxilio.

En ese sentido, probar la racionalidad de la negativa es determinante, puesto que si los argumentos que se esgrimen

---

<sup>244</sup> Respecto de la prohibición de efectuar operaciones de salvamento, debemos destacar que a diferencia de lo dispuesto en el CSAV/89 donde se legitimaba para manifestar la oposición a las operaciones de salvamento al propietario o capitán del buque asistido, art. 19: *“los servicios que se presten no obstante la prohibición expresa y razonable del **propietario** o capitán...”*, la LNM renueva la redacción referente a los sujetos de la navegación estableciendo diferencias entre propietario y armador del buque, que son fundamentales para determinar si nos encontramos ante el titular del derecho de propiedad o ante el empresario marítimo que explota comercialmente el buque. Por lo que respecta a la manifestación del consentimiento, la LNM nos habla del armador o del capitán en el art. 364 *“Los servicios prestados a pesar de la prohibición expresa y razonable del **armador** o del capitán del buque asistido...”* Es por ello, que durante el articulado de la LNM, se hacen menciones específicas a la figura del armador, del capitán, o del propietario para indicarnos el papel que ocupan tales figuras según el supuesto en el que nos encontremos.

son congruentes, aun cuando se consiga un resultado útil no da lugar a exigir el pago del premio.

Una interpretación a *sensu contrario* del precepto, permite afirmar que ante la irracionalidad en la negativa a ser asistido, si ésta tiene lugar en contra de la voluntad del armador o capitán del buque y se consigue un resultado útil, nace el derecho a exigir premio<sup>245</sup>.

En Derecho Romano, podemos considerar como operaciones de salvamento voluntario, el hallazgo fortuito de bienes y la recuperación de objetos naufragados o hundidos cuando no exista vínculo contractual. Dado que no se encuadran dentro del concepto de salvamento descrito, trataremos este aspecto en el apartado referente a las extracciones y hallazgos.

---

<sup>245</sup> MORRAL SOLDEVILLA, R., *op. cit.* pp. 156. El autor se apoya en las consideraciones sobre este tema recogidas en la obra de ARROYO, I, *Comentarios al Convenio de Salvamento de 1989*, A.D.M., Vol. X, 1993, p. 136, para clarificar qué debemos entender por prohibición expresa y razonable para no estar obligado al pago del premio. En ese sentido, en cuanto a que sea expresa, señala que debe ser *clara e indubitada*, *no basta una actitud implícita o presunta*, por razonable, debemos entender la existencia de una causa que justifique tal negativa, como puede ser el hecho de que el buque salvador, no reúna los requisitos técnicos necesarios para poder desarrollar las operaciones de salvamento con éxito.

### 7.2.3 Salvamento contractual

Es una modalidad de salvamento voluntario que se caracteriza por tener origen en la voluntad de dos partes que consienten en obligarse mutuamente, uno a la prestación del servicio de salvamento y la otra al abono de las cantidades pactadas, *sin más límite que la obligación inderogable de actuar con la diligencia necesaria para evitar o reducir al máximo los daños al medio ambiente*<sup>246</sup>, destacando que la LNM faculta tanto al capitán como al armador para la celebración de contratos de salvamentos en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo.

En relación a la remuneración que corresponde al salvador cuando medie contrato de salvamento, señalar que es objeto de pacto entre los contratantes, normalmente a través de un contrato tipo denominado Lloyd's Open Form, que toma como punto de referencia los criterios de determinación de la recompensa recogidos en el art. 13 del CSAV/89, aunque como

---

<sup>246</sup> En aplicación de lo contenido en el apartado 3 del art. 6 del CSAV/89 el art. 361.1 LNM dispone "las partes interesadas podrán contratar las condiciones del salvamento libremente, *sin más límite que la obligación inderogable de actuar con la diligencia necesaria para evitar o reducir al máximo los daños al medio ambiente*". En definitiva, apoyándonos en lo descrito en el art. 1254 CC, basta con la celebración de un contrato entre las partes, para el surgimiento de las obligaciones recíprocas "el contrato existe desde que una o varias personas consienten en obligarse, respecto de otra u otras, a dar alguna cosa o prestar algún servicio".

veremos la LNM, en base a los contratos tipo, los precedentes jurisprudenciales y lo recogido en el Convenio, establece una serie de criterios, sin perjuicio de que las partes fijen libremente el premio, a menos que sea desproporcionado cuando se fija en el momento del peligro.

Por lo que respecta a las operaciones de salvamento contractual y la conexión con las normas de Derecho romano, debemos recordar que durante este período no se distinguió entre las diferentes instituciones tal y como ocurre en la actualidad, por lo que se consideraban como operaciones de salvamento, aquellas tendentes a la evitación del peligro y las que tenían lugar una vez acaecido el suceso, como es el caso de los hallazgos, las actividades de recuperación y extracción de bienes u objetos a cargo de los *urinatores* y las labores de asistencia en los puertos por los llamados *scaphari*. De modo que trataremos de confrontar e integrar ambas disposiciones en el desarrollo de este capítulo.

### **7.3 Criterios para la determinación del premio o recompensa por el salvamento**

Llegados a este punto, es preciso exponer los criterios aplicables para la determinación del importe del premio en los supuestos de salvamento voluntario, y de la remuneración, cuando nos encontremos ante un contrato de salvamento. En relación a este último, señalar que lo más común es que la fijación de la remuneración tenga lugar *a posteriori*, es decir, una vez realizada la operación de salvamento, entre otros motivos, por la imprevisibilidad del medio en el que se desarrolla, aunque nada impide la fijación previa de la misma. De hecho, el art. 7 del CSAV/89, reconoce la posibilidad de modificar o anular el acuerdo previo si se prueba que las condiciones pactadas no son equitativas, al celebrarse bajo una presión indebida o bajo la influencia de un peligro, o cuando fuera desproporcionada con arreglo al servicio prestado.

En primer lugar, vemos como la LNM condiciona el pago del premio a la existencia de un resultado útil, salvo cuando nos encontremos ante un salvamento obligatorio para salvar vidas humanas en peligro o la compensación especial reconocida en el art. 14 del CSAV/89 a los salvadores que realizan operaciones de salvamento para la protección del medio ambiente, aun cuando no hayan conseguido el resultado esperado, reconociendo el derecho a exigir al propietario el abono de los gastos en los que se hubiera incurrido.

Al margen de las anteriores consideraciones, la LNM en el art. 362.1 sigue el principio anglosajón *no cure no pay*, previsto también en el art. 12.1 del CSAV/89, en tanto que exige la superación de la situación del peligro o la minoración de los resultados para tener derecho a un premio. Sin perjuicio de la existencia de un resultado útil, la fijación del premio encuentra su base o apoyo legal en los criterios de determinación establecidos en el art. 13 del citado Convenio que destaca los riesgos en los que pudieran incurrir los salvadores, la naturaleza y el grado del peligro, el tiempo empleado, los gastos y pérdidas sufridas en el desarrollo de la actividad, el grado de preparación, la eficacia del salvador y de su equipo, la pericia y los esfuerzos realizados para el salvamento de vidas humanas o para evitar riesgos en el medio ambiente y, por supuesto, el resultado obtenido.

La necesidad de fijación de tales criterios encuentra su origen en el Derecho Romano, puesto que como vimos, las labores de extracción y de recuperación de objetos perdidos o hundidos como consecuencia de un naufragio, correspondía al cuerpo profesional de los *urinadores*, los cuales, se encargaban de la recuperación de los objetos a cambio de una remuneración en función de la profundidad a la que se hubieran sumergido para la realización de la operación de salvamento y el peligro inherente a la misma, teniendo en cuenta la limitación de medios existentes en la época.

La LNM destaca que el importe de la recompensa no puede exceder del valor del buque ni de las mercancías salvadas, y se reparte entre el armador del buque salvador y su

dotación en la proporción de un tercio y dos tercios respectivamente<sup>247</sup>, mientras que los Basílicos 53.8.47<sup>248</sup> reconocían una tercera parte o la mitad de las mercancías recuperadas según la profundidad a la que se hubieran sumergido los *urinators*, aunque también consideramos, en aplicación de lo dispuesto en D. 14.2.2.4 “*portio autem pro aestimatione rerum quae salvae sunt*” que la remuneración podía consistir en el valor de lo hallado.

---

<sup>247</sup> Art. 363 LNM “*El premio por el salvamento, excluida la parte que corresponda al resarcimiento de daños, gastos o perjuicios del salvador, se repartirá entre el armador del buque salvador y su dotación en la proporción de un tercio y dos tercios respectivamente, salvo pacto en contrario. La distribución de la parte de la dotación entre sus componentes se efectuará en proporción al sueldo base de cada categoría. 2. La regla establecida en el apartado anterior no se aplicará a los buques remolcadores ni a los armados y equipados para el salvamento, en los que los derechos de la dotación se regularán por lo establecido en sus respectivos contratos de embarque o en convenio colectivo. 3. En el caso de buques extranjeros se aplicarán las anteriores reglas de distribución salvo que la ley del pabellón disponga otra cosa.*”

<sup>248</sup> B.53.8.47 “*μζ. Ἐὰν χρυσίον, ἢ ἀργύριον, ἢ ἕτερόν τι ἐκ τοῦ βαθοῦ ἐπαρθῆ ἀπὸ ὀργυιῶν ὀκτώ, λαμβανέτω ὁ ἀποσώζων τὸ τρίτον μέρος· ἀπὸ δὲ ὀργυιῶν δεχαπέντε, λαμβανέτω ὁ ἀποσώζων τὸ ἥμισυ, διὰ τὸν κίνδυνον τοῦ βυθοῦ. τῶν δὲ ἐκριπτομένων ἀπὸ θαλάσσης εἰς γῆν, καὶ εὕρισχομένων εἰς πῆλυν ἕνα, λαμβανέτω ὁ ἀποσώζων δέκατον μέρος τῶν ἀποσωζομένων*”

### 7.3.1 Derecho de retención

Una vez establecidos los criterios que han de regir la fijación del precio por el salvamento y una vez realizadas las mismas, la LNM protege al salvador del derecho a cobro de forma especial, con la concesión del derecho de retención<sup>249</sup> del buque y de otros bienes salvados, mientras no se constituya a su favor garantía suficiente por el importe del premio que se reclame.

El derecho de retención sobre las mercancías salvadas también fue reconocido a los *urinadores* en los supuestos de incumplimiento de la obligación del pago de la remuneración por el *conductor*, apoyandonos en la facultad de retención reconocida al *magister* sobre las mercancías de aquellos que hubieran logrado salvarlas en los casos de contribución, al amparo de lo dispuesto en D.14.2.2 “...*ex locato agere cum magistro navis debere, ut ceterorum vectorum merces retineat...*”.

---

<sup>249</sup> Art.365: 1. *El salvador tendrá derecho a retener el buque y otros bienes salvados bajo su control, en el puerto o lugar a que se hayan conducido tras la terminación de las operaciones de salvamento mientras no se constituya a su favor garantía suficiente por el importe del premio que se reclame.* 2. *El armador del buque salvado, a petición y a costa del salvador, estará obligado a condicionar la entrega de las mercancías transportadas por dicho buque a la constitución por los destinatarios de garantía suficiente para responder del premio que les pudiera afectar. En caso de incumplimiento de esta obligación será responsable de los perjuicios que por ello sufra el salvador.*

El reconocimiento de un derecho de retención del salvador, sin menoscabo del recurso a un posible embargo preventivo del buque y bienes salvados, es una novedad que introduce la LNM, respecto de la normativa precedente, que como vimos, reconocía la posibilidad de exigir fianza bastante como garantía del abono de la remuneración y el recurso al ejercicio de la acción correspondiente, pero no el derecho de retención sobre las mismas.

#### **7.4 Hallazgos y extracciones**

Nuestro interés radica fundamentalmente en establecer la relación existente, si fuera posible, entre la regulación de la institución en las fuentes romanas y la contenida en la LNM.

Al margen de la institución de salvamento, la LNM regula los hallazgos marítimos dentro del capítulo III dedicado al contrato de salvamento, bajo el título de “*salvamento de bienes de propiedad desconocida*”.

Como veremos, en puridad no hay salvamento sino hallazgo, porque no se evita la pérdida del bien, al encontrarse ya perdidos. Además, al tratarse de bienes desconocidos no hay titular con el que celebrar un contrato de salvamento, a diferencia del régimen de las extracciones donde si se concierta un contrato para tal fin, y por otro lado, el Estado no impone el deber de salvarlos al tratarse de bienes de propiedad

desconocida, a menos que fueran susceptibles de ocasionar perjuicios al medio ambiente marino.

Por tanto, podemos entender por hallazgo el encuentro o localización fortuita de objetos en el mar o en el litoral como consecuencia de la acción del mar, por personas que no guardan ninguna relación con los bienes u objetos encontrados, y que se limitan a la posesión y custodia de los mismos en tanto no se localice a su legítimo propietario, a diferencia de lo que ocurre en el salvamento o en la extracción donde se persigue un resultado concreto, como es la evitación del peligro o la recuperación de bienes u objetos hundidos.

El art. 368 de la LNM dispone que quienes durante la navegación o desde la costa salvaren bienes que encontraren desposeídos estarán obligados a comunicarlo a la Armada en el primer puerto de escala, para el inicio de un expediente administrativo tendente a la averiguación de sus legítimos propietarios.

A tenor del texto de la Ley, entendemos que nos encontramos ante un supuesto de hallazgo cuando se produzca la localización y recuperación de bienes u objetos en el mar de un modo fortuito, sin existencia de vínculo contractual entre los titulares de los bienes y el hallador, con pleno desconocimiento de la titularidad de sus legítimos propietarios y sin ánimo de apropiación de los bienes, puesto que se impone como deber del hallador el poner en conocimiento de la autoridad competente los mismos, a fin de localizar a los titulares de los derechos de propiedad sobre los bienes.

En idéntico sentido entendemos el hallazgo en las fuentes romanas, donde la inexistencia de vínculo contractual, el desconocimiento de la titularidad de los propietarios y el reconocimiento de que el hallazgo no atribuye la propiedad de los mismos al no tratarse de *res nullius* ni *res derelictae*, la ausencia de intencionalidad en la apropiación y la comunicación del hallazgo mediante la exposición del *libellum*<sup>250</sup>, se configuran como presupuestos fundamentales de la institución y requisitos imprescindibles para no imputar al hallador un delito de hurto, como vimos en D. 47.2.43.8 (11)<sup>251</sup>.

A diferencia de la obligación de comunicar establecida en la LNM, las fuentes romanas no imponen tal deber al hallador, por lo que entendemos que la misma se produce para descartar la existencia de *animus furandi* aun cuando se conserve la posesión del bien, entendido como elemento necesario junto al anterior para la construcción del ilícito, y no

---

<sup>250</sup> D. 47.2.43.8: “*Proinde videamus, si nescit cuius esset, sic tamen tulit quasi redditurus ei qui desiderasset vel qui ostendisset rem suam, an furti obligetur. et non puto obligari eum. solent plerique etiam hoc facere, ut libellum proponant continentem invenisse se et redditurum ei qui desideraverit: hi ergo ostendunt non furandi animo se fecisse*”.

<sup>251</sup> D.47.2.43.11: “*Si actum ex nave factum alius tulerit, an furti teneatur? Quaestio in eo est, an pro derelict habitum sit. Et si quidem derelinquentis animo iactavit, quod plerumque credendum est, quum sciat periturum, qui invenit, suum fecit, nec furti tenetur. Si vero non hoc animo, sed hoc, ut, si salvum fuerit, haberet, ei, qui invenit, auferendum est, et si scit hoc, qui invenit, et animo furandi tenet, furti tenetur. Enimvero si hoc animo, ut salvum facere domino, furti non tenetur; quodsi putans simpliciter iactatum, furti similiter non tenetur*”.

tanto para localizar al propietario y facilitar la recuperación de los objetos perdidos.

En cualquier caso, queda acreditado que no se adquiere la propiedad de los bienes sino un derecho de retención en tanto no se localice a su titular, imperando el respeto al derecho de propiedad sobre los mismos reconocido en el apartado 1 del art. 373 de la LNM, siguiendo el principio romano predominante en la configuración de la institución del *naufragium*, que como vimos, tutela la propiedad de sus legítimos propietarios y sólo reconoce derecho a la apropiación *quam dominus eam pro derelicto habere coepit*.<sup>252</sup>

Una vez localizado a su propietario, la Armada procede a comunicar su identidad al salvador, el cual tendrá derecho a exigir al propietario que acepte la entrega de los bienes, siempre que ello fuera razonable y tenga lugar en un lugar seguro de conformidad con lo dispuesto en el art. 8.2 del CSAV/89,<sup>253</sup> y a la retención de los mismos en tanto no sea indemnizado por los gastos generados por la custodia y mientras no se le abone el premio que corresponda por el hallazgo.

---

<sup>252</sup> D. 41.1.58: “*Quaecumque res ex mari extracta est, non ante eius incipit esse qui extraxit, quam dominus eam pro derelicto habere coepit*”.

<sup>253</sup> Art. 8.2 c) del CSAV/89: “*el propietario el capitán del buque o el propietario de otros bienes en peligro tendrán obligación para con el salvador: de aceptar, una vez llevados a lugar seguro el buque u otros bienes, la entrega de éstos, cuando así lo pida el salvador y ello sea razonable*”.

En Derecho Romano, las fuentes no reconocen explícitamente el derecho a premio o remuneración por el hallazgo, sólo encontramos referencias al mismo en el título referente a los hurtos, donde se pregunta si la mera solicitud de *praemia*<sup>254</sup> por el hallazgo puede ser constitutiva de un delito de un hurto. No obstante, frente a la falta de previsión del mencionado derecho, entendemos que al asumir el deber de custodia del bien y siempre que no sea exigida la restitución por su legítimo propietario, ostenta el derecho de retención sobre los bienes mientras no le sea abonado el importe del valor de los gastos de conservación y de custodia.

Según la LNM, en el caso de que no fuera localizado en el plazo de seis meses desde el inicio del expediente administrativo, se procederá a iniciativa de la Armada, a la tasación de los bienes hallados.

Si el importe de la tasación no supera los tres mil euros, se reconoce el derecho de propiedad al hallador siempre que proceda al pago de los gastos del expediente administrativo incoado.

Por su parte, si el importe es superior a la cuantía mencionada, se procede a la venta de los bienes en pública subasta, correspondiendo al salvador, una vez pagados los gastos del expediente, además de dicho importe, un tercio de la parte del precio obtenido que supere los tres mil euros, más

---

<sup>254</sup> D.47.2.43.9: “*Quid ergo, si εὑρετρα (inventionis praemia), quae dicunt, petat? Nec hic videtur furtum facere, etsi non probe petat aliquid*”.

el abono de los gastos de conservación o de custodia en los que se hubiera incurrido.

En el Derecho Romano entendemos que se presume la comparecencia del propietario, puesto que en todo momento se hace mención expresa a los derechos de los titulares y la obligación de restitución, no se prevé la posibilidad de la incomparecencia ni los efectos de la misma en relación a los bienes hallados, por lo que hemos entendido que la adquisición de la propiedad de tales bienes por el hallador tendría lugar, en principio, por la *usucapio* de las mismas.

Posteriormente, un fragmento contenido en los Basílicos 53.8.47, reconoce el derecho a una décima parte de los bienes hallados a quienes lo encontraran y aseguraran la integridad de los mismos trasladándolos al terreno.

En definitiva, las cosas halladas no pertenecen automática ni íntegramente al hallador puesto que se obliga a la comunicación de lo hallado a la autoridad competente, la cual incoa el expediente administrativo correspondiente con el objeto principal de localizar al titular de los mismos, que conserva el derecho de propiedad, y en consecuencia, el de recuperación.

Por su parte, el hallador adquiere la propiedad del bien por el transcurso del plazo previsto en la LNM sin que se hubiera reivindicado la titularidad, y previo abono de los gastos del expediente cuando tras la tasación no supere los tres mil euros y un tercio del valor en tasación cuando sea superior.

Si fueran reivindicados, se reconoce el abono de los gastos en los que hubiera incurrido más el importe del premio,

siendo el Consejo de Arbitraje Marítimo y los auditores de Arbitraje Marítimo los Órganos competentes para la determinación de los premios, al amparo de lo dispuesto en la disposición adicional segunda de la LNM, a menos que se optara por acudir a la jurisdicción ordinaria, mediante un procedimiento declarativo ordinario o verbal previsto en la Ley de Enjuiciamiento Civil, según corresponda por razón de la cuantía.

En cuanto al régimen de extracciones, señalar que la LNM distingue entre operaciones de exploración y las extracciones de bienes, teniendo como finalidad recuperar cosas perdidas en el mar, buques o aeronaves, mercancías u objetos naufragados o pecios, fundamentalmente, para garantizar la seguridad en la navegación, la preservación del medio ambiente marino, y por el interés patrimonial y cultural de los bienes hundidos.

Partiendo de la regulación de la institución, prevista en la sección segunda del Capítulo 4, podemos distinguir cuatro tipos de extracciones:

- a) la realizada por el propietario del bien, teniendo preferencia frente a las demás. Obviamente la Ley reserva al propietario el derecho a la extracción, previa acreditación del dominio.
- b) voluntaria, sin existencia de vínculo contractual, legal o administrativo.

c) Contractual o convenida, es decir, aquella extracción que tiene lugar fruto del acuerdo entre el propietario, y los profesionales de la extracción, partiendo de la idea de que se tratan de actividades complejas que requieren del empleo de medios técnicos adecuados.<sup>255</sup>

Este contrato, puede encuadrarse en el ámbito de los contratos de arrendamiento de obra, siendo los contratos tipos más utilizados el Lloyd y los modelos de la BIMCO, denominados *Wreckcon* y *Wreckhire*<sup>256</sup> que persiguen la misma finalidad pero que se diferencian en los criterios a tener en cuenta de cara al abono de la retribución, puesto que en el primero se fija una cantidad pagadera a plazos, según los resultados obtenidos y en el segundo, una cantidad diaria independientemente de la consecución del resultado pactado.

En este contexto, destacamos las labores de extracción y recuperación de objetos realizada por el cuerpo de los *urinadores*, que se encargaban de tales operaciones en virtud de la celebración de un contrato de arrendamiento de obra o *locatio conductio operarum*, y que exigía de un

---

<sup>255</sup> En relación a las operaciones de extracción, debemos recordar que la posibilidad de que sean terceros distintos del propietario los que puedan solicitar las mismas, sólo es posible cuando se haya concertado entre estos y el propietario del buque o bienes, un contrato de salvamento, según expone el art. 379 de la LNM.

<sup>256</sup> ARROYO MARTINEZ, I., *Compendio de Derecho Marítimo...*, p. 342-343. GABALDON GARCÍA, J.L Y RUIZ SOROA, J.M., op.cit, p. 759-760.

resultado útil, entendido como la extracción de bienes, para poder reclamar el pago de la renta o *merces* correspondiente, según se extrae de lo dispuesto en D. 14.2.4.1: “*Sed si navis, quae in tempestate iactu mercium unius mercatoris levata est, in alio loco **summersa est**, et aliquorum mercatorum merces per **urinatores extractae sunt data mercede rationem haberi debere eius...***”

- d) Urgente: que serían las operaciones de extracción que realiza la Autoridad Marítima por razones de urgencia, para garantizar la seguridad en la navegación o la pesca o cuando los propietarios no hayan procedido a iniciar las mismas en un plazo prudencial, tal y como se establece en el art. 26 de LAS/62.

En definitiva, la Ley reserva exclusivamente al propietario el derecho a las operaciones de extracción<sup>257</sup>, realizadas por sí mismo o por terceros en virtud de un contrato de extracción, lo cual es determinante en base a la exigencia de responsabilidades, y porque supera la problemática en relación a la titularidad del bien entre propietarios y halladores.

En otras palabras, no están legitimados para iniciar el expediente de extracción, personas distintas del propietario del

---

<sup>257</sup> Respecto a la titularidad del derecho a la extracción dispone la Ley en el art. 378.1 que pueden solicitar la extracción los propietarios de los buques o bienes naufragados o hundidos, previa acreditación del dominio, destacando en los casos de condominio, que la solicitud debe presentarse con el consenso de todos los propietarios o con la manifestación expresa de la renuncia de los que no estuviesen interesados en la extracción (art.378.2)

buque aun cuando se trate del titular de la empresa de navegación, o los propietarios de las mercancías cargadas y perdidas, puesto que salvo la autorización para el concierto de un contrato de extracción con terceros, sólo se reconoce legitimidad para tales operaciones, a los titulares del dominio sobre la nave.

Otra cuestión que excede del objeto de nuestro estudio, es el régimen de extracción de determinados buques en función de la titularidad<sup>258</sup>, si son buques pertenecientes al estado español o extranjeros, *res extracomercium* o si pertenecen al patrimonio cultural subacuático.

---

<sup>258</sup> Respecto a la extracción de buques o naves en aguas internacionales, de acuerdo con el derecho internacional, los buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos, sus restos, y la de sus equipos y cargas cualquiera que sea el momento en el que se produjo su pérdida y el lugar en el que se encuentren son bienes de dominio público estatal, y gozan de inmunidad de jurisdicción.

## 7.5 Derechos de propiedad y abandono de los bienes

Por lo que respecta al derecho de propiedad de los bienes naufragados y hundidos, hemos de señalar que en el ámbito marítimo se rigen por un régimen especial que reconoce y tutela la propiedad sobre los mismos, en contraposición al régimen común que considera al buque y al resto de bienes hundidos como *res nullius*, en aplicación del principio general de cosa abandonada.

En consecuencia, sólo podemos considerar los bienes abandonados, y por tanto, susceptibles de ser apropiados, cuando exista manifestación expresa por su titular, según lo dispuesto en el apartado primero del art. 373 de la LNM, que casa perfectamente con lo dispuesto por Javoleno 11 *ex Cass.*, D.41.1.58: “*Quaecumque res ex mari extracta est, non ante eius incipit esse qui extraxit, quam dominus eam pro derelicto habere coepit*”, donde se impone como presupuesto fundamental para adquirir el dominio sobre el bien hallado, el reconocimiento expreso de abandono por su propietario.

Esta consideración reconoce a los titulares de los derechos de propiedad, el poder de disposición sobre los mismos en tales circunstancias, así como la posibilidad de ejercer el derecho de abandono mediante declaración expresa

a favor del asegurador.<sup>259</sup> La declaración debe ser presentada por escrito al asegurador en el plazo de 90 días a contar desde el siniestro, y debe contemplar la totalidad de las cosas objeto del interés asegurado, por lo que no se admite una declaración parcial ni condicionada.

Una vez comunicado al asegurador, éste debe aceptar o proceder a la renuncia del derecho si existe acuerdo previo, en caso contrario, a falta de aceptación expresa, se presume que el asegurador acepta el abandono si transcurre un mes desde la declaración y no manifiesta su intención de rechazarla.

La aceptación del abandono, coloca al asegurador como propietario de los bienes desde el momento en el que se produce la declaración, es decir, el reconocimiento de la titularidad del derecho de propiedad se retrotrae al momento de la manifestación del abandono por el titular, y no cuando se produce la aceptación de la misma, e implica el abono del importe total de la suma asegurada.

Por su parte, en Derecho Romano, no se establecieron plazos para la adquisición de la propiedad en los casos de

---

<sup>259</sup> En virtud de lo dispuesto en el art. 449 de la LNM, el titular de los bienes naufragados o hundidos puede ejercer el derecho de abandono en los casos de pérdida total del buque, inhabilitación definitiva para navegar o imposibilidad de reparación del buque. También en los casos en los que el importe de la reparación de la nave sea superior a la suma del valor asegurada, o cuando se produzca la pérdida del buque y no se tuvieran noticias del mismo durante 90 días. En cuanto al plazo para declarar el abandono de los bienes, señalar que debe ser presentada dentro de los 90 días contados desde la fecha del siniestro, puesto que si transcurre el mismo sin que se haya presentado tal declaración, sólo se puede exigir indemnización mediante el ejercicio de la acción de avería.

abandono ni en los supuestos de hallazgo, no obstante, creemos que son de aplicación las disposiciones sobre la adquisición por prescripción adquisitiva en tales supuestos.

Por otro lado, vimos como el respeto al derecho de propiedad sobre los bienes se extendía incluso a la *annona* estatal, en la figura del fisco, puesto que no se le reconocían derechos sobre la nave ni sobre las mercancías en tales circunstancias, como se desprende del análisis de varias fuentes que contemplan la exención del pago del *portorium* (D.14.2.9), la prohibición de decomiso de mercancías descargadas como consecuencia de inclemencias meteorológicas (D.39.4.16.8) e incluso la prohibición de apropiación de mercancías hundidas que aparecen en el litoral como se desprende en la constitución dada por el emperador Antonino a Máximo recogida en C. 11.6.1: “*quando naufragio navis expulsa fueris ad littus, vel si quando reliquam terram attigerit, at dominos pertineat; **fiscus meus sese non interponat...***” donde se pone de manifiesto que no se tiene ningún derecho sobre los bienes hundidos que aparecen en la costa a raíz de un hundimiento.

Por su parte, la LNM contempla la posibilidad de apropiación por el Estado<sup>260</sup> cuando hayan transcurrido tres

---

<sup>260</sup> Art. 374 LNM: 1. “El Estado adquirirá la propiedad de cualquier buque o bien que se encuentre naufragado o hundido en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles una vez transcurridos tres años desde el naufragio o hundimiento, excepto la de los buques y embarcaciones de Estado. 2. Igualmente adquirirá la propiedad de buques o bienes que, a la terminación del

años desde el siniestro y siempre que no se haya solicitado la extracción, lo que se justifica por el interés estatal por la preservación del medio ambiente y por garantizar la seguridad en la navegación. En ese contexto, la norma reconoce el derecho de adquisición por parte del Estado en los siguientes supuestos:

- a. Cuando se trate de bienes o buques privados de nacionalidad española, adquiere la propiedad de los mismos cuando se hallen en aguas jurisdiccionales, en la zona contigua y zona económica exclusiva o en alta mar.
- b. En el supuesto de bienes privados extranjeros, se adquiere la propiedad de los mismos transcurridos los tres años siempre que se encuentren en aguas interiores o en el mar territorial.
- c. En ningún caso, se produce la apropiación de buques de Estado extranjeros aún cuando se encuentren en territorio nacional, puesto que se entiende que no existe intención de abandono por su titular.

De todo lo expuesto, podemos afirmar la influencia de las disposiciones de derecho romano para la configuración de la normativa vigente, y en las resoluciones judiciales de tribunales

---

*plazo mencionado, se encuentren situados en la zona económica exclusiva o en alta mar y sean propiedad de españoles”.*

extranjeros<sup>261</sup> que aluden a las fuentes romanas para la fundamentación de las sentencias.

---

<sup>261</sup> A modo de ejemplo podemos señalar la sentencia del Tribunal Federal de Atlanta de 21 de septiembre de 2011, que responde en apelación a la empresa Odyssey Marine Exploration, que reclama la titularidad de los bienes hallados, y el reconocimiento de premio por salvamento del buque de la Armada española, Nuestra Señora de las Mercedes, naufragado en el año 1804, destacando en primer lugar, que al tratarse de un buque de Estado español, carecen de jurisdicción por razón de la materia, en virtud del principio de inmunidad soberana y el de cortesía internacional, y reconoce el derecho a la propiedad de la fragata y de su contenido, al entender que aun cuando no se hubieran llevado a cabo labores de recuperación y extracción de las mismas por el Estado español, no puede negarse el interés dominical en el pecio, *“The fact that the Mercedes has been sitting on the ocean floor for over 200 years does not negate Spain’s property interest in the shipwreck”*. Para reforzar esta idea continua diciendo, *“recognizes that title to a United States or foreign sunken State craft, wherever located, is not extinguished by passage of time, regardless of when such sunken State craft was lost at sea. The shipwreck of the Mercedes is this unquestionably the property of Spain”*. Todo ello, en base al Tratado de Amistad y Relaciones Generales de 1902 entre EE.UU y España, según el cual, *“Spanish vessels, like those belonging to the United States, may only be abandoned by express acts”*. Sea Hunt, Inc. v. The Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels, 221 F.3d 634, 638, 642 (4th Cir.2000); destacando además la imposibilidad de exigir premio por el hallazgo porque no existe consentimiento expreso del estado extranjero correspondiente *“The law of finds shall not apply to . . . any foreign sunken military craft located in United States waters, and “[n]o salvage rights or awards shall be granted with respect to . . . any foreign sunken military craft located in United States waters without the express permission of the relevant foreign state.* La sentencia reconoce los derechos del Estado español sobre la embarcación y su cargamento y ordena la devolución y entrega a España de todas las monedas y objetos extraídos del pecio.

En definitiva, en ambos cuerpos legales se pone de manifiesto el absoluto respeto por la propiedad de los bienes naufragados, estableciendo procedimientos tanto para la adquisición del dominio en los supuestos de hallazgo como en el supuesto de extracciones.

## **CONCLUSIONES**

## CONCLUSIONES

Una vez expuesta de forma sucinta la importancia del comercio marítimo, y los esfuerzos del legislador romano por garantizar la seguridad en el transporte y tutelar el correcto desarrollo de la actividad comercial, y considerando las coincidencias y la repercusión que ha tenido la legislación romana para la configuración del derecho intermedio y en el vigente, podemos extraer, en base a lo expuesto en las páginas que nos preceden, las siguientes notas conclusivas:

I.- Hemos comenzado nuestro estudio con algunas consideraciones imprescindibles para abordar el incidente de naufragio y las operaciones de salvamento marítimo. Partimos de la idea de que no existió un derecho marítimo como rama autónoma y diferenciada del *ius civile*, aun cuando se evidencia que sus instituciones ofrecen aspectos que se separan de las contenidas en el derecho general, y que exigen un tratamiento jurídico especial o diferenciado, y destacamos la importancia que fue adquiriendo el transporte marítimo para el desarrollo de la actividad comercial, pasando de ser una actividad privada, a configurarse como un servicio público desarrollado por empresarios marítimos al servicio de la *annona* como los *navicularii*, que gozaron de una serie de inmunidades y privilegios (entre otros, D. 27.1.17.6, D.50.6.5.3, D.50.6.5.5, Tito Livio, 23.48.10-12, 23.49.1-3,) reconocidos por el Estado, y que sirvieron para incentivar la prestación del servicio, por la

necesidad de abastecer a los ejércitos y a la población en pleno desarrollo de la política expansionista. Sin perjuicio de realizar un breve análisis sobre el personal de la navegación y de otro personal que si bien no participa de la actividad de transporte, gozan de una importancia notable, como es el caso de los *urinadores* y *scaphari*. Asimismo, establecemos algunas consideraciones respecto de la institución de naufragio y la tipología del incidente que es fundamental para abordar el núcleo de nuestra investigación.

Por lo que respecta al personal de navegación, debemos poner de manifiesto la concordancia existente entre las fuentes jurídicas romanas y lo dispuesto en el art. 150 de la LNM, que reconoce la compatibilidad del binomio propietario-armador, al igual que ocurría en el Derecho Romano con las figuras de *dominus navis* y *exercitor navis*, estableciendo la necesidad de identificar si se dedican o no a la explotación comercial de la misma, de cara a la exigencia de responsabilidades. Al mismo tiempo, la LNM en los art. 145.1 y 145.2 rompe con la tradición mercantil instaurada desde la época romana en relación a la figura del *exercitor navis*, entendido como armador y naviero, para establecer distinciones entre ambas figuras según se tenga o no la posesión del buque y se destine a la explotación comercial como actividad principal.

II.- Por otro lado, hemos considerado que el transporte de mercancías se desarrolla bajo una *locatio conducti operis* según se desprende de lo dispuesto en D.4.9.3.1, a la que se le añade una cláusula *ex recepto* regulada en D.4.9.1.8 que

obliga al prestador del servicio no sólo a ejecutar la actividad convenida sino también a responder por la custodia, la entrega de los bienes cargados, y por los daños ocasionados a las cosas, las pérdidas e incluso los hurtos. Se trata de una responsabilidad objetiva absoluta, es decir, inherente al desarrollo de la actividad de transporte, y que obliga al transportista a responder por el destino de las cosas, excepto en los casos de fuerza mayor o cuando la pérdida o el deterioro de las mercancías sea consecuencia de los ataques de piratas, en cuyo caso se admitió que el transportista pudiera oponer la *exceptio Labeoniana* contemplada en D.4.9.3.1 *in fine*, que le permitía la exoneración en los casos descritos. Ahora bien, creemos que la oposición de la *exceptio* tuvo una aplicación temporal, es decir, mientras la actividad de transporte de mercancías se desarrollaba con total libertad y autonomía por los empresarios marítimos, puesto que con posterioridad, y a raíz de la profesionalización del transporte y su conversión en actividad obligatoria al servicio de lo público, el Estado a modo de incentivo para la navegación, asume el riesgo de las pérdidas, por lo que no sería necesario aludir a la posible interposición de la excepción en tales circunstancias, sin perjuicio de la obligación de poner en conocimiento y probar los hechos acaecidos en el correspondiente procedimiento de investigación del incidente.

En consonancia, y a tenor de las fuentes analizadas, vemos la conexión existente entre las disposiciones romanas contenidas en D.4.9.3.1 y D. 4.9.1.8 y lo dispuesto en la LNM

respecto a la modalidad contractual por la que se presta el servicio de transporte de mercancías. Según el art. 203 de la citada norma, la actividad de transporte se desarrolla bajo la forma de un contrato de fletamento, estableciendo al igual que las fuentes romanas enunciadas, como obligación inherente a la prestación del servicio, el deber de custodia sobre las mercancías recibidas, convirtiendo al porteador en responsable de todo daño o pérdida de la mercancía, del retraso en la entrega y de cualquier otra circunstancia mientras se encuentre bajo su custodia, según dispone el art. 277 de la LNM. Asimismo, introduce una novedad respecto de las normas precedentes, que es el hecho de atribuir al armador o al titular del uso o de la explotación, una responsabilidad cuasiobjetiva por el hecho contaminante.

III.- En relación a la necesidad de documentar la carga, señalar que es de vital importancia, no sólo por la responsabilidad que asume el transportista, que exige tener un conocimiento exhaustivo del género cargado, sino también para el destinatario de las mismas, que debe asegurarse de que existe concordancia entre lo declarado y lo efectivamente entregado. Vimos como no existen referencias en los textos jurídicos clásicos sobre la existencia de un documento que acreditara la mercancía cargada y la recepción de la misma en destino, por lo que nos hemos basado en un texto del Digesto 4.9.1.3 que reconoce efectos probatorios a la realización de un acto simbólico denominado *χειρέμβολον* para entender documentada la carga, sin perjuicio de que en la práctica fuera

necesaria la redacción de algún documento por el *magister* o el *dietario* que acreditara la entrega, como podemos observar en lo dispuesto en el C.11.2.1, donde se exige a los capitanes de las naves *annonarias* que redacten en presencia de los magistrados o presidentes acta de las mercancías recibidas y el estado en el que se encuentran para su posterior entrega.

IV.- Por otro lado, podemos destacar que, aún cuando no queda acreditada la existencia de un documento donde se puede dejar constancia de la recepción, entrega, estado de las mercancías y demás aspectos determinantes para dotar de garantías y seguridad al comercio y al transporte marítimo de mercancías, hemos podido comprobar como los descubrimientos arqueológicos proporcionan información relevante y determinada de los productos contenidos en las ánforas.

Así destacamos la importancia de los *tituli picti* o inscripciones que se realizaban en las ánforas indicando el producto contenido, el origen, el destino, la calidad de los productos, los sujetos encargados de la comercialización y control de los mismos, la titularidad de los bienes, fundamental para diferenciar el género cuando el transporte no fuera exclusivo para un *mercator*, e incluso vimos como en ocasiones, tenían grabadas la datación consular, lo cual permite a los investigadores encuadrar temporalmente el transporte y poner de manifiesto aspectos relacionados con los bienes u objetos transportados que no aparecen en las fuentes, abriendo un amplio campo de investigación sobre distintos

ámbitos de la actividad comercial en Roma, no exento de planteamientos e interrogantes.

V.- La institución del naufragio goza de un tratamiento unitario en Roma. De la regulación que hemos analizado, prejustiniana y justiniana contenida fundamentalmente en el Digesto y en Constituciones imperiales, podemos apreciar el interés del legislador romano por garantizar la seguridad en el transporte (entre otros, C.11.1.3, C.11.1.8) y tutelar a los empresarios marítimos reprimiendo todas aquellas conductas tendentes a provocar el incidente de naufragio o las que tuvieran lugar una vez acaecido el mismo, con el objeto de la apropiación ilícita de las mercancías.

Ahora bien, sin perjuicio de la imposición de sanciones a los que perturbaran el desarrollo de la actividad comercial o vulneraran los derechos de los legítimos propietarios, vemos como el derecho romano se encargó de establecer un procedimiento para la protesta y posterior investigación del siniestro regulado fundamentalmente en el C.Th. 13.9.3 y en el C.11.6.2, y que persigue fundamentalmente el esclarecimiento de los hechos y la exención de responsabilidad del *navicularius*.

Este deber de comunicación de accidentes aparece reconocido en varias disposiciones de la LNM, siendo la *protesta de mar*, regulada en el art. 187, la que más se asemeja al procedimiento establecido en el Derecho Romano en el C.11.6.2, “*si quis navicularius naufragium se sustinuisse affirmat, provinciae iudicem, eius videlicet...*”, puesto que el

capitán pone en conocimiento de la autoridad competente, mediante la presentación de un acta redactado por el mismo, los hechos ocurridos según han tenido lugar, y tal y como aparecen descritos en el Diario de Navegación, con el objeto de clarificar lo sucedido y excluir cualquier tipo de responsabilidad. Al mismo tiempo, se reconoce la posibilidad de aportar el testimonio de testigos que prueben la veracidad de los hechos que alega, al igual que el C.11.6.2 “*ac probet apud em testibus eventum...*”, con la salvedad de que en la LNM la declaración de testigos no deviene obligatoria.

El hecho de que la regulación del procedimiento se ubique en un momento temporal determinado evidencia un aspecto importante, y es el interés estatal por descubrir las circunstancias que dieron lugar al accidente en una etapa donde para incentivar la realización del transporte asumía los riesgos (Suet. Claud. 18.4, Tito Livio, 23.48.10-12 y 23.49.1-3). Creemos y así queda acreditado en el análisis de las distintas fuentes, que con carácter previo a la asunción de los riesgos por el Estado, se protegían los intereses de los comerciantes marítimos, ahora bien, el establecimiento del procedimiento se torna fundamental cuando el Estado asume las pérdidas para garantizar la seguridad, la confianza, la financiación de las expediciones marítimas y para evitar la comisión de conductas fraudulentas por los *navicularii*, que se aprovechaban de la asunción de riesgos por el Estado para especular con las mercancías y hacer negocio en su propio beneficio, o simular naufragios, en connivencia en muchas ocasiones, con los

funcionarios públicos (entre otros, C.11.2.4, Tito Livio, 25.3.10-11).

VI.- Para establecer el cuadro normativo aplicable al salvamento marítimo en Roma, nos hemos encontrado con una serie de inconvenientes, derivados fundamentalmente de la falta de principios autónomos ajenos a la disciplina del *ius civile*, que nos lleva a realizar una importante labor interpretativa e incluso la aplicación analógica de las fuentes jurídicas romanas para dar respuesta a las cuestiones planteadas en el desarrollo del capítulo, complementada con la información que atestiguan las fuentes literarias (entre otros Tito Livio, 44.10.3, Plinio, *Hist. Nat.*, 9.30.48, Aristóteles en *De partibus animalium*), epigráficas (entre otros, CIL 14.303, CIL 6.1872, CIL 14.409) y los libros jurídicos concebidos por personas particulares, dando respuestas a problemáticas que con carácter general tenían que ver con el derecho agrario, derecho de guerra o el derecho marítimo, contenida en la obra de los Basílicos (B.53.8.31, B.53.8.45, B.53.8.57).

VII.- Por otro lado, partimos de la idea de que en el Derecho Romano no existió el concepto de salvamento tal y como lo conocemos en la actualidad, por lo que incluimos dentro del mismo todas las operaciones tendentes a la evitación del riesgo o peligro, concebido como una obligación al amparo de lo dispuesto en D.47.9.3.8, así como las que tengan lugar acaecido el accidente, como las labores de recuperación y extracción de las mercancías por los *urinatores* y los hallazgos marítimos.

VIII.- Por lo que respecta a la recuperación y extracción de las mercancías, partimos de la licitud de la mismas, según se establece en D.47.9.12, sin que pueda admitirse que tal licencia, implique el reconocimiento del derecho a la apropiación de los bienes recuperados o la *usucapio* de los mismos (D.41.2.21.1-2, D.41.7.7 y 41.1.9.8), dado que queda acreditado en el análisis de los textos, que en los casos de echazón de las mercancías para salvar la nave y en los supuestos de naufragio o accidente, se conserva el derecho de propiedad al no existir *animus dereliquendi* (entre otros, D.14.2.2.8, D.14.2.8, D. 47.2.43.11), imponiendo la obligación de búsqueda y la recuperación de las mercancías cuando se tenga conocimiento del lugar en el que se encuentran, tal y como aparece recogido en D.14.2.8 y B.53.8.31.

En sentido contrario, vemos como se reconoce la posibilidad de adquisición de los bienes en los casos de abandono expreso de su titular, según D.41.1.58 "*quacumque res ex mari extracta est, non ante eius incipit esse qui extraxit, quam dominus eam pro derelicto habere coepit*". Al margen de esta posibilidad, cualquier apropiación de los bienes supone la comisión de un delito de hurto, (entre otros, D.41.1.9.8, D. 47.2.43.11).

IX.- En base a lo antedicho, podemos concluir que en Derecho Romano existen tres modalidades de salvamento, el obligatorio, al imponerse el deber de prestar auxilio y asistencia, el voluntario o fortuito identificado con la figura del hallazgo, y el salvamento contractual, cuando las operaciones

de asistencia, recuperación o extracción de bienes objetos, se realizan por profesionales a cambio de una remuneración.

X.- Por lo que se refiere al hallazgo fortuito de bienes, podemos afirmar que se trata de una modalidad de salvamento que se caracteriza por la ausencia de vínculo contractual, la accidentalidad del descubrimiento, y el interés por procurar la restitución a su legítimo propietario, al establecer la norma contenida en D. 47.2.43.8, que el hallador no persigue la apropiación de los bienes y que ello se justifica por la comunicación del hallazgo mediante la exposición del *libellum*, con el objeto de localizar a su titular y procurar la restitución, aunque creemos que la idea que subyace y por la que se produce la comunicación, es la de evitar ser demandado por la comisión de un delito de hurto, es decir, entendemos que el hallador procede a la comunicación no porque no pretenda la adquisición del bien encontrado, sino para no ser demandado por la comisión de un delito de hurto, teniendo en cuenta la protección y la tutela de los bienes naufragados.

Por otro lado, hemos podido comprobar, cómo las fuentes no contemplan el reconocimiento de premio por el hallazgo, y es por ello, que al obligarse a la entrega del bien, asume intrínsecamente el deber de custodia del mismo, por lo que hemos encuadrado la extracción voluntaria dentro de una *negotiorum gestio*, al entender que se dan los presupuestos para su configuración, pero sobre todo, para reconocer el derecho de retención sobre los bienes mientras no le sean

reembolsados los gastos necesarios para la conservación y custodia.

No obstante, haciendo una interpretación de lo dispuesto en B.53.8.47, podemos concluir que se reconoce la posibilidad de otorgar una décima parte de los bienes hallados a escasa profundidad, a aquellos que las descubrieran y trasladaran a la tierra.

XI.- En relación al salvamento contractual, hemos de destacar la importante labor desarrollada por el cuerpo de los *urinatores*, encargados de la recuperación y extracción de objetos hundidos a cambio de una renta o merced, según aparece recogido en la única disposición que hace mención a los *urinatores* recogida en D.14.2.4.1 “*mercatorum merces per urinatores extractae sunt*”.

En base a lo dispuesto en el mencionado fragmento, no hemos podido determinar ni el valor, ni los criterios que se tenían en cuenta de cara a la determinación o fijación de la remuneración por la labor de recuperación de las mercancías, siendo un fragmento de los Basílicos (B.53.8.47), la única referencia de la que hemos podido extraer *a priori* los criterios de determinación de la remuneración, que serían la extracción de los bienes y la profundidad de la sumersión.

Considerando este criterio, a mayor profundidad, y en consecuencia, a mayor peligro, más importancia adquiere la remuneración, correspondiendo una tercera parte de las mercancías, si se hubiera sumergido a una profundidad de

ocho codos, y la mitad, si la extracción se realiza a una profundidad de quince codos.

No obstante lo anterior, hemos considerado en nuestro estudio, que al margen de estos criterios, se debe tener en cuenta para la determinación de la renta, el valor de las mercancías y el estado en el que se encuentran tras la recuperación, en aplicación de lo dispuesto en D.14.2.2.4 y D.14.2.4.2 para la regulación de la estimación y valoración de las averías en los supuestos de contribución por pérdidas.

Por último, nos hemos planteado qué ocurre cuando las mercancías recuperadas se encuentran en mal estado, si tomamos como criterio de determinación el valor de las mismas, y reconocemos el derecho de retención de las mercancías como garantía del pago de la remuneración, aplicando analógicamente lo dispuesto en D.14.2.2, donde se faculta al *magister* para la *retentio* de las mercancías de aquellos que estuvieran obligados a realizar la contribución por haber salvado sus mercancías.

XII.- Por otro lado, interesa poner de manifiesto la incesante labor de asistencia y las operaciones de salvamento que desarrollaban los *scaphari* en los puertos, favoreciendo la entrada a los puertos de grandes embarcaciones mediante el trasbordo de mercancías a las *scaphae* (D.14.2.4), remolcando a las naves hasta el puerto, prestando la asistencia cuando las mismas resulten afectadas como consecuencia de fenómenos meteorológicos que impiden la continuidad de la navegación como queda acreditado en B.53.8.45, asesorando al *magister*

*navis* en las maniobras de atraque en los puertos, e incluso participaban de las operaciones de extracción y recuperación de mercancías que hubieran caído al mar como consecuencia de la realización de algunas de las actividades descritas.

En base a ello, podemos afirmar la conexión existente entre las actividades que desarrollaban los *scaphari* y los actuales contratos de remolque, destacando el contrato de remolque de fortuna previsto en el art. 305 de la LNM y el contrato de practicaje o asesoramiento prestado a los buques para las maniobras de atraque en los puertos previsto en los art. 325 a 328 de la LNM.

XIII- En nuestro breve estudio y disección de las fuentes en la proyección postromana, hemos podido comprobar como se recogen las bases del ordenamiento jurídico romano en las Partidas, donde si bien, en la práctica se aleja del derecho romano permitiendo la práctica del *ius naufragii* o el reconocimiento de la apropiación de los bienes naufragados, vemos como en la Ley 7, tit. 9 de la Partida 5, se tutela el derecho a la propiedad de los bienes naufragados o alijados, mediante la prohibición de apropiación de los mismos al no adquirir la condición de *res derelictae*, y el deber de restitución de los mismos a sus titulares o herederos.

Al mismo tiempo, encontramos coincidencia entre la prohibición de simulación de falso faro y la imposición de la condena al cuádruplo en los casos de apropiación ilegítima de las mercancías, como consecuencia de un naufragio, contenida en las Leyes 10 y 11, tit. 9, Partida 5 con lo dispuesto en

D.47.9.10 y D.47.9.1. Asimismo, hemos podido verificar concordancias entre D.14.2.4, donde veíamos la intervención de los *scaphari* y la asistencia que prestaban a las naves, con la Ley 8, tit.9, Partida 5 que se pronuncia en idéntico sentido “*si se temieren los maestros dellos, que son muy cargados...vaziassen algunas mercaderías de la naue...en otros nauios pequeños, porque pudiessen yr mas sin peligro...*”

En la Nueva y Novísima recopilación, encontramos referencias sobre el naufragio y el respeto a la propiedad de los bienes naufragados que no dista de lo contenido en las fuentes romanas.

Así se conserva el respeto al derecho a la propiedad y la prohibición de apropiación en los casos de accidente (Ley IX, tit. X, libro VII de la Nueva Recopilación y Ley I, tít. VIII, libro IX de la Novísima Recopilación), así como la imposición de sanciones a quienes se apropiaran de naves que habían quedado inhabilitadas para la navegación para su posterior venta (Ley XI, tit.X, libro VII de la Nueva Recopilación y Ley III, tít. VIII, libro 9 de la Novísima Recopilación).

Al mismo tiempo, se mantiene el deber de comunicar a la autoridad competente los descubrimientos (Ley II, tit. XIII, libro VI de la Nueva Recopilación, y Ley 4, tit. XXII, libro X de la Novísima), así como la posibilidad de retener los bienes en tales supuestos mientras no se produzca el resarcimiento de los gastos por la custodia, o el reconocimiento del derecho sobre los mismos, si comunicado el hallazgo no se puede

restituir la propiedad ante la falta de localización de su legítimo propietario.

En las mencionadas obras de derecho intermedio, podemos observar como se regulan los aspectos generales de la institución del naufragio pero no encontramos Leyes que se pronuncien sobre las operaciones de asistencia ni salvamento de mercancías.

XIV.- Por lo que respecta a la codificación contemporánea, queda acreditado cómo se mantienen y desarrollan mucho de los principios romanos en materia de naufragio y las operaciones de salvamento marítimo, siendo en muchas ocasiones un trasunto fiel de lo contenido en las fuentes romanas.

Dicha influencia se evidencia en la legislación nacional, en la Ley de Navegación Marítima y en las normas que regulaban la materia y que han sido derogadas por la promulgación de esta norma, y también, en la normativa internacional por la que se rigen los Estados y que, obviamente persigue la uniformidad normativa en el plano internacional. En ese sentido, destacamos la importancia del primer Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento del año 1910 y el vigente Convenio Internacional de Salvamento del año 1989, donde podemos apreciar la influencia de la legislación romana en la configuración de la normativa internacional por lo que respecta a la institución del salvamento. Así vemos como se impone la obligatoriedad de prestar auxilio a los buques que se

encuentren en peligro o en riesgo de padecerlo (art. 10 CSAV/89 en consonancia con D.47.9.3.8), la necesidad de celebrar contratos para la realización de las operaciones de salvamento (art. 7 CSAV/89) el establecimiento de criterios para la determinación de la remuneración (art. 13 CSAV/89), el reparto del premio (art. 15 CSAV/89), y estableciendo como garantía del abono de la remuneración un criterio que difiere con el que hemos reconocido en nuestro estudio, como es la posibilidad de exigir fianza (art.21 CSAV/89).

XV.- Respecto del análisis de la LNM, hemos podido comprobar la influencia del derecho romano en la configuración de la institución del salvamento, puesto que como hemos manifestado en el desarrollo de este trabajo, muchos de los principios y bases del salvamento marítimo actual encuentran su origen en las disposiciones del derecho romano, partiendo de la base que en Derecho Romano entendíamos como operaciones de salvamento, aquellas tendentes a la evitación del peligro y todos los actos que tuvieran lugar después de haberse producido el accidente con el objeto de recuperar los bienes perdidos.

Así, vemos como se tipifica las distintas modalidades de salvamento siguiendo el esquema establecido en las fuentes romanas, distinguiendo el salvamento obligatorio (art. 10 CSAV/89 y 360 LNM), el voluntario (reconocido en el art. 368 de la LNM bajo la denominación de bienes de propiedad desconocida) y el contractual, previsto en el art. 361 de la LNM, y como se respeta un principio básico y fundamental en materia

de salvamento como es la propiedad de los bienes naufragados o pérdidas (art. 373 LNM) y la prohibición de apropiación incluso en los supuestos de hallazgos, donde se mantiene la obligación de comunicar el descubrimiento, en base a lo dispuesto en el art. 368 de la LNM, en consonancia con el D. 47.2.43.8, con el objeto de localizar a su titular y favorecer la recuperación.

Por otro lado, se reconoce el derecho a solicitar el abono de los gastos de custodia y conservación, así como el derecho de retención sobre las mismas (art. 365), al igual que admitimos en la regulación del salvamento voluntario en derecho romano.

Asimismo, la legislación se basa en el principio anglosajón "*no cure no pay*", previsto en el art.12.1 del CSAV/89 y el art. 362 de la LNM, que exige la obtención de un resultado útil y el desarrollo de las operaciones de salvamento en una situación real de peligro para reconocer el derecho al premio en los supuestos de salvamento contractual, en base a los criterios de determinación contemplados por el art. 13 CSAV/89, al igual que en el Derecho Romano donde se exige el resultado útil, entendido como recuperación y extracción de mercancías (D.14.2.4.1) y la existencia de peligro, entendido como la profundidad a la que se tiene que sumergir el *urinator* para realizar la labor de recuperación (B.53.8.47), y los riesgos a los que se exponen las mercancías y que afectan a su valor, mientras permanezcan sumergidas en las profundidades.

XVI.- Finalmente, hemos podido comprobar en la enorme y rica casuística romana, la existencia de una regulación detallada del contrato de transporte marítimo y de todas las vicisitudes que pueden afectar al naufragio, desde la protesta al salvamento y hallazgos, en los cuales intervienen principalmente los *urinatores* y *scaphari* observándose que muchos de los principios que rigen en el Derecho Romano continúan diseminados tanto en el derecho supranacional como en la actual Ley de Navegación Marítima.

## **INDICE BIBLIOGRAFICO**

## BIBLIOGRAFIA

ALESSI. R.

- s.v. «*monopoli di stato*» in NNDI, X, Turín, 1957

AMELOTTI- MIGLIARDI.

- *Una dichiarazione di “naukleros” del 237 a. C, in un papiro inédito della collezione genovese*, en Scritti in onore di Antonio Guarino, Sodalitas, 1984.

ANDRICH,

- *DI, s. v. “Naufragio”, pp. 1.303-1.312.*

ARANGIO RUIZ, V.

- *Responsabilità contrattuale in Diritto Romano*, Nápoles, 1933.

ARIAS BONET, J.A.

- *Derecho marítimo en Las Partidas*, en Studi in Onore di Edoardo Volterra, vol 3, 1971.

ARIAS RAMOS, J.

- *El transporte marítimo en el mundo romano. Separata del Libro Homenaje al Dr. Serrano y Serrano*, Valladolid, 1965.

ARROYO MARTINEZ, I.

- *Compendio de Derecho Marítimo*, Madrid, 2014.

ATKINSON, K.M.T.

- *Rome and the Rhodian Sea Law*, IURA 25, 1974.

ASHBURNER

- *The Rhodian Sea-Law*, Oxford, 1909

BELLO RODRIGUEZ, S.

- *La responsabilidad del naviero en el transporte de mercancías según*
- D.19.2.31, RIDA 49, 2002.

BERCOVITZ RODRIGUEZ CANO, A.

- *Notas sobre el origen histórico del Derecho Mercantil*, en Estudios Jurídicos homenaje a Joaquín Garrigues, v.1, Madrid, 1971

BERLINGIERI, G.

- *Il naufragio*, NSDI 16, 1969, p. 435.

BRAVO BOSCH, M.J.

- *Consideraciones en torno a la actio institoria*. El Derecho Comercial, de Roma al Derecho Moderno, en actas del IX Congreso Internacional XII Iberoamericano de Derecho Romano, Las Palmas, 2006.

BRUNETI, A.

- *Derecho marítimo privado italiano*, t. 1, Barcelona, 1950

BURDESE, A.

- *In tema de res derelictiae*, BIDR, 1989.

CANNATA, C.A.

- *Sull problema della responsabilità nell Diritto Privado Romano*, IURA 43,1992.

CARVAJAL, P. I.

- *Naufragio, piratería y “sodales” marítimas*, en *Revista de estudios históricos jurídicos*, Sección Derecho Romano, Chile, 2007.

- *El Receptum Nautarum y el papiro Grenf.* II 108, REHJ 28, 2006.

CERAMI P. – PETRUCCI, A.

- *Diritto commerciale romano. Profilo storico*, Turín, 2010, p. 7.

CHECCHINI, A.

- *I precedenti e lo sviluppo storico del contratto di assicurazione*. *Scritti giuridici e storico-giuridici II*, Padova, 1958.

COPPOLA BISAZZA, G.

- *Ancora una parola sull'exercitor*. IURA 54, 2003.

D'ORS, A.

- *χειρέμβολον*, *Humanitas*, vol.III, 1948-49, p.254 ss

DAREMBERG- SAGLIO.

- *V. urinator*. Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines, Vol. 5, París 1877 -1919.

DAUVILLIER, J.

- *Le Droit Maritime Phenicien*, RIDA, 6, 1959.

DE MARCO, N.

- *Un problema mínimo: il χειρέμβολον*, SDHI 65, 1999, pp. 359 y ss.

DE MARTINO, F.

- *Diritto private e società romana*, Roma, 1982.

DE ROBERTIS, F.

- *Il diritto associativo romano*, Bari, 1938.
- *I rapporti di lavoro nel diritto romano*, Milán, 1946.

- *Receptum nautarum*, Annali della Facoltà di Giurisprudenza di Università di Bari, 1952.
- *Receptum nautarum. Studio sulla responsabilità dell'armatore in diritto romano con riferimento alla disciplina concernente il "caupo" e lo "stabularius"*, 1952
- *Ancora sul receptum nautarum (actio de recepto e actio locati)*, 1959.
- *D.19.2.31 e il regime dei trasporti marittimi nell'ultima età Repubblicana*, SHDI 31, 1965, pp. 924 y ss.
- *Storia de la corporazioni e del regime associativo nel mondo romano*. IURA 25, 1974.
- *La responsabilità contrattuale nel sistema della grande compilazione*, 1982.

DE SALVO,

- *Economia Privata e Pubblici servizi nell'Imperio Romano, I corpora naviculariorum*, Messina, 1992.

DIRKSEN, H.E.

- s.v. «*monopolium*», *Manuale Latinitatis fontium*, 1837, Berlín.

DU CANGE

- v. *scapha- scapharum*, *Glosarium mediae et infimae latinitatis*, v. 6, 1954, p. 335.

ERNOUT- MEILLET.

- V. *urinator*. *Dictionnaire étym, langue latine*, París, 1959, p. 755

FERRINI, C.,

- *Diritto Penale Romano*, Roma, 1976, p. 230

FERRINI, E.C- MERCATI, J.

- *Basilicorum libr*, LX, v. 7, Lipsiae, 1897, p. 119

FESTUS.

- v. *remulco*, Lindsay, 1965, p. 346.
- v. *promulco*, p. 244.

GABALDON CARCIA, J.L- RUIZ SOROA, J.M.

- *Manual de derecho de la Navegación Marítima*, Madrid, 2006

GANDOLFO, E.

- *La nave nel diritto romano*, Génova, 1883.

GAURIER, D.

- *Le droit maritime romain*, 2004

GHIDINI, G.

- «*monopolio e concorrenza*» in ED. 26, Milán, 1976.

GHIONDA, F.

- *Sul magister navis*, RDN 1,1, 1935, p.327.

GIANFROTTA, P.A.

- *Commerci e piratería: prime testimonianze archeologiche sottomarine*, MEFRA, v 93, 1981, pp.227-242
- *I "rifiuti sommersi" en Sordes Urbis*. Actas de la reunión de Roma 15-16 de Noviembre de 1996, Roma, 2000.

GIMENEZ-CANDELA, T.

- *Los llamados cuasidelitos*, Madrid, 1990.

GLARE, P.G.W.

- v. *urinator*. Oxford latin dictionary, VI. 2, 1982, reimp. 2012, p. 2323.
- v. *retentio*, p. 1808.
- v. *scapha*, p. 1873.
- v. *piscatores*, p. 1521.

GLÜCK. F.

- *Commentario alle pandette. Tradotto ed arricchito di copiose note e confronti col codice civile del regno d'Italia*. Libro 11, tit.15, Milán, 1903.

GOMEZ-IGLESIAS CASAL, A.

- *Aspectos jurídicos de la actividad comercial en Roma y los tituli picti*, REHJ 32, 2010.

GUARINO. A.

- *Magister e Gubernator navis* , LABEO 11,1965.

HEIMBACH G.E.

- *Basilicorum* Libr. LX, t.5, LIPSIAE, 1850, p. 127

HEUMANN- SECKEL.

- s.v. « *monopolium*», Handlexikon z. Quellem des römischen Rechts, 1958, Graz.
- *V. urinator*, 1914, p.604.

HUVELIN, P.

- *Études d'histoire du droit comercial romain*, París, 1929.

IHERING, R.

- *El espíritu del Derecho Romano*, Madrid, 1985.

IGLESIAS, J.

- *Derecho romano. Historia e instituciones*, Barcelona, 1994.

KENT, R.

- *Varro on the latin language*, 5.27.126, V.II., 1967, p. 121

LAZO, P.

- *Limitación e ilimitación de responsabilidad en una empresa de navegación*, (D. 14.1.1.19-20 y D. 14.6 pr), REHJ 33, 2011, pp.173-190.

LENEL, O.

- *Das edictum perpetuum*<sup>3</sup>, Leipzig, 1977.
- *Palingenesia Iuris Civilis*, vol. 1, Graz, 1960.

LO CASCIO, E.

- *Crescita e decline, Studi di storia dell'economia romana*, Roma, 2009.

MANFREDINI, A.

- *Il Naufragio di Eudemone* 14.2.9, SDHI 49, 1983.
- *Les naviculaires et le naufrage*. RIDA 33, 1986.
- *Il naufragio Adriano e Nerazio, Navires et commerces de la mediterranee antique*, hommage à Jean Rougé, 1988.
- *Una questione in tema di naufragio*, Sodalitas, 5, 1984, p. 2211.

MARTINI, R.

- *χειρέμβολον, Receptum Nautarum*, en Studi in onore di Edoardo Volterra, 1971, pp.197-205

MATAIX FERRÁNDIZ, E.

- *La nave como unidad jurídica en Derecho romano: Algunas reflexiones en torno a D.47.9.3.8 (Ulp.56 ad. Edict)*, en la Actividad de la Banca y los negocios mercantiles en el Mare Nostrum, 2015, pp.525-540-

MÉNAGER

- "*Naulum et receptum rem salvum fore*", R.H. 38, 1960, p. 201.

MOLÈ, M.

- *Una vexata quaestio in tema di furto*, en Studi in Onore di Edoardo Volterra, vol. 3, 1971.

MÓNACO, L.

- "*Persecutio piratarum*". *I Bataglie ambigue e svolte costituzionali nella repubblica romana*, Napoli, 1996.

MORRAL SOLDEVILLA, R.

- *El salvamento marítimo, Especial referencia al Convenio de 1989* Barcelona, 1997.

MOSCHETTI, C.M.

- *Gubernare navem, Gubernare Rem Publicam. Contributo alla storia del diritto marittimo e del diritto publico romano*, (Quaderni di "studi Senesi", 16), IURA 18, Milán, 1926, pp. 220-224.
- *Il gubernator navis*. SDHI 30, 1964.
- *Aspetti organizzativi dell'attività commercial marittima nel bacino del Mediterraneo durante l'imperio romano*, (a propósito del volumen di J. Rougé), SDHI, 35, 1969.

NARDI, E.

- *De urinatotibus: ovvero dei "sub" nell'antichità*, en Scritti minori, Vol. I, 1957.

PANIAGUA AGUILAR, D.

- *Compendio de técnica militar, Flavio Vegecio Renato*, 2006.

PENDÓN MELÉNDEZ, E.

- *Régimen jurídico de la prestación de servicios públicos en Derecho Romano*, Madrid, 2002.

PERALTA ESCUDER, T.

- *El naufragio en el Derecho Romano Clásico* en Liber Amicorum Juan Miquel, 2006.

PINZONE, A.

- *Naufragi, fisco e trasporti marittimi nell'età di Caracalla* (su Cl. 11.6.1) en Quaderni Catanesi, 4,1982, pp. 63-109.

PURPURA, G.

- *il χειρέμβολος e il caso de Saufeio: responsabilità e documentazione nel trasporto marítimo romano*, AUPA 57, 2014, p. 129 y ss.
- *Ius naufragii, sylai e lex rhodia. Genesi delle consuetudini marittime mediterranee*, Turín, 2003. Convegno "La protezione del patrimonio culturale sottomarino", AUPA 47, 2002, pp. 275-292.
- *Relitti di navi e diritto del fisco. Una congettura sulla Lex Rhodia*. AUPA 36, 1976 pp. 71-72.
- *Il naufragio nel diritto romano: problema giuridici e testimonianza archeologiche*. AUPA, 43, 1995, pp. 465-476.
- *La protezione dei giacimenti archeologici in acque internazionale e la Lex Rhodia del mare*. In AA.VV. (a cura di), *Mediterraneum. Tutela e valorizzazione dei beni*

culturali ed ambientali, Collana monografica per "*la tutela e valorizzazione dei beni culturali*" dell'Università "L'Orientale" di Napoli, 2004, pp-13-27, 71-72

RESINA SOLA, P.

- *Prácticas monopolísticas e intervencionismo público en materia de mercados*; en el Derecho Comercial, de Roma al Derecho Moderno.

ROBLES VELASCO, L.

- *Notas sobre las crisis económicas en el imperio romano: entre la libre iniciativa y el intervencionismo*. RGDR 12, 2009. [url:www.iustel.com] [fecha de consulta: 27.04.15 ]
- *La práctica comercial marítima y su influencia en las formas de garantía. El derecho comercial, de Roma al Derecho moderno*, Las Palmas de Gran Canaria, 2007, pp. 795 y ss.

ROCCO, A.

- *La responsabilità degli armatori nel diritto*, en "Giurisprudenza Italiana" n. 50, V.4, 1898.

ROSTOVTZEFF, M.

- *Historia social y económica del Imperio romano*. 1998.

ROUGÉ, J.

- *Recherches sur la l' organisation du commerce maritime en méditerranée sous l' empire romain*, París, 1966.

- *Le droit de naufrage en Méditerranée avant l' établissement de la domination de Rome*, Mélanges Piganiol, 1976.

SALAZAR REVUELTA, M.

- *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma*, Madrid, 2007.

- *La responsabilidad objetiva ex recepto como fundamento jurídico de la protección a terceros en el Derecho Comercial romano y su recepción en el Código Civil español*. Actas del IX Congreso Internacional y XII Iberoamericano de Derecho Romano, Las Palmas de Gran Canaria, 2007, pp. 899-926.

- *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre, en estudio sobre el "receptum nautarum, cauponum et stabulariorum: entre la utilitas contrahentium y el desarrollo comercial"*, Madrid, 2007.

SARGENTI, M.

- *Responsabilità dell'exercitor navis in diritto romano*, 1951, pp. 551 y ss.
- *Osservazioni sulla responsabilità dell'exercitor navis in Diritto Romano*, Milán, 1953.

SHELTEMA H, J- VAN DER WAL.

- *Basilicorum libr, LX, v.7*, Groningen, 1974, p. 2479

SCHIAPPOLI, D.

- *Il ius naufragi secondo il diritto della Chiesa*, RDN, v.4, 1938,

SEGURA, S.

- *Diccionario etimológico latino y español*, 1985.

SOLAZZI, S.

- *Su C. I. XI, 6 "De naufragiis"*, RDN, 1939.
- *Su C.I. 11.6 "de naufragiis"* in *Scritti Diritto Romano*, 4, Nápoles, 1963.

TARWACKA, A.

- *Romans and pirates. Legal perspective*, Warszawa, 2009.

THOMAS, J.A.C.

- *Carriage by sea*. RIDA 7, 1960.
- *Animus furandi*, IURA 19, 1968, pp. 20 y ss.
- "*locatio*" and "*operae*", BIDR, 64, 1961, p.231 ss.

TORRENT, A.

- *Crimen annonae y mantenimiento del orden público económico*.
- *La cura annonae en Lex Irn.75, un intento de explicación en clave económica del control de los mercados*, INDEX 40, 2012, pp. 640 ss.
- *Diccionario de Derecho Romano*, Madrid, 2005.

VACCA, L.

- "*Derelictio*" e acquisto delle "*res pro derelictio habitae*", Lettura delle fonti e tradizione sistematica, Milán, 1984.

VAN OVEN

- *Actio recepto et actio locati*, TR 24, 1956

VARRO

- *De ling. Lat.*, 5.27.126

VIDALI, D.

- *Saggio crítico sull' accertamento del sinistro de mare nel diritto romano*, *Dir. Mar.*, 1936, pp. 244 y Ss.

VOLTERRA, E.

- *Basilicorum libri, LX, Series B Volumen VI. Scholia in libros XXXVIII-XLII, 1 ediderunt H.J. Scheltema et D. Holwerda, IURA 16, V. 2, 1965, pp. 370-371.*

WALTZING, J.P.

- *Corporations professionnelles chez les romains*, tomo I y II, 1896.

WATSON, A.

- *Acquisition of ownership by "traditio", to an "extraneus"*, *SDHI 33, 1967, p. 197.*

ZAMORA MANZANO, J.L.

- *La prueba testifical aplicada a la investigación de los naufragios según algunas constituciones postclásicas.* En la prueba y medios de prueba: De Roma al Derecho Moderno. Actas del VI Congreso Iberoamericano y III Congreso Internacional de Derecho Romano, 2000, pp.785-799.
- *Regulación represiva del contrabando como límite al comercio internacional,* SDHI, 77, 2011. P. 337 ss.
- *La asunción de riesgos y la seguridad en el transporte marítimo,* en la Actividad de la Banca y los negocios mercantiles en el Mare Nostrum, Pamplona, 2015.
- *Averías y accidentes en derecho marítimo romano,* Madrid, 2010.
- *Algunos aspectos sobre el régimen fiscal aduanero en el Derecho Romano. Reglamentación jurídica del portorium, control de mercancías y comiso por fraude fiscal,* Madrid, 2009.
- *El salvamento y la asistencia marítima en el derecho romano y su evolución ulterior,* RIDA 48, 2001, pp. 385-392.

## **INDICE DE FUENTES**

## INDICE DE FUENTES

### 1. FUENTES LITERARIAS

#### ARISTOTELES

*De mirabilibus auscultationibus* ..... p. 141, n.188.

*De partibus animalium*..... p. 141, n.185.

#### CICERÓN

*De Divinationem ad M. Brutum*

4.27.76 ..... p. 34, n.32.

*De inventione*

2.51 ..... p. 166, n.213.

2.152.8 ..... p. 56, n.75.

*Retórica a Herenio*

1.1.19 ..... p. 56, n.75

#### DIO CASSIO

55.28.1 ..... p. 67, n. 88

HOMERO

*Ilíada*

16.743 ..... p. 141, n.185.

HORACIO

*Carmina or Odes*

1.9.1 ..... p. 21, n.7.

*Epistulae*

2.1.114 ..... p. 34, n.32.

OVIDIO

*Fasti*

2.99 ..... p. 34, n. 33.

PETRONIO

*Satiricón*

114 ..... p. 57, n.75.

PLINIO

*Historia Natural*

9.30.48 ..... p. 36, n.38, 142, n.191.

11.37.72 ..... p. 141, n. 185.

## QUINTILIANO

### *Instituciones*

4.1.61 ..... p. 34, n.32.

## SUETONIO

### *De vita Caesarum*

Capítulo 18..... p. 43, n.55.

### *Divino Claudio*

18.4..... p. 43, n.55.

## TITO LIVIO

23.49.1-3..... p. 44, n.56, 63.

23.48.10-12..... p. 44, n.56, 63.

25.3.10-11 ..... p. 45, n.57, 65.

44.10.3 ..... p.142, n.190.

## VARRO

### *De lingua Latina*

5.27.126 ..... p. 140, n.184.

## VEGECIO

*De re militari* ..... p. 21, n.7.

## 2. FUENTES JURÍDICAS

### Gayo Instituciones

1.32c ..... p. 43, n.54.

3.205-206 ..... p. 82, n.113.

3.305 ..... p. 80, n.108.

### Sentencias de Paulo

2.7.1 ..... p. 36, n.36

2.7.4 ..... p. 37, n.40, 146.

### a) Prejustinianeas

#### *Codex Theodosianus*

13.5.3 ..... p. 39, n.46, 41, n.50.

13.5.5 .....	p. 49, n.64.
13.5.7 .....	p. 41, n.50.
13.5.12 .....	p. 39, n.46.
13.5.14 .....	p. 39, n.46.
13.5.20 .....	p. 39, n.46.
13.5.32 .....	p. 112.
13.5.38 .....	p. 108, n.149.
13.6.3.5 .....	p. 39, n.46.
13.6.8 .....	p. 48.
13.9 .....	p. 55, 80, n.109.
13.9.1 .....	p. 102, n.144.
13.9.2 .....	p. 103, n.146, 104.
13.9.3 .....	p. 104.
13.9.4 .....	p. 45.
13.9.4.1 .....	p. 45.
13.9.5 .....	p. 99, n, 141.
13.9.6 .....	p. 107.

## **b) Justinianas**

### *Instituciones*

3.27.1 ..... p. 136, n. 180.

### *Codex*

11.1.3 ..... p. 47, n.60.

11.1.5 ..... p. 47, n.61.

11.1.7 ..... p. 47, n.62.

11.1.8 ..... p. 47, n.63.

11.2.1 ..... p. 90.

11.2.4 ..... p. 109, n.150.

11.2.5 ..... p. 109, n.150.

11.2.6 ..... p. 109, n.150.

11.3 ..... p. 80, n.109.

11.3.1 ..... p. 46, n.59.

11.3.2 ..... p. 46, n. 58.

11.6 ..... p. 55.

11.6.1 ..... p. 119, n.159, 226.

11.6.2 ..... p. 100, 103, 176.

11.6.3 ..... p. 104, 111.

- 11.6.5 ..... p. 107, 177.  
11.6.6 ..... p. 59, n.78, 112.

*Digesta*

- 3.5.1 ..... p. 187, n.180.  
3.5.6.3 ..... p. 187, n.181.  
3.5.10.1 ..... p. 137, n.182.  
3.6 ..... p. 43, n.54.  
4.9.1 ..... p. 77, n.103.  
4.9.1.2 ..... p. 30, 88, n.127.  
4.9.1.3 ..... p. 84.  
4.9.1.4 ..... p. 79, n.107, p. 89.  
4.9.1.8 ..... p. 78.  
4.9.3 ..... p. 77, n.105.  
4.9.3.1 ..... p. 75, n.101, 81, 89, n.103.  
4.9.4 ..... p. 20, n.6.  
4.9.5 ..... p. 79, n.107, 82, n.113.  
4.9.5.1 ..... p. 80, n.108.  
6.1.61 ..... p. 32, n.67.  
9.1.2 ..... p. 26, n.15.  
9.2.29.2 ..... p. 60, n.79.

9.2.29.3 .....	p. 60, n.79.
9.2.29.4 .....	p. 60
12.6.33 .....	p. 156, n.203.
14.1.1.1 .....	p. 32, n.28.
14.1.1.6 .....	p. 20, n.6.
14.1.1.12 .....	p. 21, n.7, 22, n.8.
14.1.1.15 .....	p. 28.
14.1.1.16 .....	p. 29, n.21.
14.1.1.19 .....	p. 30.
14.2.2 .....	p. 160, 213.
14.2.2.4 .....	p. 153, 155, n.201, 160, n.204, 212.
14.2.2.8 .....	p. 118, n.158, 119, n.160, 176, 189.
14.2.4 .....	p. 37, n.40, 166, 178.
14.2.4.1 .....	p. 35, n.36, 54, n.71, 146, 149, 222.
14.2.4.2 .....	p. 156, n.202.
14.2.5 .....	p. 174.
14.2.7 .....	p. 54, n.71, p.123.
14.2.8 .....	p.118, n.158, 120, n.160, 131, n.173, 148, 176, 189.

14.2.9 .....	p. 119, n.159, 226.
14.2.10.1 .....	p. 168.
14.2.10.2 .....	p. 170.
19.2.13.1 .....	p. 23, n.9, 72.
19.2.13.2 .....	p. 34, n.34, 72, n.98, 191.
19.2.38 .....	p. 149, n.198.
19.2.40 .....	p. 79, n.107.
19.2.60.8 .....	p. 78, n.106.
19.2.61.1 .....	p. 22, n.9.
21.1.31 .....	p. 159, n.203.
21.2.44 .....	p. 69, n.94, 161, n.205.
25.2.9 .....	p. 18, n.2.
27.1.17.6 .....	p. 27, n.18, 40, n.47.
33.7.29 .....	p. 161, n.205.
39.3.1.11 .....	p. 18, n.2.
39.4.15 .....	p. 59, n.78.
39.4.16.8 .....	p. 101, n.143, 119, n.159, 226.
41.1.3 .....	p. 133, n.174.
41.1.9.8 .....	p.118, n.158, 120, n.160, 122, n.164, 130, n.172, 134, n.178.

41.1.44 .....	p. 123
41.1.58 .....	p. 120, 130, n.171, 217, n.252, 224.
41.2.21.1 .....	p. 122, 134, n.178.
41.2.21.2 .....	p. 122, 134, n.178.
41.2.43.6 .....	p. 129, n.168.
41.7.7 .....	p. 122, n.163, 130, n.172.
43.12.1.14 .....	p. 20, n.6.
43.12.1.15 .....	p. 20, n.6.
45.1.122.1 .....	p. 54.
47.2.12 .....	p. 82, n.113.
47.2.43.5 .....	p. 129, n.169.
47.2.43.6 .....	p. 129, n.168.
47.2.43.7 .....	p. 129, n.170.
47.2.43.8 .....	p. 132, 185, 194, 216, n.250.
47.2.43.9 .....	p. 135, 218, n.254.
47.2.43.11 .....	p. 128, 194, 216, n.251.
47.9.1 .....	p. 70, n.96, 118, n.158, 126, 176, 183
47.9.1.5 .....	p. 126.
47.9.3 .....	p. 127.

47.9.3.1 .....	p. 66.
47.9.3.8 .....	p. 68, 70, n.95, 121, 189, 191, 203.
47.9.4.....	p. 68, n.91, 118, n.158, 127, n.166.
47.9.6.....	p. 65.
47.9.7 .....	p. 52, 54, n.71, 124.
47.9.10.....	p. 61.
47.9.12.....	p. 55, 123.
48.8.3.4.....	p. 66.
48.8.3.5.....	p. 68, n.92.
48.12.2.....	p. 19, n.3, 25, n.13, 42, n. 53.
50.4.5.....	p. 42, n.52.
50.6.5.3.....	p. 40, n.48.
50.6.5.4.....	p. 41.
50.6.5.5.....	p. 40, n.48.
50.6.5.6.....	p. 41, n.51.
50.6.5.8.....	p. 42.
50.6.5.9.....	p. 41, n.51.
50.16.242.....	p. 69, n.94.

## CIL

- 2.1168 ..... p. 163, n.209.  
2.1169 ..... p. 163, n.209.  
2.1180 ..... p. 163, n.207.  
2.1183 ..... p. 163, n. 208.  
6.1080 ..... p. 144.  
6.1872 ..... p. 143.  
6.29700 ..... p. 145, n.195.  
6.29702 ..... p, 145, n.195.  
14.99 ..... p. 26, n.16.  
14.303 ..... p. 143.  
14.409 ..... p. 162, n.206.  
14.2929 ..... p. 38, n.44.  
14.3649 ..... p. 38, n.44.  
14.41.42 ..... p.26, n.16.

## c) Otras fuentes y Bizantinas

### *Basilicorum libri*

- B.53.8.31 ..... p. 131, 202, n.241.  
B.53.8.45 ..... p. 165.

B.53.8.47 ..... p. 138, 150, 158, 212,  
n.248, 219.

#### **d) Fuentes de Derecho intermedio**

##### *Fuero Real*

25.4.1 ..... p.180, n.223.

##### *Siete partidas*

3.28 ..... p. 179.

3.28.48 ..... p. 179.

3.28.49 ..... p. 179.

3.29 ..... p.179.

5.9 ..... p.174.

5.9.3 ..... p. 174.

5.9.4 ..... p. 174.

5.9.5 ..... p. 174.

5.9.6 ..... p. 174.

5.9.7 ..... p. 174, 175, n.217.

5.9.8 ..... p. 174, 178, n.220.

5.9.10 ..... p. 176.

5.9.11 .....	p. 176.
5.9.12 .....	p. 174.
5.9.14 .....	p. 177.
7.13 .....	p. 179.
7.14 .....	p. 179.

*Nueva Recopilación*

10.7.9 .....	p.180.
10.7.11 .....	p. 181.
13.6.2 .....	p. 184, n.224.

*Novísima Recopilación*

8.9.1 .....	p. 181.
8.9.3 .....	p.182.

**e) Fuentes del Derecho moderno.**

*Código Civil*

1254 .....	p. 208.
1588 .....	p. 32, n.27.

*Código de Comercio*

612.....	p. 191.
612.8.....	p. 191.
612.15.....	p. 191.
618.2.....	p. 192.
656.....	p. 192.
665.....	p. 192.
666.....	p. 192.
667.....	p. 192.
706.....	p. 192.
708.....	p. 192.
709.....	p. 192.
840.....	p. 190.
841.....	p. 69, n.93, 71, n.97, 190.
843.....	p. 191.
844.....	p. 191, n.231.
845.....	p. 192, n. 232.
951.....	p. 190.
953.....	p. 191.
954.....	p. 190.

*Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos*

23.....	p. 191, n.231.
26.....	p. 222.
40.....	p. 194, n.235.
49.....	p. 195.
50.....	p. 195.

*Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989*

6.3.....	p. 208, n. 246.
7.....	p. 210.
8.2.....	p. 217, n.253.
10.1.....	p. 203.
12.1.....	p. 200, n.239, 211.
13.....	p. 208, 211.
14.....	p. 201, 210.
19.....	p. 206, n.244.
21.1.....	p. 194, n.235.
23.....	p. 193, n.234.

*Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.*

108.....	p. 32, n.27.
116.....	p. 32, n.27.
146.1 .....	p. 77, n.104.
145.1 .....	p. 28, n.20.
145.2.....	p. 28, n.20.
148.....	p. 28, n.20.
150.....	p. 27, n.17.
186.....	p. 99, n. 140.
187.....	p. 99, n.140.
188.....	p. 32, n.27.
202.....	p. 32, n.27.
203.....	p. 32, n.27, 75, n.101.
223.....	p. 75, n.101.
248.....	p. 83, n.114.
286.....	p. 32, n.27.
305.....	p. 165, n.212.
325.....	p. 164, n.210.
358.....	p. 197.
358.4.....	p. 198.
360.....	p. 204, n.242.

361.1 .....	p. 208, n.246.
362.1 .....	p. 200, n.239, 211.
363 .....	p. 212, n.247.
364 .....	p. 206, n.244.
365 .....	p. 213, n.249.
367.1 .....	p. 204, n.243.
368 .....	p. 215.
373.1 .....	p. 217, 224.
374 .....	p. 226, n.260.
378.1 .....	p. 222, n.257.
378.2 .....	p. 222, n.257.
379 .....	p. 172, n. 226
386 .....	p. 76, n.102.
449 .....	p. 225, n.259.
504 .....	p. 99, n.140.
Disp. Ad. 2 <sup>a</sup> .....	p. 220.

