

Rut Roé Cid

**LA LEX RHODIA DE IACTU I EL DRET MARÍTIM ROMÀ,
AMB CONSIDERACIONS A LA LLEI 14/2014,
DE 24 DE JULIOL, DE NAVEGACIÓ MARÍTIMA**

TREBALL DE FI DE GRAU

dirigit per la Dra. Encarnació Ricart Martí

Grau de Dret



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

Tarragona

2015

Índex

Principals abreviatures utilitzades	4
1. Introducció	5
2. Introducció del context històric.....	8
2.1. L'Illa de Rodas en la Grècia Antiga	8
2.2. El contracte d'arrendament romà o <i>locatio conductio</i> ; règim contractual del transport: especial atenció a l'arrendament d'obra o <i>locatio conductio operis</i>	12
2.2.1. <i>Locatio conductio rei</i>	13
2.2.2. <i>Locatio conductio operarum</i>	14
2.2.3. <i>Locatio conductio operis</i>	15
3. La <i>Lex Rhodia</i> en el Dret Romà.....	20
3.1. Introducció al concepte de la <i>Lex Rhodia</i> i/o <i>Nomos Rhodios</i>	20
3.2. Estudi de la <i>Lex Rhodia de iactu</i> en el Digest	23
3.2.1. Estudi del text D. 14, 2, 1	23
3.2.2. Estudi del text D. 14, 2, 2 pr.....	25
3.2.3. Estudi del text D.14, 2, 3	43
3.2.4. Estudi del text D. 14, 2, 4 pr.....	44
3.2.5. Estudi del text D. 14, 2, 5 pr.....	54
3.2.6. Estudi del text D. 14, 2, 6	56
3.2.7. Estudi del text D. 14, 2, 7	58
3.2.8. Estudi del text D, 14, 2, 8	59
3.2.9. Estudi del text D. 14, 2, 9	60
4. Consideracions a la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima	63
5. Consideracions finals	70
6. Bibliografia.....	77
6.1. Monografies	77
6.2. Legislació.....	79

6.3.	Pàgines Web	79
7.	Annexos.....	80
7.1.	Annex 1: Mapes	80
7.1.1.	Mapa Grècia Antigua.....	80
7.1.2.	Mapa Regió <i>Dodecaneso</i> i Illa de Rodes.....	81

Principals abreviatures utilitzades

a. de C.	Abans de Crist
art.	Article
d. de C.	Després de Crist
D.	Digest
CCom	Reial Decret de 22 d'agost de 1885, pel que es publica el Codi de Comerç
LNМ	Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima

1. Introducció

En primer lloc, em proposo d'exposar en aquest primer punt del treball, l'objectiu principal del mateix.

En les següents pàgines el que faré serà realitzar un petit estudi de la *Lex Rhodia* de *iactu*, on veurem que es tracta d'un recull d'usos i costums d'origen grec, la procedència dels quals s'ubica en l'Illa de Rodes. Així doncs, veurem primerament quin és el context històric i també social-econòmic que va propiciar el sorgiment d'aquestes costums. Així mateix, veurem que va ser precisament el gran desenvolupament comercial marítim de l'Illa de Rodes la causa del sorgiment de dita *Lex Rhodia*. Desenvolupament i força com a potència comercial marítima, què com es podrà observar va ser deguda, entre d'altres, a la posició geogràfica estratègica de la mateixa illa i a la seva persistent dedicació i devoció per tot allò relacionat amb el mar.

Un cop enquadrat el motiu del naixement d'aquesta "*Lex*" passaré a l'estudi i comentari del seu contingut; aquest, no obstant, el realitzaré atenent als textos inclosos en el Llibre XIV, Títol II de l'obra del Digest de Justinià, de manera que així la posaré en relació amb el dret marítim romà. És a dir, em proposo d'exposar el contingut de la legislació romana que fa referència a aquesta *Lex Rhodia* i/o *Nomos Rodhios*, de manera que, es podrà observar i es posarà en evidència el fet que és possible admetre la importació o recepció d'una llei o recull d'usos i costums d'origen forà en la legislació romana, admetent així, en certa mesura, la concurrència d'un supòsit de dret comparat; fet què com veurem resulta si menys no curiós degut al hermetisme jurídic què caracteritzava l'ordenament jurídic romà, essent el mateix reticent a emprar sistemes jurídics d'origen estranger.

Amb referència a aquest últim apunt, veurem que el que van fer els romans va ser utilitzar aquesta *Lex Rhodia*, per a regular el *iactus* o llançament, acte què tenia lloc quan per a salvar la nau i la majoria de les mercaderies que en ella es transportaven – com veurem, en virtut de la *locatio conductio operis* – es tiraven al mar algunes de les mercaderies que estaven essent objecte del transport. Com és d'esperar, aquest acte comportava el sorgiment d'uns danys i/o despeses que en virtut del contingut d'aquesta *Lex Rhodia*, es desencadenaven amb el naixement d'una comunitat de riscos entre tots els propietaris de les mercaderies. És a dir, veurem que el contingut del Digest 14. 2,

estableix per mitjà de la utilització de la *Lex Rhodia*, un règim de contribució amb aquests danys; danys que com es veurà, no són produïts de forma dolosa, sinó que es donen intencionadament però amb la finalitat d'evitar un perill en comú que està posant en risc els interessos de tota la comunitat a bord.

Primerament i abans d'entrar en l'estudi d'aquests textos però, faré una petita i breu referència al contracte d'arrendament romà o *locatio conductio*, on podem enquadrar-hi el règim contractual que regulava el transport de les mercaderies; i més concretament, fent especial incidència en la *locatio conductio operis* o arrendament d'obra, el qual podia tenir com a objecte, entre d'altres, el transport de certes mercaderies o gènere per via marítima o terrestre. Com s'observarà, aquest punt és important per quant veurem que les accions pròpies que sorgien per a regular la responsabilitat en aquest tipus d'arrendament, es troben també integrades en el contingut de la *Lex Rhodia* de *iactu* en el Digest de Justinià.

Seguidament, i un cop delimitats tots aquests conceptes i apunts mencionats anteriorment, passaré a realitzar aquest anàlisi dels textos del Digest on, fragment a fragment, realitzaré una petita interpretació del contingut dels mateixos. Com es podrà observar en aquest punt, he pres com a obra de referència per a la realització d'aquesta interpretació, l'obra del professor José Luis Zamora Manzano, "*Averías y accidentes en Derecho Marítimo Romano*" on podem trobar un estudi exhaustiu i detallat d'aquest Llibre XIV, Títol II, entre d'altres que van directament relacionats amb qualsevol avaria o accident marítim.

Per a realitzar aquesta interpretació, primerament el que faré serà un petit incís o comentari del jurista autor de cada text, que com es podrà observar aquests són: *Paulus*, *Papinianus*, *Callistratus*, *Hermogenianus*, *Iulianus* i *Volusius Maecianus*; fent així una petita descripció de les seves obres més destacables, així com una breu referència a la seva carrera professional com a juristes romans sota el govern dels emperadors corresponents a la seva època. Un cop realitzada la descripció de cada un dels juristes romans, ja entraré amb l'anàlisi de cada text, d'on podrem extreure les característiques més comunes i pròpies del *iactus*, així com l'entrellat d'accions que sorgeixen quan aquest té lloc, a fi de determinar la responsabilitat i la contribució dels propietaris de les mercaderies, creant d'aquesta manera una comunitat de riscos o *communi periculi*.

D'aquesta manera, veurem que és el *iactus* i quins requisits i elements s'han de donar perquè aquest tingui lloc, també veurem com poden reclamar els amos de les mercaderies perdudes o llançades la contribució de la resta de propietaris de les mercaderies salvades, així com els mecanismes dels què disposava el *magister navis* per a fer valer la contribució d'aquests últims. També veurem que passarà amb els danys causats a la nau o als seus estris, si es respon dels homes lliures i dels esclaus, així com si hi haurà contribució en cas d'atac pirata a la nau. Alhora, també es tractarà el tema del retrobament o troballa de les coses perdudes pel *iactus*, avaluant si han de ser aquestes considerades com a cosa abandonada i per tant, si poden ser susceptibles d'ocupació o tinència per qualsevol que les trobi, entre d'altres apunts i notes què s'enquadrin en aquests textos del Digest 14, 2.

Un cop realitzat aquest anàlisi dels textos romans, i per a finalitzar aquest treball, dedicaré un apartat del mateix a posar en relació tot el treballat en la part d'estudi romà amb la legislació actual reguladora d'aquesta mateixa matèria. Així doncs, la recent aprovada i publicada Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima és actualment la legislació obrant en el nostre ordenament jurídic reguladora de tot el referent a la navegació marítima; com tot el referent a l'avaria i a la no menys important, assegurança marítima.

Amb aquesta última part, tractaré de posar amb rellevància els vestigis d'aquesta *Lex Rhodia* que encara avui en dia podem trobar emmarcats i disposats en el nostre ordenament jurídic, quedant demostrada d'aquesta manera, la gran importància que va tenir i que indirectament segueix tenint, avui en dia, aquest recull d'usos i costums anomenat *Lex Rhodia*, pel qual es regulava tot el referent a la navegació marítima i més concretament, tot el referent a l'avaria grossa i al règim de contribució en la mateixa, i el qual es considera avui en dia un precedent de tot el relacionat amb el comerç marítim i també amb l'assegurança marítima.

2. Introducció del context històric

No podria començar aquest treball d'estudi i recerca sense fer primer una breu referència sobre la història de l'Illa de Rodes; i és així, ja que la *Lex Rhodia* en el dret romà, motiu d'investigació principal d'aquest treball, no podria ésser compresa si no es fa un breu apunt sobre el context històric i la raó del seu naixement.

2.1. L'Illa de Rodes en la Grècia Antiga

L'Illa de Rodes (en grec: *Ρόδος*; en italià: *Rodi*) és una illa situada al sud-est del Mar Egeu¹, amb una superfície de 1.398 Km². En l'antiguitat aquesta Illa va formar part del gran Imperi Grec, al expandir-se aquest al Mediterrani oriental, entrant a formar part d'un conjunt de territoris que formaren l'anomenada *Hélade*².

Més concretament, l'Illa de Rodes, formava part de la regió coneguda com *Dodecaneso*, un conjunt d'illes situades a la costa sud-est d'Anatolia³. Dins d'aquest grup insular, si ens dirigim a la seva part més meridional, hi trobarem l'Illa de Rodes, molt prop de l'Illa de Cos⁴, que com descriu STRUVE⁵: “*como apéndices del Tauro, forman el comienzo de las rutas a Egipto y Oriente, pasando por Creta hacia el Peloponeso*”.

L'illa de Rodes, va ser testimoni de les migracions dels *doris*, què sembla que es van desplaçar cap al sud per via marítima, des del sud de Macedònia i també en direcció l'Illa de Creta⁶.

No obstant, el que pretenc ressaltar en aquest punt introductori del treball, és la importància d'aquesta illa quant al seu desenvolupament en l'activitat comercial, i més

¹ Vegeu Annex 1. Mapes.

² STRUVE, V.V. *Historia de la Antigua Grecia*. 4ta ed. Madrid: AKAL EDITOR, 1981. 892 pàg. ISBN: 84-206-2140-4. Pàg. 15

³ STRUVE, V.V. *Historia de la...cit.*, Pàg. 32

⁴ Vegeu Annex 1. Mapes

⁵ STRUVE, V.V. *Historia de la...cit.*, Pàg. 32

⁶ STRUVE, V.V. *Historia de la...cit.*, Pàg. 102

concretament amb el de l'activitat comercial marítima, ja que aquesta mateixa va ser la raó de ser de la *Lex Rhodia* i/o *Nomos Rhodios*⁷.

I és que va ser, primordialment, la seva situació geogràfica (excel·lent al disposar de sortida al mar, i al trobar-se situada entre la part occidental de Grècia, però alhora molt prop del territori d'Àsia Menor) el què va condicionar aquest important desenvolupament comercial⁸. Rodes estava formada per petits blocs muntanyosos, no obstant, disposava de dos gran ports comercials, molt importants en aquella època, el de *Lindos* i el de Rodes, els quals segons varis autors estaven perfectament defensats del mar i eren escala obligatòria de les rutes comercials⁹.

La colonització grega dels segles VIII i VI a. de C., va propiciar el desenvolupament de diferents rames de la producció, com ara la navegació, i en aquesta època com assenyala STRUVE¹⁰: “...las ciudades se convierten en verdaderos centros de producción mercantil y de actividades comerciales”. Amb aquestes indicacions, podem entreveure que el comerç (sobretot per via marítima) era molt important i respectat pel món dels grecs, de la mateixa manera que ho era pels rodies. En aquesta època, una de les vies marítimes meridionals passava per *Paros* y *Naxos* per arribar fins a Rodes¹¹, el què denota l'apreciada posició de l'Illa, circumstancial per al seu desenvolupament comercial, que va ser incrementat degut a la vital importància del comerç marítim per a Grècia i per a les seves colònies¹².

Aquest comerç incipient el trobem documentat avui en dia bàsicament gràcies a l'arqueologia, i a les seves troballes en diverses regions, de flascons de perfum provinents de l'Illa de Rodes, entre d'altres, el que fa pensar com bé apunta BOARDMAN¹³: “... que quienes lo transportaron eran rodios”; de manera que amb aquesta ciència i el seu estudi, es pot constatar actualment la influència marítima d'aquesta illa.

⁷ D'ORS, Álvaro. *Derecho Privado Romano*. 10ª ed. Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra, S.A., (EUNSA), 2004. 685 pàg. ISBN: 84-313-2233-0. Par. 35. Pàg 74, ressalta que els romans van fer una utilització inapropiada de la paraula “lex”, utilitzant-la per a referir-se al dret consuetudinari (*nomos agraphos*) i així traduir el grec *nomos*, com en el cas de la *Lex Rhodia*.

⁸ STRUVE, V.V. *Historia de la...cit.*, Pàg. 32.

⁹ STRUVE, V.V. *Historia de la... cit.*, Pàg. 32.

¹⁰ STRUVE, V.V. *Historia de la... cit.*, Pàg. 159.

¹¹ STRUVE, V.V. *Historia de la... cit.*, Pàg. 342.

¹² STRUVE, V.V. *Historia de la... cit.*, Pàg. 345.

¹³ BOARDMAN, John. *Los griegos en ultramar: comercio y expansión colonial antes de la era clásica*. Escohotado, Antonio (trad.). Madrid: Alianza Editorial, S.A., 1975. 277 pàg. ISBN: 84-206-2140-4. Pàg. 28.

Aquesta creixent expansió comercial, no s'atura amb el pas dels anys ni amb les "anades i vingudes" dels esdeveniments històrics territorials i bèl·lics, sinó que tot i sofrir alguns períodes de més o menys riquesa i expansió, l'Illa de Rodès arriba al període hel·lenístic (323 a. de C.-30 a. de C.) amb una important experiència amb tot el referent al comerç i a la navegació, el que li permet aflori èpoques de gran importància i, alhora, el que ens permet determinar que durant els segles III i II a. de C. era la ciutat hel·lena més rica i poderosa¹⁴. De la seva riquesa interior en són prova els nombrosos préstecs que va atorgar en favor d'altres ciutats com ara *Argos*, *Priene* o *Sinope*¹⁵.

En aquesta època, la Grècia insular, i concretament Rodès, adquireix gran rellevància comercial, gràcies al constant intercanvi de mercaderies entre Egipte i Orient; de manera que a conseqüència de la seva posició estratègica geogràfica, efectua d'intermediària en tot el moviment del Mediterrani oriental¹⁶. Així ho descriu BARIGAZZI¹⁷, destacant que: " *En los almacenes de dicho enclave se acumulan las mercancías procedentes de Egipto, Ponto, Euxino y Asia, al igual que los productos para la exportación: ánforas de vino cuyas asas timbradas han sido halladas en todo el Mediterráneo, desde las estepas pónticas hasta el viejo puerto de Massalia, la Galia meridional y España.*" Amb aquest apunt, veiem que un dels productes més comercialitzats en l'època era el vi, i en aquest cas, es pot afirmar que han aparegut àmfores ròdies en tots els llocs del món antic, tot i que el vi transportat en les mateixes no pertanyia tot a l'illa.¹⁸

Un altre dels productes estrella, comercialitzats en època hel·lenística era el gra. Aquest producte, provinent la majoria de vegades d'Egipte, era exportat per les naus marítimes ròdies des d'Egipte, Sicília i el Ponto per a vendre'l després als mercaders de

¹⁴ MORETTI, Luigi, et al: *La sociedad helenística. Vol. VIII. Economía, derecho y religión*. Bianchini, Ranuccio (dir.); Moretti, Luigi (red.); Serrao, Gregorio (red.); Torelli, Mario (red.); Franchi, Luisa (red.); Gasull, Pepa (trad.); Lull, Vicente (trad.); Sanz, Teresa (trad.). Barcelona: ICARIA Editorial, S.A., 1983. 332 pàg. ISBN: 84-7426-086-8. Pàg. 79.

¹⁵ MORETTI, L. et al: *La sociedad helenística...cit.*, Pàg. 61.

¹⁶ MOMMSEN, Theodor. *Historia de Roma. Vol. III, desde la expulsión de los reyes hasta la reunión de los estados itálicos*. Gracia, A. (trad.); Fernandez, F. (prol.). Madrid: Ediciones Turner, S.A., 1988. 414 pàg. ISBN: 84-7506-065-X. Pàg. 325.

¹⁷ BARIGAZZI, Adelmo; LEVEQUE, Pierre; MUSTI, Domenico. *La sociedad helenística. Vol. VII. Marco Político*. Bianchini, Ranuccio (dir.); Moretti, Luigi (red.); Serrao, Gregorio (red.); Torelli, Mario (red.); Franchi, Luisa (red.); Eguillor, Guiomar (trad.); Arqués, Rossend (trad.). Barcelona: ICARIA Editorial, S.A., 1980. 395 pàg. ISBN: 84-7426-060-4. Pàg. 57.

¹⁸ MORETTI, L. et al: *La sociedad helenística...cit.*, Pàg. 70.

la ciutat de Rodes, que venien expressament de totes les parts per a comprar aquest producte en aquesta ciutat, com per exemple des de *Delos*¹⁹.

Però el gra i el vi no són els únics productes rellevants en el comerç de dita època, sinó que també hi ha constància de la importació i exportació d'altres productes com ara: l'oli, conserves de pesca salada o *pontiká táricha*, la sal, la mel d'Atenes, Rodes i *Cària*²⁰, les obres d'art de bronze o marbre exportades des de tallers d'Atenes, Rodes, *Paros* i *Efeso* a Itàlia²¹, i sobretot, el comerç d'esclaus, que en època hel·lenística va agafar gran importància²²

Donat tot aquest comerç marítim, és normal que l'Illa de Rodes disposés d'una potent flota marítima, que actuava en els casos d'atacs pirata que podien obstruir i dificultar les vies comercials, assegurant així l'hegemonia mercantil de la mateixa en aquella part del Mediterrani²³ i atribuint-li degut a aquest fet la seva coneguda labor com a policia del mar²⁴, d'igual manera que resultava important disposar d'una legislació o millor dit d'unes bases legals o usos per a regular aquest tràfic.

Aquesta influència de Rodes, no obstant, no va desaparèixer l'any 116 a. de C. quan Roma va castigar l'illa per la seva intervenció diplomàtica en la guerra de *Perseo*²⁵. Però tot i mantenir la seva importància com a mercadera del gra, *Delfos* va començar a agafar una notòria importància en el tràfic d'esclaus i el comerç amb Orient²⁶, deixant a Rodes poc a poc en l'ombra.

Doncs bé, feta aquesta petita introducció sobre el context històric-geogràfic, i un cop assabentats de la importància comercial marítima de l'Illa, podem entrar ja amb l'estudi de la *Lex Rhodia* en el dret romà, que com bé podem entreveure, té el seu motiu d'origen en aquest comerç patent del territori insular.

¹⁹ MORETTI, L. et al: *La sociedad helenística...cit.*, Pàg. 69.

²⁰ MORETTI, L. et al: *La sociedad helenística...cit.*, Pàg. 71.

²¹ MORETTI, L. et al: *La sociedad helenística...cit.*, Pàg. 72.

²² MORETTI, L. et al: *La sociedad helenística...cit.*, Pàg. 73.

²³ MORETTI, L. et al: *La sociedad helenística...cit.*, Pàg. 79.

²⁴ LOZANO VELILLA, Arminda. *El mundo helenístico*. Plácido, Domingo (dir.); Fernandez-miranda, Manuel (coor.); Alvar, Jaime (coor.); faci, Javier (coor.); Lopez, Victoria (coor.); Hernandez, Elena (coor.); De la Torre, Rosario (coor.); Madrid: Editorial Sintesis, S.A., 1993. 216 pàg. ISBN: 84-7738-157-5. Pàg. 59.

²⁵ MORETTI, L. et al: *La sociedad helenística...cit.*, Pàg. 79.

²⁶ MORETTI, L. et al: *La sociedad helenística...cit.*, Pàg. 79.

2.2. El contracte d'arrendament romà o *locatio conductio*; règim contractual del transport: especial atenció a l'arrendament d'obra o *locatio conductio operis*

Abans d'entrar en l'estudi de la *Lex Rhodia* i el què regula, s'ha de fer referència al contracte d'arrendament romà o el també conegut com la *locatio conductio*. Dins d'aquest tipus de contracte consensual²⁷ i trobem el contracte d'arrendament d'obra o *locatio conductio operis*, que serà el que analitzaré amb més profunditat i detall, ja que es tracta d'un element essencial en l'estudi de la *Lex Rhodia*.

No obstant, primer cal delimitar el concepte d'arrendament en el dret romà i els seus diferents tipus, per a entendre millor la figura.

Així doncs, el contracte d'arrendament és un tipus de contracte consensual, mitjançant el qual a canvi d'un preu (*merces*), un subjecte obtenia d'un altre algun tipus de servei, cosa o diligència²⁸.

Més concretament, quan el què s'oferia era l'ús o l'ús i gaudi d'una cosa, es tractava de *locatio conductio rei*, conegut actualment com l'arrendament de cosa. Si d'altra banda, el què es posava a disposició de qui pagava la *merces*, era la prestació de determinats serveis, llavors ens trobàvem enfront la *locatio conductio operarum* o arrendament de serveis; i per últim, si es tractava de pagar una *merces* a canvi de la realització d'una determinada obra es qualificava com a *locatio conductio operis* o arrendament d'obra²⁹.

Aquestes tres categories han estat tractades separadament pels intèrprets moderns, no obstant, en els comentaris de la matèria que van realitzar Gai, Ulpià i Paulo³⁰ i en els textos romans es distingien els diferents tipus dins el mateix contracte només quan s'estudiava des del punt de vist processal³¹. En resulta també curiosa la classificació

²⁷ D'ORS, Á. *Derecho Privado Romano... cit.*, Par. 500. Pàg 592, apunta que "el carácter consensual del contrato parece innegable desde el primer momento, aunque es cierto que la obligación principal de pagar la merced y restituir la cosa locada no existe si no se ha recibido ésta".

²⁸ IGLESIAS, Juan. *Derecho Romano*. 14^a ed. Barcelona: Editorial Ariel, S.A., 2002. 475 pàg. ISBN: 84-344-1628-X. Pàg. 264.

²⁹ IGLESIAS, J. *Derecho Romano...cit.*, pàg. 264.

³⁰ IGLESIAS, J. *Derecho Romano...cit.*, pàg. 264.

³¹ VOLTERRA, Eduardo. *Instituciones de Derecho Privado Romano*. Daza, Jesús (trad., prol.); 2^a ed. Madrid: Editorial Civitas, S.A., 1991. 840 pàg. ISBN: 84-7398-449-8. Pàg. 512.

que en fa D'ORS³², qui els divideix fonamentalment en dos grups : la *locatio conductio rei* i la *locatio conductio operis*; introduint la *locatio conductio operarum* com un tipus derivat de la *locatio conductio rei* o arrendament de cosa.

2.2.1. Locatio conductio rei

La *locatio conductio rei* o arrendament de coses és el contracte romà en virtut del qual l'arrendatari o *conductor* pot exigir l'ús o l'ús i gaudi d'una determinada cosa, en tant que té l'obligació de pagar una *merces* al *locator* o arrendador³³.

Per tant, segons aquesta definició ens trobem amb dos subjectes actuant en aquest tipus d'arrendament:

- **El Locator** → L'arrendador, és a dir, qui posa a disposició la cosa per al seu ús i gaudi.
- **El Conductor** → L'arrendatari, és a dir, qui entrega la *merce* per a poder usar i gaudir de la cosa.

Pel que fa a l'objecte de la *locatio conductio rei*, ens trobem amb que aquest arrendament pot recaure sobre tota classe de coses, sempre què siguin inconsumibles, sense importar si es tracta de coses mobles o immobles³⁴. Tal com apunta IGLESIAS³⁵: “ *No se excluye la posibilidad de arrendar el ejercicio de iura in re aliena, tales como el usufructo, la habitatio y la superficie. El arrendatario de casas o edificios se llama inquilinus; el de terrenos, colonus*”. Per tant, podem observar que el dret també podien ser objecte del contracte d'arrendament de cosa.

D'altra banda, la *merce* entregada pel *conductor* o arrendatari, haurà de consistir en una suma de diners, que l'haurà d'entregar a la finalització del contracte. Com bé apunta IGLESIAS³⁶, si la *merce* no consisteix en una suma de diners, sinó en qualsevol altra cosa, no estarem enfront d'un arrendament sinó d'un contracte innominat, amb

³² D'ORS, Á. *Derecho Privado Romano... cit.*, Par. 500. Pàg 592.

³³ IGLESIAS, J. *Derecho Romano...cit.*, pàg. 265.

³⁴ D'ORS, Á. *Derecho Privado Romano... cit.*, Par. 501. Pàg 592.

³⁵ IGLESIAS, J. *Derecho Romano...cit.*, pàg. 265.

³⁶ IGLESIAS, J. *Derecho Romano...cit.*, pàg. 265.

excepció, no obstant, de la *colonia partiaria*³⁷, on la *merce* o preu pagat consisteix en una quota dels fruits de la terra.

Per últim cal fer referència a la seva durada. En aquest cas, s'haurà d'atendre a si s'ha determinat o no un termini per a la seva finalització. Si així és, l'arrendament finalitzarà amb l'arribada d'aquest termini. En aquest arrendament però, s'admet la *relocatio tacita*, en virtut de la qual el *conductor* pot continuar amb la seva condició després d'arribat el termini de finalització, sempre i quan el *locator* i estigui d'acord³⁸.

2.2.2. Locatio conductio operarum

Quan una persona s'obligava en favor d'un altra a prestar-li un servei, durant un cert temps³⁹, a canvi d'una contraprestació, ens trobàvem enfront de la *locatio conductio operarum* o arrendament de serveis⁴⁰. Certament, en aquest tipus d'arrendament, l'objecte principal era la prestació de serveis, tal com la que podia prestar en aquella època un metge, un preceptor, un arquitecte, etc⁴¹; val a dir que normalment aquest serveis eren els que solien prestar els esclaus. Segons GUZMAN⁴² d'aquesta figura en deriva l'actual contracte de treball.

Els romans, en atenció a la seva costum social i classista, diferenciaven la prestació de serveis que es realitzava de forma gratuïta o millor dit, sota mandat (*operae liberae*) d'aquella que es realitzava a canvi d'una remuneració (*operas mercennarias*)⁴³. Resulta previsible doncs, que quan els serveis eren prestats pels esclaus es tractava d'una *operae liberae*.

Quant als subjectes d'aquesta relació trobem⁴⁴:

³⁷ IGLESIAS, J. *Derecho Romano...cit.*, pàg. 265.

³⁸ IGLESIAS, J. *Derecho Romano...cit.*, pàg. 266.

³⁹ IGLESIAS, J. *Derecho Romano...cit.*, pàg. 267.

⁴⁰ GUZMAN BRITO, Alejandro. *Derecho Privado Romano. Vol. II. El derecho de las obligaciones, el derecho de la sucesión por causa de muerte y el derecho de las liberalidades*. Santiago de Chile: Editorial Jurídica de Chile, 1996. 752 pàg. ISBN: 956-10-1127-1. Pàg. 166

⁴¹ GUZMAN BRITO, A. *Derecho Privado Romano...cit.*, Pàg. 166.

⁴² GUZMAN BRITO, A. *Derecho Privado Romano...cit.*, Pàg. 166.

⁴³ D. 38.1.26

⁴⁴ GUZMAN BRITO, A. *Derecho Privado Romano...cit.*, Pàg. 166.

- **El *Locator*** → L'arrendador, és a dir, en aquest cas, qui realitza la prestació de serveis.
- **El *Conductor*** → L'arrendatari, és a dir, qui paga la *merces* perquè li prestin el servei.

Pel que fa a la responsabilitat derivada d'aquesta relació contractual, el *locator* respondrà de la seva culpa i dol, no obstant, si els serveis no es poden prestar i no és imputable ni al *locator* ni al *conductor*, aquest últim assumirà el risc⁴⁵.

La prestació d'aquesta *operae* o servei és personalíssima, de manera que aquesta obligació cessarà si el *locator* mor, no serà així si el que mor és el *conductor*, ja que llavors el seu dret a la prestació del servei passaria als seus hereus⁴⁶.

Com ja he dit anteriorment, quan he fet referència al contracte d'arrendament romà de forma general, D'ORS⁴⁷ tracta aquest tipus d'arrendament com un tipus especial de *locatio conductiu rei*, entenent-la així quan els serveis prestats ho són per un esclau. No obstant, això canvia si els serveis són prestats per un lliure; llavors ja no podríem parlar de arrendament de cosa sinó d'*operae locatae* (*locatio conductio operarum*)⁴⁸.

A tall d'exemple d'aquest arrendament, resulta si més no curiós, el què utilitza D'ORS: el del *lanista*, propietari d'esclaus gladiadors, que realitzava un arrendament de serveis amb l'empresari dels cirks, determinant prèviament el valor de cada esclau amb la finalitat de considerar venuts els que morissin o en sortissin inútils⁴⁹.

2.2.3. *Locatio conductio operis*

Cal fer una especial referència, per la seva rellevància en l'objecte d'aquest estudi, a la *locatio conductio operis* o arrendament d'obra. Com veurem en endavant, la *Lex Rhodia* que es va importar al Dret Romà venia a regular la responsabilitat dels subjectes participants en el transport marítim de mercaderies i esclaus, transport què en època romana és realitzava sota la figura de l'arrendament d'obra. No obstant, això ho veurem

⁴⁵ GUZMAN BRITO, A. *Derecho Privado Romano...cit.*, Pàg. 166.

⁴⁶ IGLESIAS, J. *Derecho Romano...cit.*, pàg. 268.

⁴⁷ D'ORS, Á. *Derecho Privado Romano... cit.*, Par. 507. Pàg 597.

⁴⁸ D'ORS, Á. *Derecho Privado Romano... cit.*, Par. 507. Pàg 598.

⁴⁹ D'ORS, Á. *Derecho Privado Romano... cit.*, Par. 507. Pàg 598.

més endavant quan entrem a parlar de la *Lex Rhodia* en el Digest i de la responsabilitat en el transport marítim.

Ens adrecem ara a fer referència al seu concepte, subjectes intervinents i objecte.

Certament, la *locatio conductio operis* consistia en aquell arrendament que requeria sobre el resultat d'un treball, la realització d'una obra⁵⁰. N'és un bon exemple el transport de coses o persones, o la confecció d'un vestit o d'una casa, com bé exposa IGLESIAS⁵¹.

És a dir, el què es prenia en arrendament era el treball, labor o servei en el seu propi sentit⁵², de manera que l'objecte real d'aquesta figura era la realització d'una determinada obra a canvi de l'entrega d'una *merce*.

En aquest cas, l'obligació de l'arrendatari no és personalíssima, ja que, com bé apunta GARCIA GARRIDO⁵³: "*La obligación del arrendatario, que no tiene por qué realizar personalmente la obra y puede valerse de otras personas, es de hacer y no es divisible*". Resulta obvi que tingui poca importància qui realitzi l'obra perquè trobem que l'objecte real és la pròpia obra finalitzada, essent indiferent qui l'hagi realitzat, transportat, reparat, etc. En aquest sentit, també es manifesta GUZMAN⁵⁴ al ressaltar què: "*Como el contrato tiene por objeto una opus terminado y no las operae del conductor, resulta secundario si la obra la ejecuta éste personalmente con su trabajo o con el trabajo de esclavos, de subordinados o de "subcontratistas"; su obligación, por tanto, es entregarla hecha, en la forma y en el plazo convenido*".

No obstant, entrem en contradiccions, quan analitzem la doctrina sobre aquesta matèria, donat que hi ha autors com GARCIA GARRIDO⁵⁵ i D'ORS⁵⁶ que coincideixen en apuntar que l'obligació d'aquest arrendament és de *facere*, com hem vist en la transcripció literal de sobre; per contra, d'altres com FERNÁNDEZ DE BUJÁN⁵⁷ apunten que l'obligació no és de *facere* sinó de *dare*, atenent també al fet de què si fos

⁵⁰ IGLESIAS, J. *Derecho Romano...cit.*, pàg. 267.

⁵¹ IGLESIAS, J. *Derecho Romano...cit.*, pàg. 267.

⁵² GUZMAN BRITO, A. *Derecho Privado Romano...cit.*, Pàg. 167.

⁵³ GARCIA GARRIDO, Manuel. *Derecho Privado Romano. I. Instituciones*. 3^a ed. Madrid: Editorial DYKINSON, S.L.C., 1985. 633 pàg. ISBN: 84-86133-01-7. Pàg. 416.

⁵⁴ GUZMAN BRITO, A. *Derecho Privado Romano...cit.*, Pàg. 168.

⁵⁵ GARCIA GARRIDO, M. *Derecho Privado Romano... cit.*, Pàg. 416.

⁵⁶ D'ORS, Á. *Derecho Privado Romano... cit.*, Par. 509. Pàg 599.

⁵⁷ FERNÁNDEZ DE BUJÁN, Federico. *Sistema Contractual Romano*. Madrid: Editorial DYKINSON, S.L., 2003. 495 pàg. ISBN: 84-9772-054-7. Pàg. 289

una obligació de *facere* aquesta seria personalíssima i llavors recauria expressament en la persona de l'arrendatari. Aquest últim autor ho argumenta amb la interpretació què se n'extreu del següent text del Digest⁵⁸.

D. 50, 16, 5, 1⁵⁹

“Dice Labeón que con las palabras obra arrendada se significa la obra que los griegos llaman apotelesma, no ergon, es decir, el objeto que resulta de una operación terminada”.

A més a més, aquesta figura tenia una peculiaritat, ja que, l'arrendador era qui entregava una cosa sobre la qual l'arrendatari havia d'obrar per aconseguir l'estipulat en el contracte. Com ressalta FERNÁNDEZ DE BUJÁN⁶⁰: *“Siempre el locator debe poner la materia sobre la que se realice la obra, pues si ésta es propiedad del conductor no se trata de un arrendamiento de obra, sino de una compraventa”.*

Si entrem doncs, a analitzar els subjectes intervinents en aquest arrendament hi trobarem:

- **El *Locator*** → L'arrendador, en aquest cas, qui encarrega l'obra i posa a disposició del conductor una cosa perquè aquest entregui una obra acabada⁶¹, a canvi de l'entrega d'una *merce*.
- **El *Conductor*** → L'arrendatari, és a dir, l'obligat a entregar l'obra finalitzada a canvi de l'entrega d'una contraprestació.

Com podem veure, en aquest cas, és el *locator* qui paga una remuneració per l'obra; mentre que el *conductor* serà l'encarregat d'entregar l'obra finalitzada, sobre la cosa que prèviament li haurà entregat l'arrendador o *locator*⁶². Aquí l'operació què havia de

⁵⁸ FERNÁNDEZ DE BUJÁN, F. *Sistema Contractual Romano... cit.*, Pàg. 290.

⁵⁹ D. 50, 16, 5, 1.

⁶⁰ FERNÁNDEZ DE BUJÁN, F. *Sistema Contractual Romano... cit.*, Pàg. 289.

⁶¹ GARCIA GARRIDO, M. *Derecho Privado Romano... cit.*, Pàg. 416.

⁶² D'ORS, Á. *Derecho Privado Romano... cit.*, Par. 509. Pàg 598.

realitzar el *conductor* podia ser molt variada, de manera que podia consistir en construir, fabricar, curar, reparar, instruir, mesurar, transportar, etc⁶³.

Per concloure aquest epígraf, és convenient i necessari, fer referència al règim de responsabilitat què es derivava d'aquest contracte. Així doncs, sobre el contractista o *conductor* hi requeia el risc de la cosa –*periculum*– fins al moment en el que l'obra s'entregava finalitzada o fins la *adprobatio*, com bé apunta IGLESIAS⁶⁴. Sobre el *conductor* també recau la responsabilitat pel resultat en cas de concurrència de culpa o dol o per la inhabilitat tècnica en l'execució de la mateixa, essent indiferent si aquesta és personal o realitzada per tercers encarregats pel *conductor*⁶⁵.

De manera paral·lela, el *locator* o arrendador té l'obligació de pagar el preu convingut per a la realització de l'obra, però també respondrà quan es danyi l'obra o es destrueixi per culpa i dol aliè al *conductor*⁶⁶, de manera què el *locator* assumirà el risc de la cosa –*periculum locatoris*–, amb excepció que la cosa pereixi per imperícia de l'ofici, llavors seria imputable al *conductor*⁶⁷.

En efecte, quan ens posem a parlar de la responsabilitat que neix ens aquests tipus de contractes, és quan entrem en l'objectiu principal de la *Lex Rhodia*, ja que, la mateixa el què fa és regular, des de l'obra del Digest, el règim de responsabilitat i les accions que sorgeixen en el cas d'incompliment d'aquelles *locatio conductio operis* que tenen per objecte el transport marítim de mercaderies i persones. Això és així donat què la modalitat contractual que assumeixen les relacions comercial marítimes en època romana entre els qui eren propietaris de les mercaderies transportades i els encarregats de transportar-les, va ser la *locatio conductio*⁶⁸.

➤ **Visió com a modalitat d'assegurança de risc**

Per contra, convé destacar la visió que li dona a questa figura l'autor D'ORS⁶⁹, per ésser aquesta completament diferent a la resta. Certament, el que passa amb aquest autor és què considera la matèria regulada en la *Lex Rhodia* introduïda al Digest, com una

⁶³ D'ORS, Á. *Derecho Privado Romano... cit.*, Par. 509. Pàg 599.

⁶⁴ IGLESIAS, J. *Derecho Romano...cit.*, pàg. 267.

⁶⁵ GUZMAN BRITO, A. *Derecho Privado Romano...cit.*, Pàg. 168.

⁶⁶ GUZMAN BRITO, A. *Derecho Privado Romano...cit.*, Pàg. 169.

⁶⁷ FERNÁNDEZ DE BUJÁN, F. *Sistema Contractual Romano... cit.*, Pàg. 291.

⁶⁸ FERNÁNDEZ DE BUJÁN, F. *Sistema Contractual Romano... cit.*, Pàg. 293.

⁶⁹ D'ORS, Á. *Derecho Privado Romano... cit.*, Par. 510. Pàg 600.

modalitat especial d'assegurança de risc incorporada dins el contracte d'arrendament d'obra quan aquest pren la seva forma de transport marítim. No obstant, aquest tema el tractaré a continuació, quan ja entri amb l'anàlisi dels textos del Digest referents a la *Lex Rhodia*.

Així doncs, un cop analitzat l'arrendament d'obra, concepte important en aquest treball, passaré ara a analitzar profundament la *Lex Rhodia de iactu* i l'àmbit de la seva regulació, així com les seves característiques reguladores de la responsabilitat en el transport marítim de l'època romana.

3. La Lex Rhodia en el Dret Romà

3.1. Introducció al concepte de la *Lex Rhodia* i/o *Nomos Rhodios*

El següent punt a considerar és l'estudi de la *Lex Rhodia* com a recull de costums importat per la jurisprudència romana en el seu ordenament jurídic.

No obstant, abans convé introduir el concepte de *Lex Rhodia* i/o *Nomos Rhodios*, ja que tot i que prèviament hagi fet una breu introducció sobre l'Illa de Rodes i la seva importància comercial, és necessari delimitar bé el concepte de *Lex Rhodia*, deixant clar d'aquesta manera que era i quan sorgeix, atès que ja hem vist d'on prové.

Doncs bé, aquest punt resulta una mica difícil d'emmarcar, no obstant, molts autors ahora què expliquen el contracte d'arrendament romà, també aprofiten per fer un petit incís sobre la *Lex Rhodia*, tals com GARCIA GARRIDO⁷⁰ o com D'ORS⁷¹ què la introdueix dins les modalitats especials d'assegurança marítima incorporades al contracte d'arrendament d'obra. També trobem d'altres referències en bibliografia referent al dret comercial marítim, com la que fa FARIÑA⁷² o en bibliografia referent a la història i civilització grega, com és el cas de BARIGAZZI⁷³.

Així doncs, GARCIA GARRIDO apunta què la *Lex Rhodia* és una ordenació hel·lènica del comerç mediterrani, i ho fa expressant i remarcant la importació que van realitzar sobre aquesta mateixa els juristes romans: “Desde la época republicana, los juristas acudían en caso de averías y daños en el transporte marítimo, a una ordenación helenística del comercio mediterráneo que se conoce con el nombre de *Lex Rhodia de iactu*.”⁷⁴

Sobre la procedència de la codificació titulada *Nomos Nautikos Rhodion*, trobem què es tracta d'una codificació realitzada probablement en època bizantina i sota el

⁷⁰ GARCIA GARRIDO, M. *Derecho Privado Romano...* cit., Pàg. 418.

⁷¹ D'ORS, Á. *Derecho Privado Romano...* cit., Par. 510. Pàg. 600.

⁷² FARIÑA, Francisco. *Derecho Comercial Marítimo. Tomo I. El buque mercante y el estatuto profesional de las personas que intervienen en su explotación*. Anastasio Pascual, Ernesto (prol.). 2a ed. Barcelona: BOSCH, Casa Editorial, 1955-1956. 511 pàg. ISBN: . Pàg. 55.

⁷³ BARIGAZZI, Adelmo; LEVEQUE, Pierre; MUSTI, Domenico. *La sociedad hel·lenística...* cit. Pàg. 57.

⁷⁴ GARCIA GARRIDO, M. *Derecho Privado Romano...* cit., Pàg. 418.

regnat de Justinià (527-565 d. de C.), com bé ressalta ASHBURNER⁷⁵: “Entre els monuments de la jurisprudència bizantina que han sobreviscut cap es troba en tants manuscrits com el tractat sobre dret marítim que aquí s’edita”, però que es remunta realment sobre el segle V a. de C.⁷⁶; i com bé ressalta D’ORS⁷⁷: “El nomos de los Rodios es un conjunto de costumbres, que se atribuye a aquella isla por la gran importancia que en otro tiempo tuvo su flota”.

D’ORS⁷⁸ també apunta què la Jurisprudència romana va respectar aquest dret internacional i va decidir introduir-lo al seu sistema contractual de la *bona fides*, amb respecte i preferència al dret romà amb tot allò en que es contradiguessin. Pel que fa a aquesta importació, avui en dia es discuteix molt sobre el fet de si realment hi va haver una assimilació normativa d’aquesta legislació. Com bé apunta, ZAMORA MANZANO⁷⁹: “Es cierto que es, a partir de la segunda guerra púnica, cuando comienza a extenderse el comercio marítimo y dada la falta de regulación se dio la necesidad de dotar de un campo normativo en esta materia, fuera de los usos marítimo”.

No obstant, hi ha una marcada contraposició en la doctrina sobre si es va tractar d’un acolliment directe o si per contra no va existir tal assimilació. Val a dir, què com ZAMORA MANZANO⁸⁰ expressa: “La posibilidad de un acogimiento directo de esta ley ha sido la opinión tradicional de la doctrina, que piensa en una transferencia de normas de derecho rodio al romano.” ZAMORA MANZANO⁸¹ també apunta que alguns autors partidaris d’aquesta teoria són Arias Ramos o Huvelín. Pel que fa als autors partidaris de la no existència d’aquesta importació trobem a Kreller, que com bé descriu ZAMORA MANZANO⁸²: “... niega la posible recepción de un conjunto de normas positivas de derecho rodio; señalando a este respecto el hecho de que los romanos también redactaron normas igual de importantes.”

⁷⁵ WALTER ASHBURNER, M.A. *The Rhodian Sea-Law*. Oxford, 1909. 452 pàg. Pàg XIII. (En Anglès): “Among the monuments of byzantine jurisprudence which have survived no one perhaps is found in more manuscripts than the little treatise of maritime law which is here edited”.

⁷⁶ FARIÑA, Francisco. *Derecho Comercial Marítimo...* cit., Pàg. 55.

⁷⁷ D’ORS, Á. *Derecho Privado Romano...* cit., Par. 510. Pàg 600.

⁷⁸ D’ORS, Á. *Derecho Privado Romano...* cit., Par. 510. Pàg 600.

⁷⁹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes en Derecho Marítimo Romano*. Torrent, A. (prol.). Madrid: EDISOFR. S.L., 2000. 222 pàg. ISBN: 84-89493-35-9. Pàg. 121.

⁸⁰ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...* cit., Pàg. 122.

⁸¹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...* cit., Pàg. 122.

⁸² ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...* cit., Pàg. 122.

Resulta important però la descripció que en fa FARIÑA, atès que l'introdueix en el capítol referent a les fonts històriques de formació, referents al dret comercial marítim. D'aquesta manera l'autor apunta que: “*Las famosas leyes rodias informan desde el siglo V antes de nuestra Era, todo el Derecho Marítimo entonces vigente, a través de Roma y de los usos adoptados en las repúblicas marítimas preponderantes en el Adriático, Amalfi, Pisa, Génova, Venecia, perfilándose en su forma consuetudinaria mediante la aplicación que de él hacen los Cónsules de Mar.*”⁸³

Es remarca en aquesta descripció, un altre cop, el caràcter consuetudinari d'aquesta compilació. Segons aquest mateix autor les Lleis Ròdies (475 a. de C.-479 a. de C.) van adquirir molta importància i celebritat al ser adoptades en part pel Dret Romà, més concretament com ja hem vist i com veurem pròximament, per ser introduïdes en el Digest de Justinià⁸⁴; i de la mateixa manera remarca BARIGAZZI la importació de la mateixa en el Dret Romà: “*Su legislación marítima es famosa, hasta el punto que los romanos se apropiaron de buena parte de la Lex Rhodia.*”⁸⁵.

Amb tot plegat, podem afirmar que la *Lex Rhodia* és un recull o compilació d'usos i costums gregues, procedent del poble de l'Illa de Rodes i d'altres propers al mateix, dedicada a regular tot el referent al comerç marítim que tenia lloc en aquella època, i on es regula, entre d'altres, la responsabilitat que sorgeix, en cas d'avaría marítima, quan es perd la mercaderia que està essent objecte de transport alhora que es delimita el seu règim de contribució.

Doncs bé, feta aquesta petita introducció, ja és el moment de realitzar un estudi exhaustiu i detallat sobre el contingut de la *Lex Rhodia* que hi ha introduït en el Digest, de manera que, podrem veure què és el que es regulava a Roma en base aquesta compilació consuetudinària.

⁸³ FARIÑA, Francisco. *Derecho Comercial Marítimo... cit.*, Pàg. 55.

⁸⁴ FARIÑA, Francisco. *Derecho Comercial Marítimo... cit.*, Pàg. 55.

⁸⁵ BARIGAZZI, Adelmo; LEVEQUE, Pierre; MUSTI, Domenico. *La sociedad hel·lenística... cit.* Pàg. 57.

3.2. Estudi de la *Lex Rhodia de iactu* en el Digest

Doncs ara sí, ens endinsem en la part més important d'aquest treball, on el que faré és realitzar un estudi dels textos del Digest referents a la *Lex Rhodia*, i així podrem veure què era el què regulaven els juristes romans en base aquesta *Lex* de procedència ròdia.

Breument, cal informar que la part de l'obra del Digest de Justinià que versa sobre la *Lex Rhodia de iactu* és el Llibre XIV, Títol II, que porta per rúbrica: “*Sobre la Ley Rodia de la Echazón*” (D. 14, 2).

A mode d'apunt, dir què en els següents capítols del treball el què faré primerament és citar textualment el text del Digest, primer amb llatí i després amb la seva traducció, què analitzaré en cada capítol, per a passar posteriorment al seu estudi.

3.2.1. Estudi del text D. 14, 2, 1

D.14, 2, 1⁸⁶

“*PAULUS libro II. Sententiarum. –Lege Rhodia caveatur, ut, si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione saciatur, quod pro omnibus datum est.*”

Traducció D. 14, 2, 1⁸⁷

“*PAULO; Sentencias, libro II. –Dispone la ley Rodia que si para aligerar la nave se hubiesen echado al mar unas mercancías, se resarcirá con la contribución de todos <los propietarios de las mercancías> el daño que en beneficio de todos se causó.*”

Primerament cal fer una petita menció al jurista que subscriu aquest text. Doncs bé, Julio Paulo (*Iulius Paulus*) es mostra com un gran compilador i sistematitzador de la

⁸⁶ D. 14, 2, 1.

⁸⁷ D. 14, 2, 1.

jurisprudència clàssica. Va escriure més de tres-cents *libri*, i és considerat, després d'Ulpia, el jurista del que més textos s'han conservat. De la seva obra cal destacar, un comentari *Ad edictum* en vuitanta llibres i un tractat de *ius civile* en forma de *Libri XVI ad Sabinum*; així com també les *Sententiae* en cinc llibres que reben el seu nom: *Pauli Sententiae*. Quant a la seva carrera oficial com a jurista cal destacar que va ser assessor del *praefectus praetorio* Papiniano del *praefectus praetorio* en època del emperador Alejandro Severo(222-235 d. de C.)⁸⁸. Feta aquesta petita descripció del jurista, passem ara a l'anàlisi del present text.

Com es pot observar, la primera nota a ressaltar és el fragment : “*Dispone la ley Rodia...*”; i és què amb atenció a aquesta primera frase podem veure el què he vingut explicant fins ara, que els juristes romans es van apropiar o millor dit, van importar aquesta *Lex Rhodia* de l'imperi grec a la seva legislació; alhora amb aquesta cita textual de “*Lege Rhodia*” és amb el què es basa ZAMORA MANZANO per a justificar l'assimilació d'aquesta legislació per part dels romans⁸⁹.

D'aquest text podem extreure'n per primer cop el significat de *iactus* i/o llançament, és a dir, un accident marítim que comporta la tirada d'algunes de les mercaderies per la borda del vaixell, que són objecte d'un contracte *locatio conductio operis*, per a alleugerar la nau i impedir un mal pitjor.

Doncs bé, d'aquest paràgraf com bé apunta ZAMORA MANZANO⁹⁰, podem extreure'n dues notes bàsiques. La primera, és què podem determinar que el *iactus mercium* provoca un dany que recau en benefici de tots, ja que com he apuntat anteriorment, el què es feia amb el *iactus* era impedir un mal pitjor, com per exemple l'enfonsament de la totalitat de la nau i consegüentment, de totes les mercaderies que en ella es transportaven.

La segona nota important és el fragment: “*...omnium contributione saciatur, quod pro omnibus datum est.*”; el qual, com podem veure, determina el repartiment dels

⁸⁸ DOMINGO, Rafael. et al: *Textos de Derecho Romano*. 3ª ed. Navarra: E. ARANZADI, S.A., 2002. 557 Pàg. ISBN: 84-7016-911-4. Pàg. 368.

⁸⁹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 123.

⁹⁰ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 116.

danys entre els propietaris⁹¹ de les mercaderies objecte del *iactus* i entre els propietaris les mercaderies dels quals s'han salvat a conseqüència de realitzar el *iactus*.

Ens trobem doncs, amb que el *iactus* i la contribució comuna aniran sempre lligats, ja que com bé destaca ZAMORA MANZANO, el primer serà l'acte d'avaria i la segona un mecanisme de rescabament del perjudici causat⁹².

ZAMORA MANZANO⁹³ també destaca que d'aquest primer text del Títol II del Llibre XIV del Digest, es pot extreure què el dany ha de ser deliberat, és a dir, què aquest dany es fonamenta en la possibilitat de salvació comú i ha de ser un dany sobrevingut e inesperat.

Analitzat aquest primer text de petita extensió, passem ara a comentar el següent, d'extensió més considerable.

3.2.2. Estudi del text D. 14, 2, 2 pr.

D. 14, 2, 2 pr.⁹⁴

“IDEM libro XXXIV. ad Edictum. –Si laborante nave iactus factus est, amissarum mercium domini, si merces vehendas locaverant, ex locato cum magistro navis agere debent; is deinde cum reliquis, quorum merces salvae sunt, ex conducto, ut detrimentum pro portione communicetur, agere potest. Servius quidem respondit, ex locato agere cum magistro navis debere, ut ceterorum vectorum merces retineat, donec portionem damni praestent. Imo etsi retineat merces magister, ultro ex locato habiturus est actionem cum vectoribus; quid enim, si vectores sint, qui nullas sarcinas habeant? Plane commodius est, si sint, retinere eas. At si non, totam navem conduxerit, ex conducto aget, sicut vectores, qui loca in nave conduxerunt; aequissimum enim est, commune detrimentum fieri

⁹¹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 117.

⁹² ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 117.

⁹³ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 117.

⁹⁴ D. 14, 2, 2 pr.

eorum, qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent.”

Traducció D. 14, 2, 2 pr.⁹⁵

“ EL MISMO: Comentarios al Edicto, libro XXXI. –Sí, peligrosando la nave, se hizo la echazón de mercancías, los propietarios de las mercancías perdidas, si arrendaron su transporte, deben ejercitar contra el patrón de la nave la acción de locación, y después puede éste ejercitar contra aquellos cuyas mercancías se salvaron la acción de conducción, para que se reparta proporcionalmente el perjuicio. Respondió Servio que debía ejercitar contra el patrón de la nave la acción de locación, para que retenga las mercancías de los demás transportes hasta que paguen la parte del daño. Es más: aunque el patrón no retenga las mercancías, debe tener también contra los transportados la acción de locación. ¿Cuál es la solución si hubiese pasajeros que no tuvieran equipaje alguno? Es claro que resulta más cómodo retenerlo, si lo tuvieran. Pero si alguno no tomó en arriendo toda la nave, ejercerá la acción de conducción lo mismo que aquellos pasajeros que tomaron en arriendo un sitio en la nave; porque es muy justo que el perjuicio se haga común de todos los que consiguieron tener a salvo sus propias mercancías por haberse perdido las mercancías de los otros.”

Com es pot observar, d'aquest text és d'on podem extreure la relació entre la *Lex Rhodia* i la figura del transport marítim en forma d'arrendament i/o *locatio conductio*. I és així, atès que és on hi trobem per primer cop la menció a les accions pròpies de la *locatio conductio operis*. No obstant, deixant de banda per breus moments aquestes accions, la primera menció important i obvia al contracte d'arrendament, la trobem quan el text descriu: “ *si merces vehendas locaverant...*”; quedant demostrat, d'aquesta manera, que el transport marítim de les mercaderies es realitzava sota el règim contractual de l'arrendament.

⁹⁵ D. 14, 2, 2 pr.

Tornem ara doncs, a la següent relació amb el contracte d'arrendament, és a dir, a les accions que neixen del mateix; de manera que, quan el text descriu: “... *amissarum mercium domini, si merces vehendas locaverant, ex locato cum magistro navis agere debent ...*”, s'està fent referència a l'*actio locati*; acció que sorgia en el contracte d'arrendament romà, entre d'altres; no obstant, convé ressaltar que per contra, l'acció de retenció de la que disposava el *magister navis* i què desenvoluparé en el següent paràgraf, no deriva explícitament de les obligacions de la *locatio*, sinó que com indica ZAMORA MANZANO⁹⁶, aquesta sorgia dels pactes que molts cops es realitzaven al marge del contracte, tendents a establir el repartiment de danys en els casos de *iactu*.

Analitzant doncs aquest fragment del text, podem veure que tots aquells propietaris del gènere que havia estat objecte del *iactus*, i què per tant, s'havia perdut, gaudien de dita acció per a exercir-la contra el patró. Però, amb quina finalitat? Doncs es disposava d'aquesta acció de locació, primerament, per a aconseguir el reemborsament dels danys soferts⁹⁷; i segonament, per a determinar així el naixement d'un dret en favor del *magister navis* o patró de la nau, mitjançant el qual aquest podia: “...*ut ceterorum vectorum merces retineat, donec portionem damni praestent...*”⁹⁸, que li permetia retenir totes aquelles mercaderies que havien estat objecte de transport, però que no obstant, no ho havien estat del *iactus*, obligant d'aquesta forma a tots aquells propietaris que havien rebut les seves mercaderies, a contribuir amb el pagament de la resta de mercaderies perdudes⁹⁹. I recordem què això és així atès que s'entenia que aquelles mercaderies salvades, tenien just aquesta consideració, i no pas la de perdudes, gràcies al llançament per la borda de la resta.

Aquesta última consideració la trobem citada textualment en el final d'aquest text quan descriu: “...*aequissimum enim est, commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent.*” remarcant, al igual que en el text anterior, aquest repartiment de danys mitjançant la contribució de tots aquells propietaris, perjudicats pel *iactus* o no. ZAMORA MANZANO¹⁰⁰ ho explica assenyalant que: “... *nos movemos en el binomio iactus-contribución, siendo el primero de los elementos el acto de avería y el segundo un mecanismo resarcitorio del*

⁹⁶ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 188.

⁹⁷ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 187.

⁹⁸ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 187.

⁹⁹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 187.

¹⁰⁰ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 117.

perjuicio sufrido”; lligant sempre, d’aquesta forma, l’acte d’avaria a la contribució amb els danys soferts.

Val a dir què aquestes accions o fórmules, tant l’*actio locati* com l’*actio conducti* que analitzaré en breus línies, són fórmules pròpies del procés privat romà, i així queda demostrat amb la seva introducció per part de l’autor MANTOVANI a l’obra “*Le formule del processo privato romano*”¹⁰¹.

Aturem-nos doncs, un breu moment, a analitzar aquesta *actio locati* o acció de locació:

Acció de locació¹⁰²

Sigui Jutge Joan; Donat que Antoni ha contractat el servei de transport marítim a Nemesio, matèria sobre la que estem tractant ara, en relació a tot allò que per tal causa Nemesio hagi de donar o fer en favor d’Antoni d’acord amb la bona fe, condemni Jutge Joan a Nemesio en favor d’Antoni; si no resulta provat, absolgui’l.

Podem observar doncs com l’arrendatari (o Antoni), què contractava el servei de transport de les seves mercaderies amb l’arrendador (o Nemesio) disposava d’aquesta acció per a fer-la valer enfront l’autoritat judicial i així poder rebre tot el que l’arrendador no havia donat o fet en favor d’aquest, en virtut de l’objecte del contracte, i sempre que estigui dins les directrius de la bona fe.

Tot seguit, passem a versar sobre l’altre tipus d’acció: l’*actio conducti*. Certament, aquesta la podem posar en relació amb el fragment: “*...is deinde cum reliquis, quorum merces salvae sunt, ex conducto, ut detrimentum pro portione communicetur, agere potest.*”

¹⁰¹ MANTOVANI, Dario. *Le formule del processo privato romano; Per la didattica delle Istituzioni di diritto romano*. 2a ed. Padova: CEDAM, 2006. 241 pàg. ISBN: 881321099X.

¹⁰² MANTOVANI, Dario. *Le formule del ...cit.*, Pàg. 200. (En Italià): “*Azione di locazione. Sia giudice G.A. Poiché A.A ha locato a N.N. il fondo di cui si tratta – materia del contendere – con riguardo a tutto ciò che, per tale causa, N.N. deve dare o fare in favore di A.A. secondo buona fede, il giudice G.A. condanni N.N. nei confronti di A.A.; se non risulta, lo assolva.*”

Bé doncs, com es pot observar, aquí el *magister navis* o patró de la nau era qui disposava d'aquesta acció, per a fer-la valer enfront la resta de propietaris què havien arrendat la nau per a transportar-hi el seu gènere, i d'aquesta manera poder obligar a aquests mateixos a què realitzessin la seva contribució amb el pagament de les mercaderies perdudes a causa del *iactus*.

Aquest últim apunt, com diu ZAMORA MANZANO, és una excepció als principis generals que deriven del contracte, de manera que: “*Ciertos daños realizados durante el viaje para lograr su éxito no van a ser soportados por quien lo asumió contractualmente, sino por todas las partes interesadas*¹⁰³.” Un altre autor important que parla sobre aquest matís és ARIAS RAMOS¹⁰⁴: “*Los daños a las mercancías durante el viaje no siempre eran producidos con la intención dolosa que los encuadraba en el concepto del damnum delictivo, sancionado por la actio especial adversus nautes. Muchas veces la intención y finalidad con que se causaban los daños era loable: salvar el barco y su carga. Librar de un riesgo inminente de perecimiento al todo, sacrificando una parte. Es la hipótesis de la avería gruesa o común*”.

ARIAS RAMOS¹⁰⁵ també apunta què: “*Su manifestación más patente y frecuente, aunque no la única, fue para los romanos el caso del iactus o echazón: cuando, para salvar el barco y la mayor parte de la carga, habían que arrojar al mar una porción de las mercancías transportadas*”.

De manera que queda clar què el *magister navis* no haurà de fer front, de forma exclusiva, a la responsabilitat, sinó que podrà exigir aquesta responsabilitat a la resta de propietaris i en aquest sentit també es manifesta ZAMORA MANZANO quan assenyala que el fonament d'aquesta *actio conducti* del *magister* deriva de la bona fe¹⁰⁶.

Veiem ara la fórmula de l'*actio conducti* o acció de conducció:

¹⁰³ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 117.

¹⁰⁴ ARIAS RAMOS, J. *El transporte marítimo en el mundo romano*. Discurs d'obertura del curs 1948-49. Universitat de Valladolid, Valladolid: Imprenta y Librería Casa Martín, 1948. Ampliat després en Llibre Homenatge al Dr. Ignacio Serrano y Serrano Vol. II, Valladolid, 1965. Pàg. 53.

¹⁰⁵ ARIAS RAMOS, J. *El transporte marítimo... cit.*, Pàg. 53.

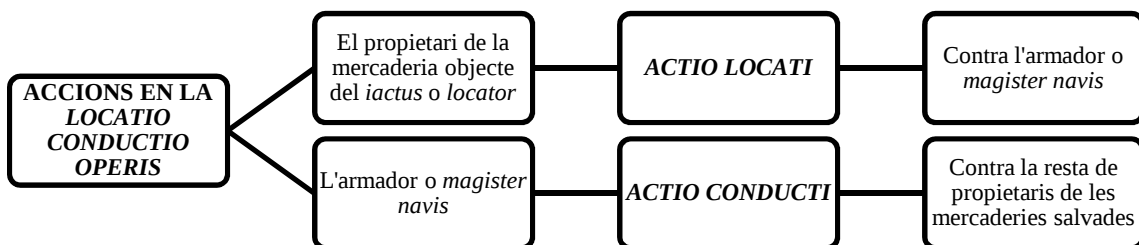
¹⁰⁶ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 190.

Acció de conducció¹⁰⁷

Sigui Jutge Joan; Donat que Antoni presta el servei de transport marítim a Nemesio, matèria sobre la que estem tractant ara, en relació a tot allò que per tal causa Nemesio hagi de donar o fer en favor d'Antoni d'acord amb la bona fe, condemni Jutge Joan a Nemesio en favor d'Antoni; si no resulta provat, absolgui'l.

Com es pot observar, l'única dissimilitud que trobem sobre aquesta fórmula i la de l'*actio locati*, és que en aquest cas Antoni serà el *magister navis* o persona que presta el servei de transport de les mercaderies; mentre que Nemesio és l'arrendatari, i per tot allò que aquest hagi de donar o fer en favor de l'arrendador (o Antoni), aquest últim disposava de l'*actio conducti* per a fer-ho valer enfront el Jutge.

En síntesi, com es pot observar, els dos subjectes propis de la *locatio conducti operis* disposaven de les seves respectives accions per a fer valer els seus respectius interessos. A mode d'aclariment, vegem el següent esquema referent a dites accions:



A mode de resum de les accions vistes fins ara, ARIAS RAMOS¹⁰⁸ assenyalava que: “El dueño de las merces vehendae que fueron arrojadas reclamará por la *actio ex locato* al *magister navis* el valor que tenía lo que ha perdido cuando lo adquirió; y el *magister* a su vez utilizará la *acti conducti* para pedir su contribución a los dueños de las mercancías salvadas, proporcional al valor en venta de las mismas, sobre las que tiene también, mientras tanto, un derecho de retención.” I segons el mateix, aquestes

¹⁰⁷ MANTOVANI, Dario. *Le formule del ...cit.*, Pàg. 200. (En Italià): “Azione di conduzione. Sia giudice G.A. Poiché A.A. ha preso in conduzione da N.N. il fondo di cui si tratta – materia del contendere – con riguardo a tutto ciò che, per tale causa, N.N. deve dare o fare in favore di A.A. secondo buona fede, il giudice G.A. condanni N.N. nei confronti di A.A.; se non risulta, lo assolva.”

¹⁰⁸ ARIAS RAMOS, J. *El transporte marítimo... cit.*, Pàg. 54.

accions s'utilitzaven per a fer efectives les conseqüències no pròpies del contracte, sinó les referents a una modificació imperativa del mateix¹⁰⁹.

En darrer terme i per concloure, l'últim fragment destacable d'aquest text D.14,2,2 és: "*Imo etsi retineat merces magister, ultro ex locato habiturus est actionem cum vectoribus...*" En aquest sentit el què es pretén fer entendre és què quan el *magister navis* no reclami la contribució a la resta de propietaris de les mercaderies, sinó a la resta de passatgers que haguessin arrendat la nau o només un lloc de la mateixa, l'acció que utilitzarà aquest no serà l'*actio conducti* sinó l'*actio locati*¹¹⁰.

3.2.2.1. Estudi del text D. 14, 2, 2, 1

D. 14, 2, 2, 1¹¹¹

"1.-*Si conservatis mercibus deterior facta sit navis, aut si quid exarmaverit, nulla facienda est collatio, quia dissimilis earum rerum causa sit, quae navis gratia parentur, et earum, pro quibus mercedem aliquis acceperit, nam et si faber incudem aut malleum fregerit, non imputaretur ei, qui locaverit opus; sed si voluntate vectorum, vel propter aliquem metum id detrimentum factum sit, hoc ipsum sarciri oportet.*"

Traducció D. 14, 2, 2, 1¹¹²

"1.-*Si por haberse conservado las mercancías hubiese sufrido algún daño la nave o se hubiese desarmado, no se ha de hacer aportación común, porque no es igual la situación de las cosas que se prestan servicio a la nave y la de aquellas por las que uno hubiere cobrado retribución, porqué también si el herrero hubiese roto el yunque o el martillo, no se imputaría al que arrendó la obra. En cambio, si este daño se hubiese causado por la voluntad de los pasajeros o por algún temor, también debe ser resarcido.*"

¹⁰⁹ ARIAS RAMOS, J. *El transporte marítimo... cit.*, Pàg. 55.

¹¹⁰ ARIAS RAMOS, J. *El transporte marítimo... cit.*, Pàg. 54.

¹¹¹ D.14, 2, 2, 1.

¹¹² D.14, 2, 2, 1.

En aquest text canviem de situació i en aquest cas, no són les mercaderies les què sofreixen el dany, sinó que el dany el sofreix la nau a causa de conservar les mercaderies, de manera que aquest dany està dirigit a la conservació del gènere que es transporta.

Del text extraïem què el deteriorament per la conservació de les mercaderies el pot sofrir la nau o també altres efectes destinats al seu manteniment i dotació: “*Si conservatis mercibus deterior facta sit navis, aut si quid exarmaverit...*”, pel que no es reporta noli¹¹³ en el seu transport, és a dir, no es contribuirà amb el pagament d’aquests danys¹¹⁴. I a tall d’exemple es relacionen aquests danys amb el deteriorament que podien sofrir els estris del ferrer, deteriorament que en cap cas havia d’assolir qui arrendava l’obra realitzada pel mateix¹¹⁵.

Tot seguit, ens adrecem a un altre aspecte fonamental de la figura de l’avaria, com és la decisió del propi acte del *iactus*, detallada en l’últim fragment del text.

Certament, ZAMORA MANZANO¹¹⁶ apunta que aquesta decisió de realitzar el llançament de les mercaderies hauria de recaure sobre la figura del *magister navis*, ja que és ell qui disposa de la direcció i comandament de la nau. No obstant, fem un breu anàlisi sobre aquesta conjectura, des del punt de vista del dret grec i del dret romà.

Doncs bé, en el dret grec (*Lex Rhodia de iactu*, Capítol IX) es disposava, amb caràcter obligatori, la prèvia consulta per part del capità amb els passatgers, que molts cops eren homes designats pel propietari a fi què vetllessin per la seguretat del gènere transportat, sobre la realització de l’acte de *iactus*.¹¹⁷ És a dir: “*recoge la necesidad de deliberación sobre el iactus entre el capitán y los pasajeros; tomando el capitán el resultado de la misma para proceder a realizar la echazón, de los objetos que se encuentran a bordo.*”

D’altra banda, en el dret romà no es pot extreure aquesta conclusió, sinó que podem entendre que la voluntat del capità podia quedar subjecta a la imposició comuna de tots

¹¹³ També: nòlit. El noli és el preu del transport de mercaderies d’un port a un altre, o el preu estipulat pel lloguer d’una nau o d’una part d’ella. *Vid.* Diccionari de la Llengua Catalana. Institut d’Estudis Catalans. 2na ed. Disponible a Internet: < <http://dlc.iec.cat/> >.

¹¹⁴ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 137.

¹¹⁵ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 137.

¹¹⁶ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 117.

¹¹⁷ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 117.

els passatgers o no, de manera que no es tractava d'una condició *sine qua non* perquè tingués lloc el *iactus*.

Si analitzem doncs aquest text D. 14, 2, 2, 1 arribem a dita conjectura: “...sed si voluntate vectorum, vel propter aliquem metum id detrimentum factum sit, hoc ipsum sarciri oportet.”

Segons ZAMORA MANZANO amb l'anàlisi d'aquest fragment en podem extreure les següents conclusions:

- “Por un lado, que son los propios pasajeros los que pueden llegar a imponer su decisión al magister para que realice el iactus.”¹¹⁸
- “Y por otro, que es el propio magister, en base a un miedo más o menos fundado, el que puede llegar a tomar la decisión.”¹¹⁹

Amb aquesta manifestació, l'autor ens transmet la idea de què en el dret romà existia, per un cantó, la possibilitat de deliberar conjuntament l'opció de realitzar el *iactus*, i per l'altre, la possibilitat de decisió unilateral per part del capità o *magister navis*.

Aquesta voluntarietat, plasmada en aquest text, és rellevant dins la matèria, per quan la mateixa és introduïda com un dels elements essencials de les avaries grosses segons la perspectiva convencional moderna. Sobre aquest punt, descriu ZAMORA MANZANO¹²⁰: “La decisión de causar el perjuicio debe ser, por definición, voluntaria «si voluntate vectorum, vel propter aliquem metum» y no plenamente libre. Cabe destacar la posibilidad de que la voluntad sea impuesta por los propios pasajeros, o por el propio capitán, impulsado por un temor. Debemos excluir la posibilidad de que en las fuentes romanas se dé una deliberación del iactus de forma explícita, aunque sostengo que en la práctica de los usos comerciales sí podía darse esa consulta por parte del magister.”

Llavors el què podríem dir que passava amb el dret romà és què textualment no existia aquesta obligació, donat que no es prescrivia enlloc, però no obstant aquesta sí que existia en la pràctica.

¹¹⁸ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 118.

¹¹⁹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 118.

¹²⁰ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 120.

3.2.2.2. Estudi del text D.14, 2, 2, 2

D. 14, 2, 2, 2¹²¹

“ 2.–Quum in eadem nave varia mercium genera complures mercatores coëgissent, praetereaque multi vectores servi liberique in ea navigarent, tempestate gravi orta necessario iactura facta erat; quaesita deinde sunt haec: an omnes iacturam praestare oporteat, et si qui tales merces imposuissent, quibus navis non oneraretur, velut gemmes, margarites, et quae portio praestanda est, et an etiam pro liberis capitibus dari oporteat, et qua actione ea res expediri possit? Placuit, omnes, quòrum interfuisset iacturam fieri, conferre oportere, quia id tributum observatae res deberent; itaque dominum etiam navis pro portione obligatum esse. Iacturae summam pro rerum pretio distribui oportet; corporum liberorum aestimationem nullam fieri posse; ex conducto dominos rerum amissarum cum nauta, id est cum magistro acturos. Itidem agitatum est, an etiam vestimentorum cuiusque et anulorum aestimationem fieri oporteat? Et omnium visum est, nisi si qua consumendi causa imposita forent, quo in numero essent cibaria, eo magis, quod, si quando ea defecerint in navigationem, quod quisque haberet, in commune conferret.”

Traducció D. 14, 2, 2, 2¹²²

“ 2.–Habiendo embarcado varios mercaderes diversos géneros de mercancías en una misma nave, y navegando además en ella muchos pasajeros esclavos y libres, al desencadenarse una gran tempestad, se hizo necesaria la echazón. Se presentó después la siguiente cuestión: si deberían responder todos de la echazón, incluso si algunos hubiesen embarcado un género de mercancías que no suponían carga para la nave, como piedras preciosas, y en qué proporción habían de responder, y si debían pagar también por

¹²¹ D. 14, 2, 2, 2.

¹²² D. 14, 2, 2, 2.

las personas libres que perecieron, y por qué acción podría demandarse. Se admitió que todos aquellos a quienes hubiese interesado que se hiciera la echazón deberían contribuir, pues las cosas que se conservaron debían esta contribución; por lo que también el propietario de la nave estaba obligado <a contribuir> en proporción. El importe de la echazón debe distribuirse conforme al precio de las cosas <transportadas>. De las personas libres no puede hacerse estimación alguna. Los propietarios de las cosas perdidas deberán ejercitar la acción de conducción contra el navegante, es decir, contra el patrón. También se discutió si debería hacerse estimación de los vestidos de alguno y de los anillos, y pareció bien que se hiciese estimación de todo, excepto de las cosas embarcadas para ser consumidas, entre las que estarían los comestibles; por cuanto, si hubiesen faltado durante la navegación, lo que cada tuviese cada uno de los pasajeros lo aportaría en común.”

En aquest text se'ns planteja el supòsit del llançament realitzat per alliberar la nau amb la intenció de superar les inclemències climatològiques¹²³ que moltes vegades podien afectar al viatge. En realitat, entrem aquí en matèria de liquidació i estimació dels danys produïts per l'avaria, de manera que se'ns respon a la pregunta: com estimem aquesta contribució?

Doncs bé, la primera resposta a aquesta pregunta ens la dona el fragment: “*Iacturae summam pro rerum pretio distribui oportet...*” què com hem vist significa que l'import del *iactus* es valorarà conforme al preu de les coses¹²⁴.

Per consegüent, sorgeix el problema de determinar aquest preu o valor de la cosa, i és en aquest text on hi trobem la solució. A continuació, i seguint el mètode establert per ZAMORA MANZANO¹²⁵, convé fer referència als fragments del text que estableixen tal estimació.

¹²³ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 136.

¹²⁴ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 172.

¹²⁵ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 173.

Primerament trobem que el text exclou l'estimació de les persones lliures¹²⁶, quan el mateix estableix: “...corporum liberorum aestimationem nullam fieri posse...”, donat què les indemnitzacions sobre danys tenen lloc sobre coses sobre les que poden recaure drets, i aquest no és el cas dels homes lliures. I aquest mateix matís, ens porta determinar què passarà amb els esclaus, sobre el quals, per contra, sí hi podien recaure drets.

Doncs bé, com ZAMORA MANZANO assenyala, els esclaus sí eren objecte d'estimació al ésser considerats com a coses¹²⁷, amb el requisit de que haguessin mort a causa de l'avaria.

Tornant ara a la contribució amb els danys, d'entrada trobem què el patró de la nau contribuirà en raó del valor de la mateixa¹²⁸: “...itaque dominum etiam navis pro portione obligatum esse.”; no obstant, s'exceptuaran els aliments, coses que eren consumides durant el transport o la vestimenta destinada al servei del transport¹²⁹: “Itidem agitatum est, an etiam vestimentorum cuiusque et anulorum aestimationem fieri oporteat? Et omnium visum est, nisi si qua consumendi causa imposita forent...”.

Un altre punt sobre el què incideix ZAMORA MANZANO és el fragment del text que assenyala: “...quaesita deinde sun haec: an omnes iacturam praestare oporteat, et si qui tales merces imposuissent, quibus navis non oneraretur, velut gemmes, margarites, et quae portio praestanda est, et an etiam pro liberis capitibus dari oporteat, et qua actione ea res expediri possit? Placuit, omnes, quòrum interfuisset iacturam fieri, conferre oportere, quia id tributum observatae res deberent...”. En aquest sentit, el text deixa clar que tots contribuiran amb el *iactu*, i que a més no s'exoneren aquests objectes (pedres precioses, perles, etc), de manera que com han estat beneficiats pel llançament, hauran de contribuir. Això implica, com bé anota ZAMORA MANZANO¹³⁰: “... que este texto recoge una idea importante, en lo que a la mercancía se refiere, ya que el importe del alijo debe distribuirse principalmente conforme al precio de ésta. Pero en la valoración conviene tenerse en cuenta tanto la estimación de las cosas que se salvaron como las que se perdieron...”; en suma,

¹²⁶ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 173.

¹²⁷ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 173.

¹²⁸ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 173.

¹²⁹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 173.

¹³⁰ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 174.

d'aquest fragment és d'on extraïem per primer cop el criteri de valoració de les coses objecte del *iactu* i de les que no ho han estat.

3.2.2.3. Estudi del text D. 14, 2, 2, 3

D. 14, 2, 2, 3¹³¹

“3. –*Si navis a piratis redemta sit, Servius, Ofilius, Labeo, omnes conferre debere aiunt; quod vero praedones abstulerint, eum perdere, cuius fuerit, nec conferendum ei, qui suas merces redemerit.*”

Traducció D. 14, 2, 2, 3¹³²

“3.–*Si una nave hubiese sido rescatada de los piratas, dicen Servio, Ofilio, y Labeón que todos deben contribuir, pero lo que hubiesen hurtado los piratas lo pierde su propietario, y no se debe contribuir a favor del que hubiese rescatado sus mercancías.*”

Com es pot observar, es deixa de banda, per primer cop, l'acte del llançament i/o *iactu* per a passar aquest cop a establir les conseqüències que sorgien quan la nau sofria una saqueig en mans de la pirateria, situació què es donava molts cops durant el transport que es realitzava per tot el *Mare Nostrum*¹³³. Certament, el fragment versa de forma explícita sobre el cost que ocasionava la recuperació de la nau que es trobava en mans de pirates¹³⁴, fet que implicava la contribució amb el preu del rescat.

Doncs bé, tenint en compte que el rescat de la nau suposava una despesa patrimonial¹³⁵ en favor de tots els passatgers i propietaris del gènere, resulta obvi que neixi llavors, una obligació de contribució que els afecti a tots: “*Si navis a piratis redemta sit, Servius, Ofilius, Labeo, omnes conferre debere aiunt...*”; de la qual, segons

¹³¹ D. 14, 2, 2, 3.

¹³² D. 14, 2, 2, 3.

¹³³ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 139.

¹³⁴ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 139.

¹³⁵ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 140.

ZAMORA MANZANO només en quedarà exclòs aquella persona que hagi realitzat el pagament de rescat¹³⁶. Aquest autor també incideix en què en aquest supòsit no existeix voluntarietat, ja que no hi ha *iactus*, no obstant, la situació de perill de la nau i de tota la càrrega que en ella es troba és patent al haver-se produït una acte de pirateria¹³⁷.

Però, en aquest cas, tot canvia, respecte la contribució, quan no es recupera la totalitat de la càrrega i per tant, hi ha algú que perd la seva mercaderia. Llavors la solució donada pels juristes *Servius*, *Ofilius* i *Labeo* és que: “...*quod vero praedones abstulerint, eum perdere, cuius fuerit, nec conferendum ei, qui suas merces redemerit.*”. Queda demostrat doncs, què en aquests supòsits la contribució només afecta a aquells què han sofert el perjudici sobre la seva mercaderia¹³⁸.

3.2.2.4. Estudi del text D. 14, 2, 2, 4

D. 14, 2, 2, 4¹³⁹

“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 emtae sint, sed quanti venire possunt.*”

Traducció D. 14, 2, 2, 4¹⁴⁰

“4.–*La porción que suele pagarse está en relación con las mercancías que se salvaron y con las que se perdieron, y no hace al caso si las que se perdieron pudieron ser vendidas en más, porque se paga el daño y no el lucro. En cambio, respecto a las cosas <salvadas>, por las que se debe contribuir, debe hacerse la*

¹³⁶ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 140.

¹³⁷ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 140.

¹³⁸ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 140.

¹³⁹ D. 14, 2, 2, 4.

¹⁴⁰ D. 14, 2, 2, 4.

*estimación, no en cuanto se hayan comprado, sino en cuando
pudieron ser vendidas.”*

D'aquest fragment extraïem la conclusió de què per a realitzar la valoració de la contribució s'ha de realitzar tant l'estimació de les coses perdudes pel *iactus* com de les salvades¹⁴¹: “*Portio autem pro aestimatione rerum, quae salvae sunt, et earum, quae amissae sunt ...*”.

En l'actualitat, com bé assenyala ZAMORA MANZANO¹⁴², aquest fragment el podríem enquadrar amb el que seria la formació de la denominada massa creditora i massa deutora. És a dir, el què estableix aquest fragment és l'estimació dels danys o despeses causades al gènere o a la nau, juntament amb la determinació del valor dels béns obligats a contribuir, que seran la pròpia nau i les mercaderies salvades. Com apunta ZAMORA MANZANO¹⁴³, tot això dirigit a la finalitat de delimitar la participació de cada un en la contribució posterior; delimitant així el règim aplicable a l'estimació.

Ara bé, ens trobem ara amb la dificultat de determinar el valor d'aquestes coses, amb indiferència de si són perdudes o salvades, ja que totes s'han de valorar, com hem vist. Com el text descriu: “*Sed in his rebus, quarum nomine conferendum est, aestimatio debet haberi, non quanti emtae sint, sed quanti venire possunt.*”; és a dir, no resultarà complicat determinar el valor de les mercaderies salvades, ja que el podrem determinar atenent al seu valor del mercat en el què haguessin estat venudes¹⁴⁴; formant així part de la massa deutora¹⁴⁵.

El següent i últim supòsit el forma la valoració de les mercaderies perdudes pel llançament, la qual segons el fragment es farà conforme el seu preu de compra¹⁴⁶, sense importar si haguessin pogut estar venudes per més valor, doncs com bé apunta el text: “*...pluris venire poterunt, quoniam detrimenti, non lucri fit praestatio.*”. Aquesta determinació, com bé remarca ZAMORA MANZANO, forma part del què en la

¹⁴¹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 174.

¹⁴² ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 174.

¹⁴³ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 174.

¹⁴⁴ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 175.

¹⁴⁵ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 175.

¹⁴⁶ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 175.

dogmàtica moderna constitueix la massa creditora¹⁴⁷. Més endavant tornarem a parlar d'aquest règim d'estimació, quan analitzi el fragment D. 14, 2, 4, 2, i vegem l'estimació de les mercaderies quan han estat danyades o avariades.

3.2.2.5. *Estudi del text D. 14, 2, 2, 6*

D. 14, 2, 2, 6¹⁴⁸

“ 6.–Si quis ex vectoribus solvendo non sit, hoc detrimentum magistri navis non erit, nec enim fortunes cuiusque nauta excutere debat.”

Traducció D. 14, 2, 2, 6¹⁴⁹

“6.–Si alguno de los transportados no fuera solvente, esta pérdida no será del patrón de la nave, pues el navegante no debe registrar la fortuna de cada uno.”

Val a dir que en el present no hi ha gaire contingut per a analitzar, simplement i com bé es desprèn del text, s'estableix que no serà responsabilitat del *magister navis* o patró de la nau el fet de que els passatgers siguin insolvents, i per tant, no puguin fer front a la contribució que deuen, ja que tampoc existeix l'obligació de que el mateix ho tingui en coneixement. Feta aquesta petita apreciació, passem a analitzar el següent fragment.

¹⁴⁷ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 175.

¹⁴⁸ D. 14, 2, 2, 6.

¹⁴⁹ D. 14, 2, 2, 6.

3.2.2.6. Estudi del text D. 14, 2, 2, 7

D. 14, 2, 2, 7¹⁵⁰

“7.–Si res, quae iactae sunt, apparuerint, exoneratur collatio; quodsi iam contributio facta sit, tunc hi, qui solverint, agent ex locato cum magistro, ut is ex conducto experiatur, et quod exegerit, reddat.”

Traducció D, 14, 2, 2, 7

“7.–Si las cosas que fueron arrojadas al mar hubiesen aparecido, se omite la aportación común; pero si ya se hubiera hecho la contribución, entonces los que hubiesen pagado ejercitarán contra el patrón la acción de locación para que éste ejercite contra los demás transportistas la de conducción, y devuelva lo que hubiera cobrado.”

S’ha de tenir en compte, com a primer apunt, què com és després de la primera part del fragment, la reaparició o trobament de tot allò què hagués estat objecte del llançament comportaria aparellada la no contribució¹⁵¹, fet emmarcat en la frase: “....exoneratur collatio..”.

En segon terme, però no menys important, el fragment ens desplega una curiositat entrellat d’accions digne de menció específica. Seguint les directrius de l’autor ZAMORA MANZANO, anem a veure el significat i finalitat de la *actio locati* i *actio conducti*, que tornen a sorgir en aquest fragment.

Segons aquest autor, aquesta *actio locati* que es dona en aquest fragment va encaminada a provocar la interposició d’una altra, dirigida en aquest cas a restituir o modificar la contribució¹⁵².

¹⁵⁰ D. 14, 2, 2, 7.

¹⁵¹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 165.

¹⁵² ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 192.

És a dir, primerament trobem què tots aquells subjectes que hagin realitzat la seva contribució, i en el cas que reapareguessin objectes perduts pel *iactus* que puguin provocar la modificació de dita contribució, gaudiran de l'*actio locati* enfront el *magister*: “...tunc hi, qui solverint, agent ex locato cum magistro...”.

En segon terme, trobem què la interposició d'aquesta *actio locati* provoca alhora el naixement de la facultat del *magister* per exercitar l'*actio conducti*, amb la finalitat de modificar aquesta contribució, de manera que com apunta ZAMORA MANZANO¹⁵³: “es un supuesto que va orientado a modificar o incluso a exonerar a los obligados a satisfacer la cuota de contribución, cuando aparecen algunas mercancías alijadas”.

ZAMORA MANZANO¹⁵⁴ anota també, en referència al fet de que apareguessin totes les coses objecte del *iactus* que : “ ... si aparecen todas se devolverá la cantidad íntegra siempre y cuando no hayan sufrido daño alguno por el iactus, cosa poco probable...”. I apunta que el supòsit normal seria: “ ... la recuperación parcial dando lugar a devolución de parte del importe recibido en concepto de indemnización por parte de aquel que sufrió el iactus¹⁵⁵”, és a dir, el què recuperi la mercaderia estarà obligat a retornar la part d'indemnització rebuda per part de la resta; i això és rellevant en quan després ho tractaré quan posi amb relació tots aquests textos amb el que queda dels seus vestigis en la legislació actual.

3.2.2.7. Estudi del text D. 14, 2, 2, 8

D. 14, 2, 2, 8¹⁵⁶

“ 8. –Res autem iacta domini manet, nec fit apprehenditis, quia pro derelicto non habetur”

¹⁵³ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 192.

¹⁵⁴ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 192.

¹⁵⁵ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 192.

¹⁵⁶ D. 14, 2, 2, 8.

Traducció D. 14, 2, 2, 8¹⁵⁷

“ 8.-La cosa objeto de la echazón sigue siendo de su propietario y no se hace del que la ocupa, porque no se puede adquirir como cosa abandonada.”

En aquest text el que és pretén, com assenyala ZAMORA MANZANO¹⁵⁸, és tancar qualsevol polèmica, que en aquells temps pogués induir a pensar que les coses objecte del *iactus* es tinguessin com a coses abandonades o *res derilecta*.

De manera que, el text ho deixa entreveure establint que en el cas de reaparició, que tractàvem en el fragment anterior, la cosa seguirà essent de pertinença del seu propietari: “*Res autem iacta domini manet...*”, i aquell que la trobi, si no és el propi amo, no la podrà fer seva perquè no es considera com abandonada. Es tracta doncs de la imposició d’una regla general¹⁵⁹ que regeix en els casos de conflicte sobre la propietat de les coses reaparegudes després del *iactus*.

3.2.3. Estudi del text D.14, 2, 3

D. 14, 2, 3¹⁶⁰

“PAPINIANUS libro XIX. Responsorum. –Quum arbor, aut aliud navis instrumentum removendi communis periculi causa deiectum est, contributio debeter.”

Traducció D. 14, 2, 3¹⁶¹

“ PAPINIANO; Respuestas, libro XIX.–Cuando se arrojó al mar el mástil u otro instrumento de la nave para evitar un peligro común, se debe la contribución <de todos>.”

¹⁵⁷ D. 14, 2, 2, 8.

¹⁵⁸ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 155.

¹⁵⁹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 155.

¹⁶⁰ D. 14, 2, 3.

¹⁶¹ D. 14, 2, 3.

Fem una breu incidència primerament, al jurista autor d'aquest text. Papinià (*Aemilius Papinianus*) era deixeble de Quinto Cervidio Escévola i va ser un important jurista romà. Es caracteritzava per la utilització d'un llenguatge hermètic i molt concís. Va ser autor de *Libri XXXVII Quaestionum* i *Libri XIX responsorum* –del que s'extreu el present text–. El seu prestigi en la època postclàssica va ser donat per la seva inclusió com a un dels juristes de la Llei de Cites, i val a dir que va ser elogiat molts cops pel propi Justinià. Pel que fa a la seva carrera professional, trobem que va desenvolupar varis càrrecs públics amb Septimio Severo (193-211 d. de C.), i va arribar a ser *praefectus praetorio* a partir del 203 d. de C. i membre del *consilium imperial*.¹⁶²

Feta aquesta menció al jurista, podem observar que en aquest cas, entrem amb l'estudi de la despesa i/o dany causada pel llançament dels efectes de la nau, com per exemple el masteler.

Si analitzem el fragment podem veure que es dona el requisit propi del *iactus*, ja que el fragment parla sobre “*communi periculi*”¹⁶³, és a dir, versa sobre un perill en comú que comporta el *iactus* del masteler de la nau o d'altres efectes de la mateixa.

Donat el cas d'aquest *communi periculi* que pot ésser provocat per qualsevol incident que amenaci la comunitat d'interessos a bord¹⁶⁴, sembla normal què com en la resta de supòsits, els subjectes que han sortit beneficiats pel llançament estiguin obligats a contribuir amb la despesa que el mateix ha ocasionat. Val a dir, i per finalitzar l'anàlisi d'aquest text, que aquest supòsit també es regula avui en dia en el nostre ordenament jurídic, com veurem més endavant.

3.2.4. Estudi del text D. 14, 2, 4 pr.

D. 14, 2, 4 pr.¹⁶⁵

“*CALLISTRATUS libro II. Quaestionum. –Navis onustae levandae causa, quia intrare flume vel portum non potuerat cum onere, si quaedam mercès in scapham traiectae sunt, ne aut extra flumen*

¹⁶² DOMINGO, Rafael. et al: *Textos de Derecho ...cit.*, Pàg. 367.

¹⁶³ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 142.

¹⁶⁴ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 142.

¹⁶⁵ D. 14, 2, 4 pr.

pariclitetur, aut in ipso ostio vel portu, eaque scapha submersa est, ratio haberi debat inter eos, qui in nave merces salvas habent, cum his, qui in scapha perdiderunt, proinde, tanquem 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.”

Traducció D. 14, 2, 4 pr.¹⁶⁶

“CALLISTRATO; Cuestiones, libro II.–Si para aligerar una nave cargada que no había podido entrar en el río o en el puerto se transbordaron algunas mercancías a una lancha para que no peligrase la nave fuera del río, o incluso en la entrada o en el puerto, y aquella lancha se sumergió, debe hacerse una cuenta entre los que salvaron sus mercancías en la nave y los que las perdieron en la lancha, como si se hubiese hecho echazón. Así lo aprueba también Sabino en el libro segundo de las Respuestas. Por el contrario, si se salvó la lancha con parte de las mercancías, y naufragó la nave, no debe hacerse esta cuenta con los propietarios que las perdieron en la nave, porque la echazón obliga a contribuir cuando se salva la nave.”

En referència al jurista d’aquest text, trobem que Callistrato (*Callistratus*) va ser un jurista probablement, d’origen grec. Va ser l’autor de tres llibres de *Institutiones* i dos de *Quaestiones*, i autor d’obres sobre dret processal i sobre dret fiscal i també d’un comentari al edicte provincial. Aquest jurista l’enquadrem cronològicament en l’època de Septimio Severo (193-211 d. de C.) i Antonino Caracalla (198-211-217 d. de C.).¹⁶⁷

En relació amb el contingut del text, hi trobem dos supòsits diferents emmarcats en el mateix, que procedeix següidament a estudiar de forma separada.

¹⁶⁶ D. 14, 2, 4 pr.

¹⁶⁷ DOMINGO, Rafael. et al: *Textos de Derecho ...cit.*, Pàg. 367.

Primerament trobem, un altre cop, un supòsit de pèrdua de les mercaderies què suposa el naixement d'una contribució comuna¹⁶⁸ entre tots els passatgers i propietaris de les mercaderies transportades, com en el cas del *iactus*; i dic com el *iactus* ja que el propi text hi fa referència explícita quan assenyala: “...*si iactura facta esset...*”. No obstant, en aquest text, la pèrdua del gènere no té lloc des de la pròpia nau, sinó que es produeix quan les mateixes es troben en un altra embarcació més petita o bot, on haurien estat dipositades prèviament al seu enfonsament per facilitar l'entrada de la nau major al riu o al port de destí.

En aquest cas i tal com apunta ZAMORA MANZANO¹⁶⁹, existeix contribució donat que s'entén que les mercaderies salvades, les què van romandre en la nau, s'han salvat gràcies al transbord de les altres al bot.

Com podem observar, el transbord en aquest cas, es duu a terme pel naixement d'una necessitat comuna¹⁷⁰ que sorgeix com a conseqüència de voler entrar la nau en un riu o nova via fluvial o en un port; és a dir, queda demostrat què el transbord de les mercaderies es realitza en favor de tots i per tant si les mercaderies transbordades al bot es perdessin, és clar que hauria estat en benefici de tots.

Altrament, en el text es descriu un altre supòsit, en el què es suposa el naufragi de la nau i no del bot on ja s'ha realitzat el transbord d'algunes de les mercaderies objecte del transport. És a dir, la pèrdua té lloc en la nau, i el salvament en el bot auxiliar¹⁷¹.

Doncs bé, en aquest supòsit no existeix contribució, i ZAMORA MANZANO¹⁷² ho justifica assenyalant que: “...*no existe contribución al no haberse producido el resultado útil esperado, evitar el hundimiento de la nave...*”.

Val a dir, que aquesta responsabilitat no sempre ha generat una contribució comuna, ja que, si observem el fragment de Ulpià libr. XXXII *ad Edictum*, D. 19, 2, 13, 1, veurem com en aquest cas la responsabilitat clàssica requeia sobre la figura del *navicularius*.¹⁷³ En aquest cas, com apunta ZAMORA MANZANO¹⁷⁴, la responsabilitat

¹⁶⁸ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 147.

¹⁶⁹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 147.

¹⁷⁰ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 149.

¹⁷¹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 148.

¹⁷² ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 148.

¹⁷³ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 149.

del *navicularius* queda mitigada ja que en aquest supòsit descrit en el Digest existeix un repartiment de danys i despeses ocasionades pel transbord.

Per a concloure aquest text, convé ressaltar un petit apunt que també assenyala el mateix ZAMORA MANZANO¹⁷⁵, i és que com es desprèn del text, aquest únicament s'enfoca amb el perjudici causat per la pèrdua de les mercaderies, però no obstant, no fa referència alguna a la contribució quan el transbord finalitza amb èxit, i és què, en la legislació d'avui en dia, i com veurem en el següent i últim punt d'aquest treball, existeix contribució amb les despeses del transbord independentment de que aquest conclouï amb èxit o no.

3.2.4.1. Estudi del text D. 14, 2, 4, 1

D. 14, 2, 4, 1¹⁷⁶

“1.–Sed si navis, quae in tempestate iactu mercium unius mercatoris levata est, in alio loco submersa 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 aequè 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 mercès non possunt videri servandae navis causa iactae esse, quae periit.”

Traducció D. 14, 2, 4, 1¹⁷⁷

“1.–Pero si la nave que en una tempestad fue aligerada con la echazón de las mercancías de un solo mercader se sumergió en otro lugar, y se salvaron las mercancías de otros mercaderes por medio

¹⁷⁴ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 150.

¹⁷⁵ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 151.

¹⁷⁶ D. 14, 2, 4, 1.

¹⁷⁷ D. 14, 2, 4, 1.

de buzos retribuidos, respondió también Sabino que <la perdida>, de aquel cuyas mercancías se arrojaron al mar durante la navegación para aligerar la nave debe ser compensada por los que después salvaron las suyas por medio de los buzos. Viceversa, la de éstos últimos, si <solo> algunas de sus mercancías fueron salvadas por los buzos, no debe ser compensada por el que efectuó la echazón durante la navegación, porque no puede decirse que sus mercancías fueron arrojadas para salvar la nave, pues naufragó.”

Primerament, crec què hi ha un detall en aquest text, que si més no, resulta curiós. És tracta de la referència que fa el fragment a l'extracció marítima de les mercaderies submergides mitjançant la intervenció de bussos. I és què el mateix, el podem posar en relació amb l'anàlisi, ja realitzat, del text D. 14, 2, 2, 8, quan aquest apuntava què les mercaderies recuperades o retrobades després del *iactus* no podien ésser considerades com *res derilecta* o cosa abandonada¹⁷⁸, sinó que seguien sent propietat del seu amo. Doncs bé, quan dic què els podem posar en relació i com també assenyala ZAMORA MANZANO¹⁷⁹, ho faig donat que el mateix ens serveix per a afirmar que en el dret romà el *iactus mercium navis levandae causa* no suposava un supòsit de *derilictio* i per tant, les coses recuperades no podien ésser objecte d'ocupació¹⁸⁰, de la mateixa forma que és després del text D. 14, 2, 2, 8. Aquest matís el tornarem a tractar més endavant però, quan realitzi l'estudi del text D. 14, 2, 8, on el tractaré més específicament.

Tot seguit, passem ara a veure el contingut essencial del fragment, determinant el règim jurídic de la responsabilitat que opera quan es duu a terme el salvament de mercaderies mitjançant la intervenció de bussos.

Així mateix, cal ressaltar què en el text hi trobem dos supòsits diferents, un altre cop. D'aquesta manera, primerament es suposa el llançament i/o *iactus* de les mercaderies d'un mercader, entès com a l'acte normal del *iactus* i amb la finalitat d'evitar, per exemple, l'enfonsament de la nau. No obstant, en aquesta fragment,

¹⁷⁸ Vid. el text ja tractat sobre aquesta matèria, D.14, 2, 2, 8.

¹⁷⁹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 151.

¹⁸⁰ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 151.

Callistratus ens descriu que passaria en el supòsit que aquest *iactus* no fos fructífer i, per tant, s'acabés produint el naufragi la nau i es perdés tot el gènere.

Doncs bé, en el cas que s'enfonsés l'embarcació, havent realitzat primerament el *iactus* d'algunes mercaderies i després, mitjançant l'extracció amb bussos, es recuperessin algunes de les mercaderies, només contribuïran els que recuperessin les que no haguessin estat subjectes del *iactus* anterior. És a dir, només respondran i contribuïran els propietaris de les mercaderies que es van quedar a la nau, tot i que després aquesta s'acabés enfonsant. Per contra, si les mercaderies que es recuperen són propietat del mercader que va realitzar el *iactus*, aquest no haurà de contribuir amb els danys i despeses ocasionats per l'enfonsament de la nau.

ZAMORA MANZANO ho descriu així: “ *...en el caso de que este llegue a producirse (el naufragio) habría obligación de contribuir por parte de aquellos que salvan sus cosas mediante la extracción. Por el contrario, quien fue afectado inicialmente por la echazón, aunque después recuperase lo arrojado, no estará obligado a contribuir a las pérdidas ocasionadas por el hundimiento de la nave.*”¹⁸¹

I en aquest sentit, el mateix text en la seva última locució ens justifica aquesta contribució apuntant que serà així: “*...eorum enim mercès non possunt videri servandae navis causa iactae esse, quae periit.*”; de manera que, com les seves mercaderies no van contribuir amb el bé comú, si després s'enfonsessin per un altra causa i les recuperessin, haurien de contribuir igualment, de la mateixa manera que ho haguessin fet si la nau no s'hagués enfonsat.

Vist el repartiment de la contribució en aquests supòsits de naufragi de la nau i posterior extracció d'algunes de les mercaderies enfonsades, passem ara a l'anàlisi del següent fragment.

¹⁸¹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 151

3.2.4.2. Estudi del text D. 14, 2, 4, 2

D. 14, 2, 4, 2¹⁸²

“2.—Quum 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; utputa decem aureis res deteriores factae sunt, duo autem collationis sunt? Indubitate utrumque onus pati non debet. Sed hic videamus, num et ipsi conferri oporteat; quid enim interest, iactatas res meas amiserim, an nudatas deteriores habere coeperim? Nam sicut ei, qui perdiderit, subvenitur, ita et ei subveniri oportet, qui deteriores propter iactum res habere coeperit. Haec ita Papirius Fronto respondit.”

¹⁸² D. 14, 2, 4, 2.

“2.–Cuando se hizo echazón de las mercancías de uno y se deterioraron las de otro, que quedaron en la nave, debe verse si ha de ser obligado éste a contribuir, porque no debe gravársela con doble perjuicio de la contribución por un lado, y del deterioro de sus mercancías por otro; sino que puede decirse que debe contribuir en atención al precio actual de las cosas <después de haberse deteriorado>; y así, por ejemplo, si la mercancía de cada uno de los dos valía veinte mil sestercios, y la de uno, después de la mojadura, vino a valer sólo diez mil, aquel cuyas mercancías se conservaron íntegras contribuirá por veinte y éste por diez. Pero también puede admitirse la opinión de que hay que distinguir la causa por la que se deterioraron las mercancías, es decir, si se originó el daño por haber quedado al descubierto las cosas con por causa de la echazón, o bien por otra causa, por ejemplo, porque las mercancías se hallaban en un rincón por donde penetraron las olas, pero si es así, deberá contribuir. ¿Pero acaso no deberá soportar la carga de la contribución por la primera causa, siendo así que la echazón le perjudicó también a él? ¿Y si se deterioraron las mercancías con el agua que saltó al hacer la echazón? Debe hacerse otra distinción más sutil: la de si importa más el daño o la contribución. Si, por ejemplo, las cosas dañadas valieron veinte mil sestercios, la aportación se hace por diez y el daño importa dos, deberá contribuir con lo que reste, una vez deducido el importe del daño que sufrió. ¿Cuál seá la solución, si el daño importase más que la aportación? Por ejemplo, si las cosas disminuyeron de valor en diez áureos y la contribución es de dos; indudablemente no debe soportar ambas cargas. Pero veamos entonces si en este caso no se debe hacer la contribución a su favor. Porque, ¿qué diferencia hay en que yo haya perdido mis cosas por la echazón o en que se me hayan estropeado por haber quedado a la intemperie? Porque así como se auxilia al que las hubiere perdido, así también debe

¹⁸³ D. 14, 2, 4, 2.

auxiliarse al que se le estropearon las cosas por causa de la echazón. De este modo respondió esto Papirio Frontón.”

Ens proposem d'exposar ara, amb l'anàlisi d'aquest fragment i principalment de la seva primera part, el règim d'estimació d'aquelles mercaderies què hagin estat danyades o avariades¹⁸⁴, a diferència del de l'estimació de les mercaderies il·leses, ja estudiat¹⁸⁵.

Primerament resulta necessari emmarcar el concepte teòric de “*mercancía dañada*”; així doncs, ZAMORA MANZANO assenyala que aquesta serà: “*...aquella cuyo deterioro está ocasionado verdaderamente por un acto voluntario relativo al lanzamiento o por haber quedado al descubierto, pero no se atenderá al daño que pueda haber sufrido, y menos aún a su deducción de la cuota contributiva, cuando el mismo sea debido, entre otros casos, a negligencia del cargador.*”¹⁸⁶

Així doncs, cal insistir al respecte, que les mercaderies danyades o avariades, formaran part de la massa deutora¹⁸⁷; és a dir es deurà la contribució per les mateixes: “*Sed defendendum est, hunc conferre debere pretio praesente rerum...*”. No obstant, haurà d'estimar-se el seu valor i observar el dany sofert a causa del *iactus*¹⁸⁸.

Consegüentment, el text ens planteja com haurà de contribuir el propietari d'aquestes mercaderies menyscabades, ja que atenent a criteris d'equitat, aquest no hauria de sofrir l'empitjorament del seu gènere i contribuir de la mateixa forma que ho farien els amos de les mercaderies il·leses¹⁸⁹; i així ho remarca el text quan justifica que: “*...quia non debet duplici damno onerari, et collationis, et quod res deteriores factae sunt ...*”

Així doncs, *Callistratus* ens dona un exemple en el text amb relació a la contribució de les mercaderies danyades. D'aquesta manera, el text apunta què si dos propietaris tenen mercaderies per valor de 20 cada un, i un dels dos veu el valor de la seva minorat, per causa imputable directament al *iactus*, al valor de 10, aquest últim

¹⁸⁴ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 175.

¹⁸⁵ Vid. el text ja tractat sobre la matèria, D. 14, 2, 2, 4.

¹⁸⁶ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 178.

¹⁸⁷ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 178.

¹⁸⁸ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 178.

¹⁸⁹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 178.

contribuirà pel valor actual del seu gènere, però per contra, l'altre seguirà contribuint per 20¹⁹⁰. Per tant, com es pot observar, no contribuirà el mateix que la resta, el que hagi vist la seva mercaderia perjudicada per causa directa de la realització del llançament.

«... si verbi gratia hae res viginti fuerunt, et collatio quidem facit decem, damnum autem duo, deducto hoc, quod damnum passus est, reliquum conferre debeat.»

Passem ara a analitzar l'última part del fragment, on podrem veure que el jurista té en compte la importància del perjudici sofert en les mercaderies i la contribució que han de realitzar les mateixes.

Concretament, primer ens posa, a tall d'exemple, el supòsit de que el dany sigui inferior a la contribució que s'ha de realitzar. En aquest cas, s'entén que es podrà deduir el perjudici sofert, del total de la contribució¹⁹¹. Com bé emmarca ZAMORA MANZANO¹⁹²: *“... si el valor del daño es dos y la contribución es de diez, deducido el perjuicio debe contribuir solo por ocho.”*; i de la mateixa manera ho descriu Callistratus en el text: *“ Si, por ejemplo, las cosas dañadas valieron veinte mil sestercios, la aportación se hace por diez y el daño importa dos, deberá contribuir con lo que reste, una vez deducido el importe del daño que sufrió.”*

Altrament, si es dóna el fet que el valor del dany o perjudici sigui superior a la contribució que el propietari hagi de satisfer, aquest quedarà exonerat¹⁹³, de manera que, no tindrà que suportar el pes de la contribució.

« Quid ergo, si plus in damno erit, quam in collatione; utputa decem aureis res deteriores factae sunt, duo autem collationis sunt? Indubitate utrumque onus pati non debet.»

Atesa aquesta última consideració, i per finalitzar aquest text, es planteja l'idea d'introduir aquestes mercaderies danyades en la massa activa, juntament amb les que han estat objecte del *iactus* i no s'han recuperat; és a dir, que atenent al dany considerable al que hagin estat sotmeses les mercaderies salvades podran entrar a formar part de la massa per la qual es deu la contribució o massa creditora. No obstant,

¹⁹⁰ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 179.

¹⁹¹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 180.

¹⁹² ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 180.

¹⁹³ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 180.

aquest perjudici ha de tenir entitat elevada, com apunta ZAMORA MANZANO¹⁹⁴, sinó simplement tindrà dret a deduir-se el valor del dany de la quota de valoració¹⁹⁵, com veiem anteriorment.

Tot això degut a que s'entén que també s'ha d'auxiliar al que ha sofert un deteriorament en les seves mercaderies per causa del *iactus*: « *Nam sicut ei, qui perdiderit, subvenitur, ita et ei subveniri oportet, qui deteriores propter iactum res habere coeperit. Haec ita Papirius Fronto respondit.*»

3.2.5. Estudi del text D. 14, 2, 5 pr.

D. 14, 2, 5 pr.¹⁹⁶

“ *HERMOGENIANUS libro II. iuris Epitomarum.*—*Amissae navis damnum collationis consortio non sarcitur per eos, qui merces suas naufragio liberaverunt; nam nuius arquiteatem tunc admitti placuit, quum iactus remedio ceteris in communi periculo salva navi consultum est.*”

Traducció D. 14, 2, 5 pr.¹⁹⁷

“*HERMOGENIANO; Epítome del Derecho, libro II.*—*El daño de la nave que naufragó no se resarce por la aportación común de los que salvaron del naufragio sus mercancías, pues se estimó conveniente admitir la justicia de esta solución tan sólo cuando, en el peligro común, se miró por todos con el remedio de la echazón, pero se salvó la nave.*”

¹⁹⁴ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 180.

¹⁹⁵ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 181.

¹⁹⁶ D. 14, 2, 5 pr.

¹⁹⁷ D. 14, 2, 5 pr.

Quant a Hermogeniano (*Hermogenianus*), el jurista autor del present text, trobem que es tracta de l'autor del *Libri VI iuris epitomatorum* –d'on prové precisament aquest text– en el que es fa un recull d'extractes de literatura anterior.¹⁹⁸

En referència al text, trobem que versa únicament sobre el rescabament o contribució amb els danys de la nau causats per la seva pèrdua i/o naufragi, havent realitzat abans el *iactus* de cert gènere. En aquests supòsits, les mercaderies que es retrobin després o siguin salvades no hauran de contribuir amb el dany sofert per l'enfonsament de la nau¹⁹⁹, no obstant sí hauran de contribuir amb el perjudici causat als propietaris de les mercaderies objecte del *iactus*, com ja hem vist en el D. 14, 2, 4, 1²⁰⁰.

Per finalitzar, cal ressaltar també sobre el final del fragment, què el mateix torna a establir la necessitat d'equitat en la contribució o *aequitas contributionis* en els supòsits de *communi periculo* o perill comú²⁰¹.

3.2.5.1. Estudi del text, D. 14, 2, 5, 1

D. 14, 2, 5, 1²⁰²

“1.–*Arbore caesa, ut navis cum mercibus liberari possit, aequitas contributionis habebit locum.*”

Traducció D. 14, 2, 5, 1²⁰³

“1.–*Cuando se corta el mástil para que pueda salvarse la nave con las mercancías, se aplicará la solución justa de la contribución.*”

Aquest text el podem posar en relació amb el D. 14, 2, 3²⁰⁴. Aquest cop, el text no es refereix al llançament del masteler per la borda per alleugerar la nau, sinó que aquest sofreix només uns danys per a evitar un perill com o *communi periculo*. El què fa

¹⁹⁸ DOMINGO, Rafael. et al: *Textos de Derecho ...cit.*, Pàg. 370.

¹⁹⁹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 172.

²⁰⁰ Vid. el text ja tractat sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 4, 1.

²⁰¹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 193.

²⁰² D. 14, 2, 5, 1.

²⁰³ D. 14, 2, 5, 1.

²⁰⁴ Vid. el text ja tractat sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 3.

el text en aquest casos, és introduir un principi d'equitat amb la contribució o *aequitas contributionis*²⁰⁵, donat que aquests danys no han estat conseqüència del risc que implica pròpiament l'activitat marítima²⁰⁶, i per tant, no els haurà de suportar el transportista.

3.2.6. Estudi del text D. 14, 2, 6

D. 14, 2, 6²⁰⁷

“IULIANUS libro LXXXVI. Digestorum.—Navis adversa tempestate depressa, ictu fulminis deustis armamentis et arbore et antemna, Hiponem delata est, ibique tumultuariis armamentis ad praesens comparatis Hostiam navigavit, et onus integrum pertulit; quaesitum est, an hi, quorum onus fuit, nautae pro damno conferre debeant? Respondit, non debere; hic enim sumtus instruendae magis navis, quam conservandarum mercium gratia factus est.”

Traducció D. 14, 2, 6²⁰⁸

“JULIANO; Digesto, libro LXXXVI.—Sorpresa una nave por la tempestad <y> destruidos por un rayo los aparejos, el mastil y la antena, fué conducida a Hiponia, y comprados allí como se pudo unos aparejos provisionales, navegó a Ostia, y transportó íntegra la carga: se preguntó si los propietarios de la carga debían indemnizar al navegante por el daño sufrido. Respondió que no debían, porque el gasto se hizo más para reparar la nave que para conservar las mercancías”

A mode d'introducció, cal ressaltar que Salvio Juliano (*Salvius Iulianus*), el jurista autor del text anterior, va ser deixeble de Javoleno Prisco i va ser professor de

²⁰⁵ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 143.

²⁰⁶ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 143.

²⁰⁷ D. 14, 2, 6.

²⁰⁸ D. 14, 2, 6.

Sexto Cecilio Africano. Segurament va ser un dels juristes romans més excel·lent, i Justinià el considerava un «*eminente promotor de la ciència jurídica*». La seva obra més manifesta són els noranta llibres dels *Digesta* que representen l'obra culminant de la jurisprudència romana. Quant a la seva carrera política trobem que va arribar a ser *consul* el 148 d. de C., així com membre del *consilium* imperial amb Adriano (117-138 d. de C.), Antonino Pío (138-161 d. de C.), Marco Aurelio (161-180 d. de C.) i Lucio Vero (161-169 d. de C.).²⁰⁹

Aquest text el podem posar en relació amb el fragment analitzat immediatament anterior al mateix, donat que es tracta de supòsits contraris o antònims, tenint en compte que el present text no contempla els danys constituïts per un supòsit d'avaría grossa. En aquest cas es suposa que el dany o despesa nascut ha estat causa d'un fenomen natural i per conseqüència dels risc que implica l'activitat marítima-mercantil²¹⁰, i el podríem comparar, per la seva similitud, amb l'establert en el text D. 14, 2, 2, 1²¹¹.

En aquest text es planteja la pregunta sobre si els propietaris o carregadors hauran de contribuir al dany sofert pel *navtae*, i Juliano ho nega considerant que aquesta despesa va dirigida a armar la nau o embarcació i no a salvar les mercaderies que en ella es transporten.

« *Respondit, non debere; hic enim sumtus instruendae magis navis, quam conservandarum mercium gratia factus est.* »

Doncs bé, s'entén que com en aquest cas la destrucció d'aquests elements de la nau (masteler, antena o d'altres aparells) no ha estat per voluntat d'evitar un mal comú, sinó que han estat causats per una tempesta²¹², no pot existir *aequitas contributionis*, sinó que són despeses que suporta el transportista o *magister navis* en virtut del contracte de transport al qual està subjecte.

Tal i com assenyala ZAMORA MANZANO²¹³: «...este planteamiento se conjuga con las obligaciones que tiene el transportista de proporcionar una nave adecuada, pero no solo al principio del contrato sino durante toda su ejecución [...] esto demuestra que no cabe contribución cuando el gasto deriva de esta obligación, en

²⁰⁹ DOMINGO, Rafael. et al: *Textos de Derecho ...cit.*, Pàg. 363.

²¹⁰ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 143.

²¹¹ *Vid.* el text tractat sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 2, 1.

²¹² ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 144.

²¹³ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 144.

tanto en cuanto el naviero y el capitán asumen las consecuencias de una actividad marítima que implica una serie de riesgos.”

3.2.7. Estudi del text D. 14, 2, 7

D. 14, 2, 7²¹⁴

“PAULUS libro III. Epitomarum Alfeni Digestorum.–Quum depressa navis aut deiecta esset, quod quisque ex ea suum sevasset, sibi servare respondit, tanquam ex incendio.”

Traducció D. 14, 2, 7²¹⁵

“PAULO; Epítome del Digesto de Alfeno, libro III.–Cuando se hubiese hundido o estrellado una nave, <Alfeno> respondió que cada uno conserva lo suyo que hubiese salvado de la nave, en caso de incendio.”

Val a dir què en aquest text no hi trobem referència a cap principi de contribució, perquè com apunta ZAMORA MANZANO, en aquest supòsit no ens trobem enfront una avaria comú²¹⁶ i per tant, no existeix cap sacrifici en nom d'un benefici comú, sinó que es tracta el naufragi o incendi de la nau. Així doncs, en atenció a l'establert en el text, en aquests supòsits cada propietari recollirà i es quedarà amb la mercaderia de la seva propietat que salvi o es retrobi.

« ... quod quisque ex ea suum sevasset, sibi servare respondit, tanquam ex incendio.»

²¹⁴ D. 14, 2, 7.

²¹⁵ D. 14, 2, 7.

²¹⁶ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 130.

3.2.8. Estudi del text D, 14, 2, 8

D. 14, 2, 8²¹⁷

“IULIANUS libro II. ex Minicio.–Qui levandae navis gratia res aliquas proiciunt, non hanc mentem habent, ut eas pro derelicto habeant; quippe si invenerint eas, ablaturus, 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.”

Traducció D. 14, 2, 8²¹⁸

“JULIANO; Doctrina de Minicio, libro II.–Los que para aligerar la nave arrojaron algunas cosas, no tienen la intención de darlas por abandonadas; en efecto, si después las hubieran encontrado, las podrán recoger, y si hubieran sospechado en qué lugar fueron arrojadas por el mar, las pueden ir a buscar, del mismo modo que si alguien, agobiado por una carga, hubiese dejado alguna cosa en el camino para después volver con otros y llevársela.”

L'objectiu principal en aquest text és tractar el problema del retrobament de les mercaderies llençades, tal i com també es tractava en el D. 14, 2, 2, 8²¹⁹. D'aquesta forma el que es fa és corroborar la no *derelictio* de les coses objecte del *iactus*.

Del fragment es desprèn que aquestes mercaderies no es consideraran abandonades: “...*non hanc mentem habent, ut eas pro derelicto habeant ...*”, és més, després del seu llançament podran ser recuperades.

No obstant, em sembla interessant remarcar l'apunt realitzat per ZAMORA MANZANO en la seva obra, quan opina que el text en part, imposa l'obligació de troballa i recuperació d'aquestes mercaderies²²⁰.

²¹⁷ D. 14, 2, 8.

²¹⁸ D. 14, 2, 8.

²¹⁹ Vid. el text tractat sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 2, 8.

²²⁰ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 130.

Amb referència a aquest apunt, val a dir que en la traducció de l'obra del Digest de GARCIA DEL CORRAL, sembla que el text determini l'obligació dels propietaris, amb l'expressió “*habrán*”, a buscar les seves mercaderies si tenen indicis d'on es va produir el *iactus* o llançament.

«...si sospecharen a qué lugar fueron arrojadas, las *habrán de buscar*...»

No obstant, en la traducció de l'obra de D'ORS –utilitzada aquí–, això no sembla així, ja que més bé el que fa és donar l'opció de tornar a buscar-les: “...*las pueden ir a buscar*...” o “...si después las hubieran encontrado, las *podrán recoger*...”.

Amb tot plegat, com apunta ZAMORA MANZANO²²¹, el què queda demostrat en aquest text és que el *iactus* no suposa un *animus* d'abandó, sinó que només va dirigit al fi d'evitar un mal comú que està posant en perill tota la nau o embarcació.

3.2.9. Estudi del text D. 14, 2, 9

D. 14, 2, 9²²²

“VOLUSIUS MAECIANUS ex lege Rhodia.–*Deprecatio Eudaemonis Nicomediensis ad Antoninum Imperatorem. «Domine Imperator Antonine, naufragium in Italia facientes direpti sumus a Publicanis Cyclades Insulas habitantibus». Respondit Antoninus Eudaemoni: «Ego quidem mundi dominus, lex autem maris; lege id Rhodia, quae de rebus nauticis parescripta est, iudicetur, quatenus nulla nostrarum legum adversatur». Hoc idem Divus quoque Augustus iudicavit.*”

Traducció D. 14, 2, 9²²³

“VOLUSIO MECIANO.–*Petición de Eudemón de Nicomedía al emperador Antonino <Pío>. «Señor emperador Antonino: habiendo naufragado en <Icaria>, fuimos despojados por los*

²²¹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 154.

²²² D. 14, 2, 9.

²²³ D. 14, 2, 9.

publicanos que habitan las islas Ciclades». Antonino respondió a Eudemón: «Yo soy señor del orbe, pero la ley <Rodia> es señora del mar; júzguese esta cuestión por la ley Rodia marítima en cuanto a ello no se oponga alguna de nuestras leyes». Esto mismo decidió también el emperador Augusto, de consagrada memoria.”

El jurista que subscriu aquest text, L. Volusio Meciano (*L. Volusius Maecianus*), fou deixeble de Salvio Juliano i un jurista molt acreditat. Va escriure vint llibres de *Epistulae*, avui en dia perduts gairebé en la seva totalitat, i nou llibres de *Quaestiones*.²²⁴

Ara bé, com es pot observar en aquest text no hi trobem referència alguna a l'acte del *iactus* o a l'avaria, ni tampoc al sistema de contribució. En aquest text, el que fem és tornar a l'inici de la recerca, on comentàvem si era possible la importació o reenviament en la normativa romana cap a una altra d'estrangera, com podria ser el cas de la *Lex Rhodia*.

Doncs bé, en aquest sentit ZAMORA MANZANO²²⁵ assenyala què: “...*parece un tanto ilógico una recepción directa, ya que el ordenamiento jurídico romano se caracterizaba por la aversión que suponía un posible reenvío hacia otras legislaciones*”

No obstant, tot i aquest cert hermetisme que caracteritzava la legislació romana, el mateix sosté què: “...*existió recepción substancial desde tiempos remotos*”²²⁶; i prova d'això n'és just aquest fragment D. 14, 2, 9.

Així doncs, quan el text assenyala: “*Ego quidem mundi dominus, lex autem maris; lege id Rhodia, quae de rebus nauticis parescripta est...*”, l'Emperador Antonino Pío (138-161 d. de C.) el que fa és establir un rang normatiu, portant a terme un reenviament a una legislació o recull de costums internacional, com és en aquest cas, la *Lex Rhodia*.

Val a dir però, que com es pot observar es tracta d'un reenviament condicional²²⁷ «*quatenus nulla nostrarum legum adversatur*», és a dir, tindrà lloc

²²⁴ DOMINGO, Rafael. et al.: *Textos de Derecho ...cit.*, Pàg. 364.

²²⁵ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 121.

²²⁶ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 121.

sempre hi quan no es contraposi a les lleis romanes o *ius nostrum*. D'ORS²²⁸ ho explica remarcant: “Antonino Pío decía que esa “ley Rodia era señora del mar como él era señor de la tierra”. La jurisprudencia respetó ese derecho internacional y lo incorporó a su propio sistema contractual de la bona fides, en la medida en que resultaba compatible.”.

Com es pot observar en el final del text, la decisió de l'Emperador Antonino Pío ve justificada jurisdiccionalment per l'anterior decisió donada per l'Emperador Octavi August: “*Hoc idem Divus quoque Augustus iudicavit.*”; i el mateix permet confirmar que l'aplicació de la *Lex Rhodia* com a estatut local d'una província, sempre que no es contraposes amb la legislació estatal, ja va ser autoritzada prèviament a Antonino, per l'Emperador August²²⁹; i ZAMORA MANZANO apunta que així es dóna un reconeixement oficial i formal d'una legislació, que realment ja s'utilitzava i és coneixia en la praxis²³⁰.

En definitiva, el mateix text confirma la coexistència de normes romanes i normes ròdies²³¹; coexistència comprensible si es té en compte la importància i la tradició de les costums gregues reguladores del tràfic comercial marítim per tot el Mar Mediterrani. En síntesi, com apunta ZAMORA MANZANO²³²: “ *sí se dio una recepción rodia mediante la absorción de costumbres marítimas englobadas en la Lex Rhodia, que influenciaron en la regulación del sistema de contribución romana.*”

Amb aquest última consideració, poso punt i final a aquesta part del treball relativa a l'estudi dels textos del D. 14, 2 reguladors de l'avaria i el sistema de contribució en la legislació romana, i provinents realment del recull d'usos i costums grecs de l'Illa de Rodos, coneguts com la *Lex Rhodia*.

²²⁷ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 121.

²²⁸ D'ORS, Á. *Derecho Privado Romano...* cit., Par. 510. Pàg 600.

²²⁹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 128.

²³⁰ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 128.

²³¹ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 129.

²³² ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...*cit., Pàg. 133.

4. Consideracions a la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima

Entrem ara amb l'últim punt important d'aquest treball, on assenyalaré algunes notes importants, referents a la legislació actual dins l'ordenament jurídic espanyol i relatives a l'avaria i al seu sistema de contribució. De manera que, el que faré és posar amb relació algunes de les notes més destacables dels textos del D. 14, 2 analitzats anteriorment, amb la legislació actual, a fi que podem veure els vestigis de la *Lex Rhodia* que encara avui en dia romanen en el nostre ordenament jurídic.

Per a duu a terme aquesta breu comparació entre “legislacions” resulta necessari, primerament, determinar quina seria la llei aplicable, avui en dia, en un supòsit d'avaria grossa. Així doncs, en el nostre ordenament jurídic, aquesta matèria es trobava regulada en el Codi de Comerç –en endavant CCom–, no obstant, resulta aplicable la Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima –en endavant LNM–, mitjançant la disposició derogatòria de la qual queda derogat el Llibre III i els articles 19.3 i 951 a 954 del CCom aprovat pel Real decret de 22 d'agost de 1885.

Així doncs, si ens adrecem al Títol VI de dita LNM, enquadrat sota el títol “*De los accidentes de la navegación*”, i trobarem en el seu Capítol II: “*De la avería gruesa*”.

D'entrada, hi trobem el primer article del Capítol, on s'enquadra el concepte i requisit de l'acte d'avaria, i on podem entreveure els tres elements que les fonts romanes utilitzaven per a determinar l'existència del *iactus*: perill comú, resultat en benefici de tots i voluntarietat de causar perjudici²³³. Primerament trobem que l'art. 347 LNM estableix què existeix acte d'avaria, quan de forma intencionada es causa un dany o despesa para la salvació comú del béns compromesos, amb motiu de trobar-se tots ells amenaçats per un perill comú.

«*Existe acto de avería gruesa cuando, intencionada y razonablemente, se causa un daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro*»²³⁴.

²³³ ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes...cit.*, Pàg. 119 i 120.

²³⁴ Espanya. Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima. *Butlletí Oficial de l'Estat*, de 25 de juliol de 2014, núm. 180. 119 Pàg. Art. 347.

Bé doncs, aquí i trobem la primera relació amb el textos del Digest, i més concretament amb el D. 14, 2, 1 quan disposa que el dany es causa en benefici de tots, «*si levandae navis gratia iactus mercium factus est*»²³⁵ i quan, per contra, l'art 347 estableix: «...*para la salvación común...*»²³⁶. Amb aquesta vinculació, es posa en evidència que avui en dia l'acte d'avaria també té lloc, sempre en benefici de tots i amb la conseqüència d'obtenir un benefici útil i favorable a tota la comunitat.

Un altre dels elements és aquest perill comú que enquadra avui en dia quan l'art. 347 assenyala: «*con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro*», entenent d'aquesta manera, que només tindrà lloc l'acte d'avaria en els supòsits que existeixi un mal que amenaci a la comunitat de la nau, és a dir, només en el casos que es doni l'element de perill comú. De la mateixa forma el Digest assenyala: «*si laborante nave iactus facta est*»²³⁷ o «*commune detrimentum fieri*»²³⁸. En aquest sentit, també convé ressaltar, encara que no es pugui emmarcar en el contingut del D. 14, 2, que en la legislació actual hi trobem un altre article, en aquest cas l'art. 351 de la LNM, quan disposa que en cas que aquest perill comú que justifica l'acte de l'avaria fos degut a la culpa d'alguna de les parts interessades, tots els danys que es produeixin seran a càrrec d'aquesta mateixa ja que és culpable directament del *iactus*.

«*Cuando la situación de peligro que justifica el acto de avería gruesa se deba a la culpa de alguna de las partes interesadas en el viaje, todos los daños y gastos causados serán a cargo del culpable, y no habrá lugar a contribución de las partes inocentes.*»²³⁹.

Es pot observar doncs, que avui en dia el perill comú ha de ser donat per causa fortuïta o no imputable a alguna de les parts, perquè si és així i té lloc l'avaria només aquestes en seran totalment responsables.

En tercer lloc, cal fer referència a un altre element de l'avaria, que trobem expressat en aquest art. 347. Aquest element és la voluntarietat, actualment enquadrada

²³⁵ Vid. el text tracta sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 1.

²³⁶ Espanya. Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima. *Butlletí Oficial de l'Estat*, de 25 de juliol de 2014, núm. 180. 119 Pàg. Art. 347.

²³⁷ Vid. el text tracta sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 2. pr.

²³⁸ Vid. el text tracta sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 2. pr.

²³⁹ Espanya. Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima. *Butlletí Oficial de l'Estat*, de 25 de juliol de 2014, núm. 180. 119 Pàg. Art. 351.

en: “*cuando, intencionada y razonablemente, se causa un daño...*”²⁴⁰ i treballada també en el D. 14, 2, 2, 1²⁴¹, on es disposa que l’acte ha de ser voluntari «*si voluntate vectorum...*»; és a dir, podem afirmar que encara ara ha d’existir consciència i intenció per a realitza l’acte.

Passem ara a veure un altra característica important, com és la determinació de la massa activa, és a dir, la determinació de quins seran els danys pels quals es deurà la contribució. Aquest apunt, actualment el trobem en l’art. 348 de la LNM, on és limita a establir què en la massa activa només seran admissibles els danys que siguin conseqüència directa de l’avaria.

«Solo serán admisibles en la masa activa de avería gruesa los daños o gastos que sean consecuencia directa o previsible del acto de avería».²⁴²

En aquest sentit, en el D. 14, 2 hi trobàvem molts textos referents a aquells béns i/o coses que s’havien de tenir en compte alhora de calcular el volum de la massa activa per la qual després es devia contribució. Aquest textos són: D. 14, 2, 2, 1 quan descriu que si es deteriora la nau o es descompon alguna cosa que en ella es troba, no és donarà repartiment de danys, «*Si conservatis mercibus deterior facta sit navis, aut si quid exarmaverit, nulla facienda est collatio...*»²⁴³; el D. 14, 2, 3 on, en aquest cas, es disposa que el masteler o qualsevol altre instrument de la nau que s’hagi tirat per la borda per a evitar un perill comú entraran dins la massa activa, «*Quum arbor, aut aliud navis instrumentum removendi communis periculi causa deiectum est, contributio debetur*»²⁴⁴; el D. 14, 2, 5, 1 on parla de la contribució dels danys produïts al masteler per a salvar la nau, «*...aequitas contributionis habbit locum...*»²⁴⁵; i per últim també, el D. 14, 2, 6 on s’estableix la no contribució amb els danys produïts no per causa directa del *iactus* sinó per causa d’una inclemència temporal, «*Respondit, non debere; hic enim sumtus instruendae magis navis, quam conservandarum mercium gratia factus est.*»²⁴⁶.

²⁴⁰ Espanya. Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima. *Butlletí Oficial de l'Estat*, de 25 de juliol de 2014, núm. 180. 119 Pàg. Art. 347.

²⁴¹ *Vid.* el text tractat sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 2, 1.

²⁴² Espanya. Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima. *Butlletí Oficial de l'Estat*, de 25 de juliol de 2014, núm. 180. 119 Pàg. Art. 348:

²⁴³ *Vid.* el text tractat sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 2, 1.

²⁴⁴ *Vid.* el text tractat sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 3.

²⁴⁵ *Vid.* el text tractat sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 5, 1.

²⁴⁶ *Vid.* el text tractat sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 6.

Així doncs, de la mateixa manera que la llei actual apunta que només es contribuirà amb els danys o despeses sofertes per conseqüència directa de l'avaria, els diferents fragments de la *Lex Rhodia*, introduïts en el Digest, van delimitant text per text quins seran els danys i despeses pels quals es deurà contribució i per quins no es deurà i en síntesi, és desprèn la mateixa idea que en l'art. 348, que només es contribuirà per aquells soferts directament a causa del *iactus* o avaria.

Seguidament, un altre punt en comú, és la regulació de la contribució, establint quí haurà de suportar aquestes despeses ocasionades i com ho hauran de fer. En aquest sentit, l'art. 349 de la LNM estableix que aquestes seran suportades pels titulars dels interessos en perill en el moment de l'avaria.

*«Los daños o gastos ocasionados en acto de avería gruesa serán soportados por los titulares de los intereses en riesgo en el momento de la avería, en proporción y con el límite del valor salvado de cada uno de ellos».*²⁴⁷

Recordem que, de la mateixa manera, en el text D. 14, 2, 2, pr. s'establia la contribució comuna de tots els propietaris de les mercaderies, inclosos els que aconseguiren tindre salvades les seves mercaderies per haver-se perdut les altres, *«...aequissimum enim est, commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent.»*²⁴⁸, és a dir, dels qui haguessin sortit afavorits pel *iactus*. Igualment, es podria emmarcar en el context disposat pel D. 14, 2, 1, quan diu que la contribució serà de tots els propietaris, pel dany que en benefici de tots es va causar²⁴⁹.

D'altra banda, passem ara a veure el dret de retenció regulat en l'art. 352 de la LNM. Així doncs, aquest estableix que l'armador podrà retenir, tant en terra com a bord, les mercaderies transportades en tant els interessats en elles no constitueixin garantia suficient per a fer front al compliment de l'obligació de contribució.

«El armador puede retener, a bordo o a tierra, las mercancías transportadas en tanto los interesados en ellas no constituyan garantía suficiente del cumplimiento de su obligación de contribuir. Igualmente deberán suscribir un compromiso de

²⁴⁷ Espanya. Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima. *Butlletí Oficial de l'Estat*, de 25 de juliol de 2014, núm. 180. 119 Pàg. Art. 349.

²⁴⁸ Vid. el text tractat sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 2. pr.

²⁴⁹ Vid. el text tractat sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 1.

*resarcimiento de avería, en el que se detallen las mercancías correspondientes y su valor».*²⁵⁰

Es pot reservar aquí, la relació directa i similitud d'important entitat amb el dret de retenció que s'estableix en el D. 14, 2, 2 pr. atorgat per via de l'*actio conducti* i en favor també del *magister navis*. Certament, el D. 14, 2, 2 pr. disposava que el patró de la nau podia retenir les mercaderies de la resta de transports fins que paguessin la part del dany, «*ut ceterorum vectorum merces retineat, donec portionem damni praestent*»²⁵¹.

Un altre punt, que també he estudiat en el textos del Digest és el referent a la propietat de les coses salvades o recuperades. Ara bé, aquesta característica també la trobem actualment inclosa en la nostra legislació; així, l'art. 373 de la LNM, referent a la conservació de la propietat disposa que: “*La propiedad de los buques u otros bienes naufragados o hundidos no se verá afectada por el solo hecho del naufragio [...] no produciéndose su abandono...*”²⁵². També resulta destacable la prescripció d'aquest “no abandonament” que tindrà lloc, sobre les naus o bens naufragats, un cop transcorreguts tres anys i en favor de l'Estat, que serà qui adquirirà la seva propietat, en virtut de l'art. 374 de la mateixa Llei.

«*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*».²⁵³

Recordem que el D. 14, 2, 2, 8 establí que la cosa objecte del *iactus* roman essent del seu propietari, perquè no es considerava com cosa abandonada, «*Res autem iacta domini manet [...] quia pro derelicto non habetur*»²⁵⁴, i de la mateixa manera es

²⁵⁰ Espanya. Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima. *Butlletí Oficial de l'Estat*, de 25 de juliol de 2014, núm. 180. 119 Pàg. Art. 352.

²⁵¹ *Vid.* el text tractat sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 2. pr.

²⁵² Espanya. Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima. *Butlletí Oficial de l'Estat*, de 25 de juliol de 2014, núm. 180. 119 Pàg. Art. 373: «*La propiedad de los buques u otros bienes naufragados o hundidos no se verá afectada por el solo hecho del naufragio o hundimiento, no produciéndose su abandono sino por voluntad expresa de su titular*».

²⁵³ Espanya. Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima. *Butlletí Oficial de l'Estat*, de 25 de juliol de 2014, núm. 180. 119 Pàg. Art. 374.

²⁵⁴ *Vid.* el text tractat sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 2, 8.

manifestava també el text D. 14, 2, 8: «*non hanc mentem havent, ut eas pro derelicto habeant*»²⁵⁵.

Per finalitzar, convé remarcar què no és estrany que D'ORS emmarqués el contingut de la *Lex Rhodia* com a una modalitat d'assegurança de risc²⁵⁶, doncs avui en dia trobem que la majoria de danys causats per l'acte de l'avaria, com tot el carregament o qualsevol altre interès patrimonial legítim exposat al risc de la navegació marítima es troben inclosos com a objecte de l'assegurança marítima, regulada en el Títol VIII de la mateixa Llei.

A mode de conclusió doncs, trobem que totes aquelles despeses i danys pels quals es devia la contribució comuna de tots els interessats, avui en dia es troben protegits sota aquesta assegurança marítima, que tindrà per objecte els interessos patrimonials legítims, presents o futurs, exposats als riscos de la navegació, tal i com disposa l'art. 408 de la LNM.

*«Podrán ser objeto de seguro los intereses patrimoniales legítimos, presentes o futuros, expuestos a los riesgos de la navegación marítima. La inexistencia de interés determinará la nulidad del contrato, sin perjuicio de los dispuesto en el artículo 422.»*²⁵⁷

De manera que, podem veure què en aquest cas l'assegurança o millor dit, l'assegurador, no només es fa càrrec dels danys produïts per l'acte de l'avaria, sinó que també cobrirà, per exemple, aquells danys causats per una inclemència meteorològica, cosa que no tenia lloc en el temps de la legislació romana²⁵⁸. Val a dir, que en cas d'apreciació de dol o culpa imputable a l'assegurat, l'assegurador no respondrà; així es desprèn del literal de l'art. 419 de la mateixa Llei.

«El asegurador no responde de los daños causados al interés asegurado por dolo del asegurado, sin que valga pacto en contrario. Tampoco responderá por culpa grave del asegurado, pero, si las partes acordasen lo contrario, quedará al menos un

²⁵⁵ Vid. el text tractat sobre aquesta matèria, D. 14, 2, 8.

²⁵⁶ Vid. Pàg. 15.

²⁵⁷ Espanya. Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima. *Butlletí Oficial de l'Estat*, de 25 de juliol de 2014, núm. 180. 119 Pàg. Art. 408.

²⁵⁸ Espanya. Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima. *Butlletí Oficial de l'Estat*, de 25 de juliol de 2014, núm. 180. 119 Pàg. Art. 417: «*El asegurador indemnizará al asegurado, en los términos fijados en el contrato, por los daños que sufra el interés asegurado como consecuencia de los riesgos de la navegación.* ».

*diez por ciento del daño a cargo del asegurado. Este mínimo del diez por ciento es indisponible para las partes.»*²⁵⁹

Ja per finalitzar aquestes breus consideracions i referències a la llei actual, resulta destacable també, que l'import de la indemnització satisfeta per l'assegurador serà atent a l'import de la contribució de l'avaria. De manera que, queda així coberta sota l'assegurança, la contribució que s'ha de suportar en els supòsits de sorgiment de danys i/o despeses originades per l'acte de l'avaria.

*«La indemnización del asegurador comprenderá el valor de los daños materiales que sufra el objeto asegurado hasta el límite de la suma asegurada y las siguientes coberturas complementarias: a) El importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del interés asegurado.»*²⁶⁰

²⁵⁹ Espanya. Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima. *Butlletí Oficial de l'Estat*, de 25 de juliol de 2014, núm. 180. 119 Pàg. Art. 419.

²⁶⁰ Espanya. Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima. *Butlletí Oficial de l'Estat*, de 25 de juliol de 2014, núm. 180. 119 Pàg. Art. 430.

5. Consideracions finals

D'aquest treball en podem extreure diverses consideracions i/o reflexions a tenir en compte:

1. He començat l'estudi d'aquest treball fent referència al context històric de l'Illa de Rodos. Com s'ha vist, aquesta illa situada al sud-est del Mar Egeu, formava part de la regió coneguda com el *Dodecaneso* i al disposar d'una posició geogràfica privilegiada, això va condicionar el creixement d'una incipient activitat comercial marítima. L'Illa de Rodos, amb els seus dos ports comercials més importants –*Lindos* i Rodos–, va desenvolupar, amb la colonització grega dels segles VIII i VI, una gran importància en tot el referent a la navegació. D'aquesta manera, es va convertir en una gran comerciant marítima de productes com el vi, el gra o d'altres com l'oli, les conserves de pesca salada, la sal o les obres d'art.
2. Seguidament feia referència al contracte d'arrendament romà o *locatio conductio*. Això es deu a que el transport de les mercaderies per via marítima es solia realitzar sota aquesta figura. Qualificava l'arrendament romà, com un tipus de contracte consensual, mitjançant el qual una de les parts s'obligava a pagar un preu (*merces*) i l'altra prestava algun tipus de servei, cosa o diligència. Distingia primerament, l'arrendament de coses o *locatio conductio rei*, per la qual l'arrendatari o conductor podia exigir l'ús o l'ús i gaudi de certa cosa, amb l'obligació de pagar un preu per aquest al *locator* o arrendador; després hem vist la *locatio conductio operarum* o arrendament de serveis mitjançant el qual una persona s'obligava a prestar determinat servei a un altra, a canvi d'un preu. Aquest arrendament, recordem que l'enquadràvem en la feina que podia realitzar en aquella època un esclau o un *lanista*.
3. Especial referència ha estat la dedicada a l'arrendament d'obra o *locatio conductio operis*, donat que s'entenia que el transport de mercaderies o gènere es realitzava sota aquesta figura contractual consensual. En virtut del mateix, es requeria un resultat de treball, és a dir, una obra finalitzada. Entenem, en aquest

sentit, que l'obligació no era personalíssima, ja que no era ven bé el servei d'aquella persona el que s'arrendava, sinó que es pretenia el resultat final d'una diligència en la que resultava indiferent qui la realitzés. La peculiaritat d'aquesta figura la trobem en que en aquest supòsit era l'arrendador qui entregava una cosa sobre la qual l'arrendatari havia d'obrar per a aconseguir l'obra final objecte del contracte. Així doncs, s'ha vist com aquí el *locator* és l'arrendador, és a dir, qui posa a disposició del *conductor* una cosa a fi que aquest li entregui una obra finalitzada i qui paga la *merce*; i que el conductor és l'obligat a entregar l'obra finalitzada. A tall d'exemple, aquesta obra podia ser el resultat de transportar una cosa (entregada pel *locator*) d'un lloc fins a un altre (pel *conductor*). En aquest cas, el conductor podia encarregar el transport a determinat *magister navis* o *nautae*, de manera que era aquest qui realment realitzava aquesta obra consistent en transportar certa cosa.

Hem vist també, com D'ORS considerava la matèria regulada en la *Lex Rhodia* com una modalitat primitiva i especial d'assegurança de risc, incorporada alhora a l'anterior arrendament d'obra quan aquest prenia la seva forma en transport marítim.

4. Un cop realitzats aquests apunts previs necessaris, he fet un petit estudi del contingut de la *Lex Rhodia* de *iactu* introduïda en el Digest de Justinià. Primerament, convenia fer una petita introducció sobre el que es considera la *Lex Rhodia*. Doncs bé, veiem que es tracta d'un recull d'usos i costums hel·lènic procedent dels pobles habitants de l'Illa de Rodes, i codificat posteriorment en època bizantina i sota el regnat de Justinià (527-565 d. de C.). Aquí s'ha delimitat el concepte d'aquesta *Lex*, entenent-la com un recull consuetudinari dedicat a regular tot el referent al comerç marítim i a la navegació, i on és regulava, entre d'altres, la responsabilitat i els sistema de contribució en els supòsits de *iactus*; supòsits que es donaven freqüentment quan en veure's la tripulació o comunitat a bord amenaçada per un risc comú –normalment causat per una avaria–, que els podia afectar a tots, decidien alleugerar la nau realitzant el llançament per la borda de certes mercaderies que es trobaven a bord.

5. Un cop feta aquesta petita introducció, he passat a la part més densa i significativa d'aquest treball, com és l'estudi i anàlisi dels textos del Digest 14, 2 emmarcats sota el títol "*Sobre la Ley Rodia de la Echazón*". Així doncs, pretenia treure el contingut més essencial d'aquests textos referent al *iactus* i a la comunitat de riscos que sorgia quan és donava l'avaria grossa. Del primer text (D. 14, 2, 1) podíem veure com es podia afirmar la recepció i/o importació d'una legislació grega en l'ordenament jurídic romà, mitjançant la frase del text: "*Dispone la Ley Rodia...*". Alhora aquí podíem veure per primer cop el concepte de *iactus*, entès com un accident marítim que comportava la tirada d'algunes de les mercaderies per la borda de l'embarcació per així impedir un mal pitjor imminent, com podia ser el naufragi complet de la nau. Del text en trèiem algunes notes bàsiques d'aquest *iactus* o llançament, com ara que provocava un dany que requeia en benefici de tots, fet que provocava el repartiment dels danys entre tots els propietaris que s'havien vist beneficiats per aquest acte i també és destacava que l'acte del *iactus* havia de ser deliberat, és a dir, hi ha voluntat de causar el dany o despesa, però per un benefici comú.
6. En el següent text (D. 14, 2, 2 pr.) es pot observar per primer cop la relació de aquesta *Lex Rhodia* amb el contracte d'arrendament o *locatio conductio operis*. Així doncs, hi podem observar les accions que neixen del mateix. Trobem en primer lloc l'*actio locati* mitjançant la qual tots els propietaris de les mercaderies perdudes pel *iactus* podien exercir el seu dret contra el patró, amb la finalitat d'aconseguir el reemborsament dels danys soferts. No obstant, aquesta acció creava el naixement d'una altra acció no típica del contracte d'arrendament; és tracta de una acció de retenció o *ius retentionis* que facultava al *magister navis* a retenir les mercaderies salvades de la resta de propietaris fins que aquests no paguessin la seva part de contribució amb el dany o despesa causada. És a dir, alhora que el *magister navis* disposava de l'última acció –la *actio conducti*– per a obligar als propietaris de les mercaderies o gènere salvat a complir amb la seu deure de contribuir, alhora que podia retenir les mercaderies dels mateixos en garantia d'aquest compliment.
7. Seguidament veiem el D. 14, 2, 2, 1 on es disposava la no contribució per aquells danys que hagués pogut sofrir la nau o qualsevol dotació de la mateixa a

causa de la conservació de les mercaderies, ja que no s'està pagant pel transport del mateixos i es comparà amb pagar el trencament o deteriorament d'un estri d'un ferrer. Un altra nota important que es desprèn d'aquest text és la decisió de dur a terme el *iactus*. Aquesta en època grega havia de ser deliberada pel *magister navis* i els propietaris, en canvi en època romana aquesta prèvia consulta amb els propietaris no era condició *sine qua non* perquè el *magister* dugués a terme aquest llançament. No obstant, veiem com el *magister navis* sempre havia d'actuar sota la base fundada d'una por que amenaçava en un greu perill o risc comú.

8. A continuació, en el D. 14, 2, 2, 2 es veia per primer cop matèria de liquidació i estimació dels danys. Així doncs, el mateix estableix que el dany causat pel *iactus* es valorarà conforme al preu de les coses. En aquest text es pot observar com s'exclou de l'estimació a les persones lliures donat que les indemnitzacions sobre danys només podien recaure sobre coses, i no és el cas dels homes lliures; sí dels esclaus que eren considerats com a coses, sempre hi quan haguessin mort per causa directa de l'avaria. En aquest text també es determina l'obligació del patró de la nau a contribuir i es s'extreu d'estimació els aliments i totes aquelles coses que havien de ser consumides durant el viatge. Contràriament s'estableix l'estimació d'objectes com pedres precioses o perles ja que s'entén que aquests també surten beneficiats pel *iactus*.
9. En el D. 14, 2, 2, 3 trobàvem per primer cop la referència a la contribució en cas de rescat pagat a causa d'un assalt pirata, quedant exclòs d'aquesta contribució només aquella persona que hagués fet front econòmicament al rescat. En el següent fragment, el D. 14, 2, 2, 4 trobem un altre cop el règim d'estimació de les coses; disposant que es realitzarà l'estimació de les coses perdudes i de les salvades, és a dir, es determina la massa creditora i la deutora, formant la primera la nau i les mercaderies salvades i formant la segona tots aquells danys i despeses causats directament a conseqüència del *iactus*. Per últim en aquest text es veia com la valoració de les mercaderies salvades es feia atenent al seu preu de mercat i en canvi, les mercaderies perdudes es valoraven conforme el seu preu de compra, ja que la prestació es devia només al dany i no al lucre que s'hagués pogut obtenir amb el seu salvament. Amb relació a l'estimació de les

coses també hem vist el text D. 14, 2, 4, 2 pel qual es disposava l'estimació de les coses danyades per causa directa del *iactus*; doncs bé, en aquest sentit es veia com aquestes mercaderies havien de contribuir però sempre atenent i tenint en consideració el seu valor real, observant el dany que ha sofert la mateixa. De manera que, com no haurà de ser gravat el propietari amb el perjudici del dany i la contribució, s'entén que aquest haurà de contribuir atenent al valor amb aplicació de la disminució soferta pel dany en la seva mercaderia.

10. El següent text a destacar és el D. 14, 2, 2, 7 es tracta el tema del retrobament de les mercaderies que havien estat perdudes. Així doncs, el mateix establí que llavors es prescindiria de la contribució. El que fa el fragment es facultar a tots aquells propietaris que haguessin realitzat la seva contribució a poder provocar la modificació de la mateixa mitjançant la utilització de l'*actio locati*. Alhora sorgia la facultat del *magister navis* per utilitzar l'*actio conducti* amb la finalitat de modificar el valor d'aquesta contribució i per tant la quota de participació en la mateixa. Seguidament, i amb certa relació en l'anterior, el text D. 14, 2, 2, 8 determinava que en aquest supòsit de retrobament de la mercaderies aquestes no es tindrien com a cosa abandonada o *res derelicta*, de manera que seguirien essent propietat del seu amo. I amb relació amb aquesta última consideració també s'ha estudiat el D. 14, 2, 8 on es descriu que les mercaderies objecte de llançament no tenen la intenció de ser considerades com abandonades i que si es té alguna idea d'on es podrien trobar, poden anar a buscar-les, els seus propietaris.

11. Un altre punt important, era el tractat en el D. 14, 2, 3 on realitzava l'estudi de la despesa o dany causat pel llançament d'efectes propis de la nau, com ara el masteler. Trobem doncs, que si es donava el requisit propi del *iactus*, el *communi periculi*, era normal que tingués lloc el repartiment del dany perquè s'havia realitzat en benefici de tots i per a evitar un mal comú. De la mateixa manera es manifesta el D. 14, 2, 5, 1 quan estableix l'equitat de contribució per la despesa causada trencament intencionat del masteler; i contràriament a aquest hi podem trobar el D. 14, 2, 6 on s'establí la no contribució en les despeses causades per una tempesta o inclemència meteorològica, ja que s'entenia que aquesta despesa era per a habilitar la nau per al seu correcte funcionament i que

a més s'entenia que la climatologia era un risc que el *magister* havia de suportar com a risc propi de la navegació.

12. Així mateix, un altre supòsit de contribució és l'establert en el següent text, el D. 14, 2, 4 pr., on es determina la contribució pels danys causats a causa del transbord d'aquestes dut a terme pel naixement d'una necessitat comuna, és a dir, quan aquesta es realitza en favor de tots; no obstant, en aquest cas si la nau s'acabés enfonsant i el bot no, no es deuria contribució perquè no s'ha produït el resultat útil que era evitar l'enfonsament de la nau. En el següent text, el D. 14, 2, 4, 1 és determinava la contribució, quan havent realitzat primerament el *iactus* però no havent pogut salvar la nau del naufragi, després es salven algunes de les mercaderies mitjançant l'extracció de bussos. Doncs, en aquest supòsits només deurién contribució els propietaris de les mercaderies salvades pels bussos però que no haguessin estat objecte del *iactus*, i per tant, totes aquelles que no haguessin estat objecte d'un sacrifici en benefici de tota la comunitat. Per contra, no contribuïran els propietaris de les mercaderies salvades posteriorment però que sí havien estat objecte del *iactus*. De manera similar es manifesta també el D. 14, 2, 5 pr., quan estableix la no contribució de les mercaderies salvades objecte del *iactus* amb els danys soferts a la nau per la seva pèrdua o naufragi.
13. Per finalitzar, he analitzat l'últim text referent directament al tema del *iactus* i de la *Lex Rhodia* com és el D. 14, 2, 9. En ell hem vist com directament no existeix en el mateix cap referència directa a l'avaria o al seu sistema de contribució, sinó que el mateix resulta rellevant per quant es confirma que els romans van acceptar per a regular l'avaria aquesta llei d'origen rodi, amb la condició de que aquesta mateixa no es contraposes amb la llei romana. Així doncs, l'emperador Antonino Pío dona solució a la qüestió ressaltant que ell és senyor del món però la Llei Ròdia ho és del mar, per tant haurà de jutjar-se per ella tots els litigis referents al seu contingut, sempre que no es contradigui amb la llei de l'Imperi, és a dir, que hi trobem un reenviament condicional a una llei estrangera.
14. Per últim s'ha fet referència en l'últim punt d'aquest treball a la legislació actual, obrant en el nostre ordenament jurídic, reguladora de tot aquest tema de l'avaria i la seva contribució. Com a notes importants, hem vist com aquesta Llei

14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima, en el seu art. 347 establia l'obligació de que aquesta avaria es produeixi quan de forma intencionada es causa un dany o despesa per a la salvació comú; alhora també estableix que vindrà donada per estar tota la comunitat amenaçada per un risc comú, igual que es determinava en el Digest. També trobàvem l'últim dels elements que formen el *iactus*, la voluntarietat, que ve establerta en l'art. 347. Alhora en l'art. 348 es determinava la formació de la massa activa per la qual es deurà la contribució, on s'expressa que només hi tindran cabuda els danys que hagin estat conseqüència directa de l'avaria, de la mateixa forma en que es desprenia de la *Lex Rhodia de iactu*.

15. Un altre punt que podíem posar amb relació d'aquesta legislació actual sobre l'avaria i els accidents marítims, és qui haurà de suportar aquesta contribució amb els danys i despeses causats. Així doncs, en l'art. 349 s'estableix que aquests danys seran suportats pels titulars dels interessos en perill en el moment de l'avaria, en certa mesura igual que es manifestava el D. 14, 2, 2 pr. on s'establia la contribució de tots els propietaris de les mercaderies objecte del transport. D'igual manera, també trobem en l'art. 352 el dret de retenció de l'armador sobre les mercaderies que s'havia estudiat prèviament en el D. 14, 2, 2 pr.
16. Ja per finalitzar, s'ha vist com avui en dia les coses salvades o recuperades que hagin estat objecte de l'avaria segueixen essent propietat del seu anterior amo, ja que la propietat no es veu afectada pel naufragi o enfonsament de les mateixes coses, en virtut de l'establert en l'art. 373 i d'igual forma que s'establia en els diferents textos del Digest (D. 14, 2, 2, 8 o D. 14, 2, 8).
17. A tall de conclusió hem pogut veure com es posava en relació la visió com a model d'assegurança de risc que donava D'ORS a aquesta legislació, quan avui en dia es troba l'existència d'una assegurança marítima, la qual cobreix tots els danys i despeses causats per l'acte de l'avaria o qualsevol interès patrimonial que hagi estat posat en risc durant la navegació. Així doncs trobem que tots aquells danys que antigament havien de ser suportats pels propietaris, avui en dia són objecte de l'assegurança marítima i per tant, queden inclosos en la mateixa.

6. Bibliografia

6.1. Monografies

STRUVE, V.V. *Historia de la Antigua Grecia*. 4ta ed. Madrid: AKAL EDITOR, 1981. 892 pàg. ISBN: 84-206-2140-4.

BOARDMAN, John. *Los griegos en ultramar: comercio y expansión colonial antes de la era clásica*. Escohotado, Antonio (trad.). Madrid: Alianza Editorial, S.A., 1975. 277 pàg. ISBN: 84-206-2140-4.

LOZANO VELILLA, Arminda. *El mundo helenístico*. Plácido, Domingo (dir.); Fernandez-miranda, Manuel (coor.); Alvar, Jaime (coor.); faci, Javier (coor.); Lopez, Victoria (coor.); Hernandez, Elena (coor.); De la Torre, Rosario (coor.); Madrid: Editorial Sintesis, S.A., 1993. 216 pàg. ISBN: 84-7738-157-5.

FARIÑA, Francisco. *Derecho Comercial Marítimo. Tomo I. El buque mercante y el estatuto profesional de las personas que intervienen en su explotación*. Anastasio Pascual, Ernesto (prol.). 2a ed. Barcelona: BOSCH, Casa Editorial, 1955-1956. 511 pàg. ISBN: .

MOMMSEN, Theodor. *Historia de Roma. Vol. III, desde la expulsión de los reyes hasta la reunión de los estados itálicos*. Gracia, A. (trad.); Fernandez, F. (prol.). Madrid: Ediciones Turner, S.A., 1988. 414 pàg. ISBN: 84-7506-065-X.

BARIGAZZI, Adelmo; LEVEQUE, Pierre; MUSTI, Domenico. *La sociedad helenística. Vol. VII. Marco Político*. Bianchini, Ranuccio (dir.); Moretti, Luigi (red.); Serrao, Gregorio (red.); Torelli, Mario (red.); Franchi, Luisa (red.); Eguillor, Guiomar (trad.); Arqués, Rossend (trad.). Barcelona: ICARIA Editorial, S.A., 1980. 395 pàg. ISBN: 84-7426-060-4.

MORETTI, Luigi, et al: *La sociedad helenística. Vol. VIII. Economía, derecho y religión*. Bianchini, Ranuccio (dir.); Moretti, Luigi (red.); Serrao, Gregorio (red.); Torelli, Mario (red.); Franchi, Luisa (red.); Gasull, Pepa (trad.); Lull, Vicente (trad.); Sanz, Teresa (trad.). Barcelona: ICARIA Editorial, S.A., 1983. 332 pàg. ISBN: 84-7426-086-8.

IGLESIAS, Juan. *Derecho Romano*. 14ª ed. Barcelona: Editorial Ariel, S.A., 2002. 475 pàg. ISBN: 84-344-1628-X.

D'ORS, Álvaro. *Derecho Privado Romano*. 10ª ed. Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra, S.A., (EUNSA), 2004. 685 pàg. ISBN: 84-313-2233-0.

FERNÁNDEZ DE BUJÁN, Federico. *Sistema Contractual Romano*. Madrid: Editorial DYKINSON, S.L., 2003. 495 pàg. ISBN: 84-9772-054-7.

VOLTERRA, Eduardo. *Instituciones de Derecho Privado Romano*. Daza, Jesús (trad., prol.); 2ª ed. Madrid: Editorial Civitas, S.A., 1991. 840 pàg. ISBN: 84-7398-449-8.

GARCIA GARRIDO, Manuel. *Derecho Privado Romano. I. Instituciones*. 3ª ed. Madrid: Editorial DYKINSON, S.L.C., 1985. 633 pàg. ISBN: 84-86133-01-7.

GUZMAN BRITO, Alejandro. *Derecho Privado Romano. Vol. II. El derecho de las obligaciones, el derecho de la sucesión por causa de muerte y el derecho de las liberalidades*. Santiago de Chile: Editorial Jurídica de Chile, 1996. 752 pàg. ISBN: 956-10-1127-1.

SALAZAR REVUELTA, María. *La responsabilidad objetiva del transporte marítimo y terrestre en Roma. Estudio sobre el receptum nautarum, cauponum et stabulariorum: entre la utilitas contratentium y el desarrollo comercial*. Madrid: Editorial DYKINSON, S.L., 2007. 273 pàg. ISBN: 978-8-9849-127-2.

ZAMORA MANZANO, José Luis. *Averías y accidentes en Derecho Marítimo Romano*. Torrent, A. (prol.). Madrid: EDISOFER. S.L., 2000. 222 pàg. ISBN: 84-89493-35-9.

MANTOVANI, Dario. *Le formule del processo privato romano; Per la didattica delle Istituzioni di diritto romano*. 2a ed. Padova: CEDAM, 2006. 241 pàg. ISBN: 881321099X.

DOMINGO, Rafael, et al.: *Textos de Derecho Romano*. 3ª ed. Navarra: ARANZADI, S.A., 2002. 557 Pàg. ISBN: 84-7016-911-4.

WALTER ASHBURNER, M.A. *The Rhodian Sea-Law*. Oxford, 1909. 452 pàg. IBSN: 1-58477-173-9.

ARIAS RAMOS, J. *El transporte marítimo en el mundo romano*. Discurs d'obertura del curs 1948-49. Universitat de Valladolid, Valladolid: Impregnat y Librería Casa Martín, 1948. Ampliat després en Llibre Homenatge al Dr. Ignacio Serrano y Serrano Vol. II, Valladolid, 1965.

6.2. Legislació

Espanya. Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima. *Butlletí Oficial de l'Estat*, de 25 de juliol de 2014, núm. 180. 119 pàg.

GARCIA DEL CORRAL, Ildefonso Luis. *Cuerpo del Derecho Civil Romano. Tomo I, Instituta-Digesto*. Valladolid: EDITORIAL LEX NOVA, S.A., 1988. Exemplar núm. 936. ISBN: 84-7557-276-6.

D'ORS, Álvaro. et al.: *El Digesto de Justiniano. Tomo I. Constituciones preliminares y libros 1-19*. Pamplona: ARANZADI, 1968. 736 pàg.

6.3. Pàgines Web

Font Annex 1, Mapa Grècia Antigua. Disponible a la Web: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa_Grecia_Antigua.svg

Font Annex 1, Mapa Regió Dodecaneso i Illa de Rhodes. Disponible a la Web: http://www.nationalgeographic.com.es/articulo/viajes/rutas_y_escapadas/8613/rodas_do_decaneso.html

7. Annexos

7.1. Annex 1: Mapes

7.1.1. Mapa Grècia Antigua



261

²⁶¹ Vid. Disponible a la Web: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa_Grecia_Antigua.svg>

7.1.2. Mapa Regió Dodecaneso i Illa de Rodes



262

²⁶² Vid. Disponible a la Web:
<http://www.nationalgeographic.com.es/articulo/viajes/rutas_y_escapadas/8613/rodas_dodecaneso.html>