

**LEX RHODIA DE IACTU:
Excepcional recepción de una “Lex aliena”
en el Sistema Quiritario**

Tulio Alberto Álvarez-Ramos*

SUMARIO

1. A MANERA DE INTRODUCCIÓN. 2. CONTEXTO POLÍTICO DE LAS LEYES RODIAS. 3. CONNOTACIÓN JURÍDICA DE LA RECEPCIÓN QUIRITARIA. 4. RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y RECEPTUM NAUTARUM COMO CONTRIBUCIÓN PRETORIA. 5. A TÍTULO DE CONCLUSIÓN: MATERIALIDAD Y ACTUALIDAD DE LAS SOLUCIONES RODIAS. 6. LISTA DE REFERENCIAS.

RESUMEN

El autor destaca la excepcionalidad de la recepción normativa de unas regulaciones extranjeras en un sistema cerrado y con el alto grado de excelencia que tuvo el derecho romano, para demostrar la relevancia de las leyes rodias en el surgimiento del derecho marítimo. Un recurso para transmitir que este orden ancestral de fuentes no escritas fue rescatado por la legislación quiritaria y tuvo tal relevancia que, a pesar de su limitada ubicación geográfica, se convirtió en instrumento universal que permitió la evolución del comercio internacional y el transporte de carga por vía marítima como su medio más eficiente. Asimismo, desarrolla el contenido de la *Lex rodhia de iactu* para insistir en la permanencia de soluciones singulares a diversos conflictos que tienen un tratamiento atípico, característica de esta disciplina. Finalmente, refiere el caso de la responsabilidad objetiva, adecuada a la defensa de los intereses de los dueños de la carga, y el aporte pretorio en el diseño del *Receptum nautorum*.

PALABRAS CLAVE: Derecho Marítimo, Derecho Romano, Leyes Rodias, Echazón, Riesgos de la Navegación, Negocio Marítimo, Receptum Nautorum, Responsabilidad Objetiva.

Tulio Álvarez (tulioalvarez17@gmail.com) Investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas UCAB y Profesor Titular en la misma universidad desde 1983. Jefe de Cátedra de Derecho Constitucional y Profesor Titular UCV desde 1985. Profesor en los doctorados de Ciencias Sociales, Historia y Derecho; además de las maestrías de Filosofía, Derecho Constitucional y Derechos Humanos. A los efectos del presente trabajo tiene la especialización en Derecho Marítimo (1985-86), profesor de la Cátedra Derecho Marítimo en la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la UCV y profesor de la Cátedra “Régimen de la Nave” en el post grado de Derechos Marítimo ofrecido por la Dirección de los Estudios de Postgrado de la UCV.

*Ego orbis terrarum dominus sum, lex autem
maris, lege Rhodia de re nautica res iudicetur,
quatenus nulla lex ex nostris ei contraria est.*

Imperator Antoninus Pius (86-161 a.D.)¹

1. A manera de introducción

Resulta honroso dedicar este artículo a la memoria de Tulio Álvarez Ledo, precisamente por corresponderse con un tema de su especial predilección. Adicionalmente, me es grato el recuerdo de las muchas veces que él mencionó las leyes rodias como estatuto fundamental para calibrar la evolución del Derecho Marítimo; resaltando el particularismo y tecnicismo de una institución como la avería gruesa, paradigma y marca distintiva de las soluciones prácticas que se aplican en el negocio marítimo. Se trata de un orden normativo con un componente macerado **ad nauticam traditionem** que quiebra la lógica de un razonamiento jurídico convencional, en algunas de sus resoluciones; unas prescripciones que, parafraseando a Pardessus, ha pasado por las edades sin envejecer.

La perspectiva de Álvarez Ledo privilegió el análisis de la paulatina formación de un derecho global de máxima uniformidad, con plena altivez para superar contradicciones y lagunas normativas que resultan de la tensión jurisdiccional que el negocio del transporte marítimo presupone. Se manifiesta así la compatibilidad de la universalidad implícita del Derecho Marítimo con la especificidad que reflejan tan vetustas instituciones, consecuencia necesaria de prácticas milenarias que se imponen por una utilidad comprobada. Por esa memoria del hombre de mar y jurista,

¹ “Soy el amo del mundo, pero la ley del mar, la ley de Rhodia en materia de navegación, en la medida en que no sea contraria a ninguna ley nuestra, debe ser aplicable”. Traducción del autor de este artículo. Esta referencia aparece como de la autoría de Maecianus en el Libro XIV del Digesto y refleja la respuesta que da el Emperador Antonino Pio a Eudaemon de Nicomedes. También se infiere que esta singular prevalencia se impone desde los tiempos del Emperador Augusto. Cfr. **Dig. 14.2.99** [Maecianus]. *Acivsis Eudaimonos Nikomydews pros Antwninon basilea. Kurie basileu Antwnine, naufragion poiysantes en ty Italia diyrapagymen hupo tw n dymosiwn tw n tas Kukladas nysous oikountwn. Antwninos eipen Eudaimoni. Egw men tou kosmou kurios, ho de nomos tys valassys. Tw nomw tw n Hrodiwn krinesvw tw nautikw, en ohis mytis tw n hymeterwn autw nomos enantioutai. Touto de auto kai ho veiotatos Augoustos ekrinen.*

apasionado *in propria arte nautica*, escojo este tema *spectat tantum similis ei*, por recoger algunas claves para comprender la entidad y la relevancia que justifica su natural autonomía en el campo del derecho.

En este sentido, quiero comenzar destacando la incógnita que surge, en aquellos que hemos asumido la enseñanza del Derecho Romano como instrumento básico en la formación de los juristas del presente, al constatar la recepción de una normativa extranjera en un sistema jurídico caracterizado por su magna pretensión de originalidad en la función de regular un estilo de vida, unas formas de llevar las relaciones comerciales y la institucionalidad *ab urbe condita*. En efecto, dado el personalismo que marcó el pensamiento quirritario y la convicción sobre la perfección del sistema, especialmente en la construcción *praetoria decreta* de soluciones a cualquier conflicto o controversia, ¿cómo puede evaluarse esa atipicidad de la recepción de una *lex aliena* en el propio orden normativo?

La respuesta a esta pregunta adquiere mayor relevancia si partimos del celo que el romano puso en la reserva de su derecho como estatuto personal y ciudadano, dejando a los pueblos sometidos el beneficio de seguir con sus propias prácticas jurídicas, *ius sui legibus uti*. Sin embargo, cabe advertir que en el sistema quirritario se elaboraron soluciones relevantes en la regulación y proyección futura del negocio marítimo, tal como se demostrara con el estudio sobre el *receptum nautarum, cauponum et stabulariorum*. De manera que el quirite nunca renunció a la autóctona regulación de una responsabilidad contractual que aún se mantiene en la protección de los terceros contratantes.

La simple recepción de las leyes rodias en un instrumento quirritario como la *Lex rhodia de iactu*, por parte de una sociedad marcada por la *romanitas* y esa particular soberbia sobre su propia superioridad *iurisdiscente*, podría considerarse como un indicador del valor y la prestancia del esfuerzo rodio por regular un negocio perenne. Un reconocimiento absolutamente inusual en la mentalidad romana.

2. Contexto político de las leyes rodias

...La ciudad de los rodios se encuentra en el promontorio oriental de Rodas; y es tan superior a todos los demás en los puertos y carreteras y muros y mejoras en general de que no puedo hablar de cualquier otra ciudad como igual a la misma, o incluso como casi igual a él, y mucho menos superior a ella. Es notable también por su buen orden, y por su cuidadosa atención a la administración de los asuntos de Estado en general; y en particular a la de los asuntos navales, por el que se celebró el dominio del mar por un largo tiempo y asoló el negocio de la piratería, y se convirtió en un amigo de los romanos y de todos los reyes que estaban a favor tanto de los romanos y los griegos.

Estrabón (63 a.C.-24 d.C.), **Geografía**, Libro IV.²

Resulta significativo que Montesquieu mencionara como ejemplo a la Isla de Rodas, en ***El Espíritu de las Leyes***, para destacar el objeto de cada Estado; aunque no dejara de aclarar que todos los Estados tienen en general un similar objeto que está en orden a preservarse como entidad política, institucionalidad que en sí misma estaría dirigida a proteger la particularidad de su propia vocación existencial. Así, este autor que se constituyó en un clásico del constitucionalismo, relaciona modelos con características singulares:

...el de Roma era el engrandecimiento; el de Esparta la guerra; la religión era el objeto de las leyes judaicas; la tranquilidad pública el de las leyes de China; la navegación era el objeto de los rodios; la libertad natural era el único objeto de los pueblos salvajes; los pueblos despóticos tenían por único o principal objeto la satisfacción del príncipe; las monarquías su gloria y la del Estado; la independencia de cada individuo es el objeto de las leyes de Polonia, de lo que resulta una opresión general. Pero hay también en el mundo una nación cuyo código constitucional tiene por objeto la libertad política. Vamos a examinar los principios fundamentales de su Constitución. Si son buenos, en ellos veremos la libertad como en un espejo. Para descubrir la libertad política en la Constitución no hace falta buscarla. Si podemos verla donde está, si la hemos encontrado en los principios, ¿qué más queremos?³

² ESTRABÓN, Geografía (**εὐγεγραφικά** [**Geōgraphiká**]; en latín: **Geographica**). Recuperado en <http://www.anarkasis.net/Estrabon-geografia/libro14.htm>

³ MONTESQUIEU (1748) Libro XI, Capítulo V.

Montesquieu se refería a Inglaterra, en su última referencia. Esta comparación, la cual se presenta como equiparación contextuada, permite visualizar la entidad que se le otorgaba a la navegación en la antigüedad; pero también la estrecha relación entre la libertad política, la prosperidad de los pueblos y la vigencia de las libertades económicas, tradicionalmente consolidadas por el comercio marítimo. No es por azar la referencia a la actividad náutica como primaria, en la Isla de Rodas, tampoco la afirmación de que la misma garantizó la amistad con Roma y la relación con los otros pueblos griegos durante la edad de oro de esa civilización.

Porque la capacidad para utilizar el comercio como instrumento de dominio y el ejercicio del poderío marítimo constituyen componentes estratégicos de una incipiente política que ya he calificado, en anteriores trabajos, como un esquema de “Imperialismo Defensivo”; el cual se puede detectar tempranamente, en una primera etapa de desarrollo de la República, y que es coincidente con la preponderancia rodia y la conceptualización quiritaria de un *mare nostrum*.⁴ Posteriormente, Roma

⁴ Afirmando la vocación del pueblo romano por la vigencia de un estatuto regulatorio en todos los aspectos de la vida pública y privada, resulta absolutamente válido concluir que la concepción de *res publica* y la ciudadanía del *civis sub lege* fuera extrapolada en un diseño particular y acabado para las posesiones territoriales que resultaron de la expansión imperial. Coincidente será el pasaje de un esquema *pro defensa* republicano, tímidamente limitativo de lo público en suelo itálico y en las ínsulas iniciales, al imperialismo ofensivo que obligó a la elaboración del bosquejo provincial de dominio universal. Se trata de una visión innovadora y de impacto global que contrasta con la idea de *polis* y *zoon politikon*, presente en la reflexión helena, al privilegiar al derecho como instrumento de dominación frente al relacionamiento político que siempre estará restringido a la Ciudad-Estado. De manera que partiendo del concepto *imperium* como elemento integrador del sistema del *ius publicum* de última generación, se detecta inmediatamente el origen histórico del federalismo y las principales instituciones relacionadas con fórmulas de administración territorial, originariamente diseñadas para racionalizar el control sobre las provincias bajo dominio romano. Lo que confirma que la estructuración del Estado Moderno tiene como sustrato las instituciones quiritarias, reinterpretadas bajo la visión del mundo cristiano y el espectro teológico que las marcó en el mundo medieval y preconstitucional. Asimismo, toma en consideración la reflexión filosófica que históricamente acompañó la elaboración de principios y técnicas de racionalización en el ejercicio del poder político. De esta forma se traslada el concepto de *populus* a la organización municipal y provincial quiritaria, pero con la marca profunda de los *foedera* creadores de vínculos gubernativos bajo la figura de *pacta federata*. Una concreción del *imperium* en la definición de un régimen para el control de las provincias que luego sería adaptado como régimen colonial y el diseño *iusprivatista* de dominación como precedente del feudalismo. ÁLVAREZ-RAMOS (2022).

asumiría su dominio universal como un “Imperialismo Civilizador”, con base a un diseño cercano a la perfección que implicó el ***pacta federata***, marco jurídico que permitió el desarrollo de alianzas inquebrantables. Y entre estas estuvo la suscrita con Rodas con el objetivo definido de controlar el Mar Egeo y perseguir la piratería, pero también promover el comercio y garantizar el suministro de trigo, especialmente desde Alejandría, unos retos que justifican el definido esquema de política internacional basado en la seguridad del ***populus romanus***.

Fue así que la amistad rodio-romana también se manifestó en una recepción normativa atípica. Pero no nos engañemos, la traducción de ese interés recíproco se hizo más patente con la protección que otorgó el Imperio ante el peligro de una agresión militar, porque ellos solos no podían enfrentar el embate bárbarico a pesar de la imagen que pudiera transmitir el famoso Coloso de Rodas, erigido en honor del dios Helios (***circa 280 a.C.***). Solo para ejemplificar, puedo citar a Tito Livio en su célebre obra ***Ab Vrbe Condita*** (XXXVIII-38)⁵ en la que reseña el ***Foedus romanorum et Antiochi III*** del año 188 a.C., singular en importancia por crear un muro de contención a las invasiones bárbaras desde Asia.

En efecto, este instrumento impuesto al rey del Imperio Seléucida Antioco III el Grande,⁶ contaba entre las inflexibles condiciones de capitulación la expresa prohibición de hacer la guerra a los habitantes de las islas griegas y cruzar a Europa. En lo militar, Antioco III debía devolver a los romanos y sus aliados los esclavos, fugitivos o prisioneros de guerra, prisioneros o desertores de condición libre; además, debía deponer y entregar todo su aparato de guerra, no podía tener más de diez galeras, ninguna de las cuales podía tener más de treinta remos, ninguna de las utilizadas en la guerra en que fue agresor. No podía navegar más allá de los

⁵ Tito Livio, ***Ab Vrbe Condita***, Liber XXXVIII.

Recuperado en <http://www.thelatinlibrary.com/livy/liv.38.shtml#38>

⁶ Antioco III había asumido el poder en el año 223 a. C.) y falleció al año siguiente de someterse por el ***foedus***. Él había sido derrotado en la segunda batalla de las Termópilas (191 a. C.) y en la batalla de Magnesia (190 a. C.) por el general Lucio Cornelio Escipión Asiático, en su intento de “liberar” a las islas griegas de los romanos.

promontorios de Calycadnus y Sarpedon; excepto en el caso de tributo, embajadores o rehenes a llevar, y le estaba prohibido reclutar tropas mercenarias de naciones sujetas al dominio del pueblo romano.⁷

Pero como imposición demostrativa del punto desarrollado, se puede verificar la definida protección a los rodios ya que los bienes de estos y sus aliados, todos socios de Roma, ubicados en las tierras por aquel dominadas, debían ser reintegrados bajo el **status quo** previo a la guerra. De manera que la relación con los rodios y la Liga Cretense liderada por Eumenes II, miembro de la dinastía atálida

⁷ “Amicitia regi Antiocho cum populo Romano his legibus et condicionibus esto: ne quem exercitum, qui cum populo Romano sociisque bellum gesturus erit, rex per fines regni sui eorumque, qui sub ditione eius erunt, transire sinito, neu commeatu neu qua alia ope iuuato ; idem Romani sociique Antiocho et iis, qui sub imperio eius erunt, praestent. Belli gerendi ius Antiocho ne esto cum iis, qui insulas colunt, neu in Europam transeundi. Excedito urbibus agrisque uicis castellis cis Taurum montem usque ad Halyn amnem, et a ualle Tauri usque ad iuga, qua in Lycaoniam uergit. Ne qua {praeter} arma efferto ex iis oppidis agrisque castellisque, quibus excedat ; si qua extulit, quo quaeque oportebit, recte restituito. Ne militem neu quem alium ex regno Eumenis recipito. Si qui earum urbium ciues, quae regno abscedunt, cum rege Antiocho intraque fines regni eius sunt, Apameam omnes ante diem certam redeunto ; qui ex regno Antiochi apud Romanos sociosque sunt, iis ius abeundi manendique esto ; seruos seu fugitiuos seu bello captos, seu quis liber captus aut transfuga erit, reddito Romanis sociisque. Elefantos tradito omnis neque alios parato. Tradito et naues longas armamentaue earum, neu plures quam decem naues {tectas neu plures quam naues} actuarias, quarum nulla plus quam triginta remis agatur, habeto, neu monerem {ex} belli causa, quod ipse illaturus erit. Ne nauigato citra Calycadnum neu Sarpedonium promunturia, extra quam si qua nauis pecuniam {in} stipendium aut legatos aut obsides portabit. Milites mercede conducendi ex iis gentibus, quae sub ditione populi Romani sunt, Antiocho regi ius ne esto, ne uoluntarios quidem recipiendi. Rhodiorum sociorumque quae aedes aedificiaue intra fines regni Antiochi sunt, quo iure ante bellum fuerunt, eo Rhodiorum sociorumque sunt ; si quae pecuniae debentur, earum exactio esto ; si quid ablatum est, id conquirendi cognoscendi repetendique item ius esto. Si quas urbes, quas tradi oportet, ii tenent, quibus Antiochus dedit, et ex iis praesidia deducito, utique recte tradantur, curato. Argenti probi talenta Attica duodecim milia dato intra duodecim annos pensionibus aequis — talentum ne minus pondo octoginta Romanis ponderibus pendat — et tritici quingenta quadraginta milia modium. Eumeni regi talenta trecenta quinquaginta intra quinquennium dato, et pro frumento, quod aestimatione fit, talenta centum uiginti septem. Obsides Romanis uiginti dato et triennio mutato, ne minores octonum denum annorum neu maiores quinque quadragenum. Si qui sociorum populi Romani ultro bellum inferent Antiocho, uim ui arcendi ius esto, dum ne quam urbem aut belli iure teneat aut in amicitiam accipiat. Controuersias inter se iure ac iudicio disceptando, aut, si utrisque placebit, bello”. Titi Livi, **Ab Vrbe Condita**, Liber XXXVIII, recuperado también en <https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/Francogallica/Antiochi1.fran.html>

que reinó en Pérgamo entre el 197 a.C. y el 159 a.C., fueron las claves de la línea de defensa quiritaria ante la expansión seléucida y la de otros pueblos de Asia.⁸

Para finalizar esta contextualización, cabe advertir sobre la existencia del **Nomos Rhodion nautikos**, como normativa bizantina que constituye una fuente medieval y que, evidentemente, no puede ser equiparado al orden rodio ancestral, fundamentado en prácticas y costumbres marítimas de general aceptación, parcialmente recogido por el Derecho Romano en la **Lex Rodhia de iactus**. Ashburner, quien editó la versión más aceptada de la compilación, considera que fue elaborada entre los siglos VI y VIII.⁹

Lo cierto es que la misma fue recogida en el **Basilicorum libri** como un apéndice en el título VIII del Liber LIII de acuerdo con la edición de Fabrot (1580-1659), aprobado por el emperador León VI.¹⁰ Fue Pardessus quien zanjó las dudas sobre la inspiración autóctona de este texto medieval al dictaminar que el **Nomos Rhodion Nautikós** no se correspondía e inclusive se contradecía con los principales elementos consagrados en el sistema quiritario que, como tantas veces

⁸ En el año 183 a.C. Eumenes II suscribió un convenio con 31 ciudades que conformaban la Liga Cretense (**Eumenis et cretensium foedus**) consolidando su posición privilegiada por el apoyo romano, según se demuestra en fragmentos encontrados en Gortyna (Grecia) analizados por M. Guarducci (**Inscriptiones Creticae**, IV, Roma, 1950, n. 179), <https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/>

⁹ ASHBURNER (1909) LXIII.

¹⁰ León VI (19 de septiembre de 866-11 de mayo de 912) gobernó Bizancio desde 886 hasta su muerte. Él culminó la compilación de la **Basiliká** o **Basilicae (re purgatio veterum legum)** que constituye la traducción griega del **Corpus Iuris Civilis** intervenida con los agregados de leyes y constituciones imperiales, entre los que se encontraba el apéndice denominado como **Nomos Rhodion nautikos**. En realidad, se produjo una complicada discusión sobre la autenticidad del contenido integral del texto e, inclusive, sobre la misma inspiración en las vetustas leyes rodias, al menos las indubitadas por estar relacionadas en la Compilación Justiniana. Se rechaza inclusive la temporalidad de las “confirmaciones imperiales” que aparecen como prólogo del texto en las Basílicas. Además de esta parte inicial, se conforma una segunda referida a algunos derechos económicos de la tripulación y usos locales sobre el reparto del flete, las reglas a bordo y la determinación de las responsabilidades en torno a daños a la carga; inclusive, se desarrolla el préstamo a la gruesa y la responsabilidad del armador. El tercer componente refiere el Libro XIV (XI) del Digesto que se comentará infra, aunque la referencia del título sea sobre **nomos Rhodion nautikós kat'eklogé ek tou 11 bibliou ton Digeston**.

he mencionado, indubitablemente acogió las vetustas leyes rodias que precedieron al derecho romano clásico.¹¹

3. Connotación jurídica de la recepción quiritaria

La virtud de la recepción quiritaria rebasa el hecho de otorgarnos la certeza de la existencia y relevancia del estatuto marítimo rodio. Es evidente que la **Lex romana** no pretendió recoger todas las fuentes y tradiciones desarrolladas en esa temprana potencia marítima, sino que se limitó a aquellas áreas que determinó imprescindibles y, al mismo tiempo, compatibles con su propio sistema normativo. Y esta actitud respondió a la utilidad de esas regulaciones en la solución de conflictos y controversias, máxima justificación que siempre imperó en el Derecho Romano.

El hecho de adoptar un tema tan complejo, y reconocer que fue una elaboración extranjera, despeja la duda sobre la existencia misma del estatuto rodio. De la misma forma, la sola constatación de la materia regulada por la **Lex rhodia de iactu** constituye un indicador sobre el máximo grado de tecnicismo alcanzado por el referido estatuto. Cabe aquí mencionar que, en cuanto al contrato de transporte de mercaderías por mar, la derivación quiritaria de la forma jurídica que se origina en el **ius gentium** fue la configuración de un arrendamiento de obra regulado precisamente por reglas especiales, fundamentalmente contenidas en la referida **lex**.

De forma que, aunque las reglas tuvieran origen griego, su aplicación se hizo universal gracias a la recepción romana que le daba transporte marítimo de carga un tratamiento en el marco de una de las tres modalidades originarias de

¹¹ PARDESSUS (1847) 155.

arrendamiento o **locatio conductio**, en cuanto a la actividad u obra a realizar.¹² Esto explica que, en la práctica del orden procesal quirritario, el propietario de la mercancía que había sido echada (**iactus**) tuviera la posibilidad de incoar la **actio locati** contra el transportista para obtener indemnización por la mercancía perdida.¹³ El transportista gozaba, a su vez, de la **actio conducti** contra los propietarios de las mercaderías que se salvaron, para obtener el reparto proporcionalmente del perjuicio.¹⁴

Fijémonos que la solución procesal no parte de una **locatio conductio rei** (arrendamiento de cosa) que, si fuera el caso, tomaría la forma de un contrato que afectaría a la nave como **res**. En cambio, la moderna celebración de un contrato de fletamento de buque a casco desnudo hubiera sido, en su esencia, una **locatio conductio rei** al estilo quirritario. Pero el ámbito de la **Lex Rhodia de iactu** es de naturaleza adjetiva y la complejidad de la solución implicaba diversidad de acciones que encuentran su razón de ser en la mencionada **locatio conductio operis**; es decir, un contrato de arrendamiento de obra o un servicio.¹⁵

¹² La **locatio conductio** (actualmente locación o arrendamiento) es un contrato consensual por el cual una de las partes (**locator**) coloca temporalmente bajo el control de otra [conductor] una cosa (**Rei**), trabajo (**Operarum**) o servicios (**Operis**), mediando una cierta finalidad y a cambio de un precio. Ahora bien, la primera observación que debo hacer es que esta triple modalidad no es necesariamente una conceptualización quirritaria y, con toda seguridad, no se corresponde con el derecho moderno; en el que el trabajo es regulado fuera del ámbito iusprivatista, en virtud de su carácter social y la dignidad de la persona humana. ÁLVAREZ-RAMOS (2012) 14.0.

¹³ Me inclino a considerar que existió una variedad de convenciones de buena fe que se identificaban entre sí por la terminología (**locatio**) y la identidad de acciones (**actio conducti et locati**) para definir las controversias que se presentaban. Para el romano, se trata de un negocio de buena fe que Gayo califica como similar a la compraventa, aunque la variedad del arrendamiento fuera mayor. En cuanto al precio, en el derecho clásico se discutía si existía arrendamiento cuando se dejaba el precio al arbitrio de un tercero. Será en el derecho post clásico, por verificación en el **Corpus Iuris Civilis**, en el que se afirma la posibilidad del **arbitrium** de un tercero para definir la **merces**; sin embargo, si este no podía o no quería definirlo, el contrato carecía de eficacia. ÁLVAREZ-RAMOS (2012) 14.0.

¹⁴ Paulus, **libro secundo sententiarum, D.14.2.1**: “Lege Rodia [Rhodia] cavetur, ut si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est”.

¹⁵ 14.2. **Locatio conductio operis** (Locación de obra). Aquí el **conductor** se compromete a la realización de un trabajo que concluye en una determinada obra, como lo fue el transporte de personas o cosas, obligándose el **locator** a pagar un precio por la misma. El conductor es quien debe realizar una actividad y entregar un trabajo ya terminado [**opus**]. La obligación del arrendatario es de **facere** y, en consecuencia, indivisible por la afectación del resultado. ÁLVAREZ-RAMOS (2012) 14.2.

La anterior solución adjetiva se constituye en un antecedente litigioso de lo que será el régimen de las “averías” en el Derecho Marítimo moderno. Efectivamente, la normativa sustantiva se originaba en la tradición rodia ya que, de acuerdo a la misma, cuando el capitán de una nave (*magister navis*), como consecuencia de una tempestad o de una vía de agua, echaba parte de la carga por la borda para salvar la nave y el resto de las mercaderías, la pérdida ocasionada debía ser soportada proporcionalmente por todos los propietarios de mercancías que habían cargado la nave.¹⁶

Sorprendente resulta el elevado tecnicismo de esta regulación sustantiva sobre el comercio por mar, en la definición de los derechos y deberes en caso de que la embarcación tuviera un percance tan especial. Una solución que no cubría el eventual daño causado a la nave, según Paulus y Iulianus.¹⁷ En el mismo sentido, se aclara que la porción correspondiente a los que participan en la contribución debía pagarse discriminando el valor de las cosas que se salvaban y las que se perdieran; y así, se señala especialmente que no tenía relevancia si estas cosas que se han perdido hubieran podido comprarse por más, ya que el pago contributivo

¹⁶ Dig. 14.2.2.pr. **Paulus 34 ad ed.** “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. immo etsi non 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 navem conduxerunt: aequissimum enim est commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent”.

¹⁷ **Dig. 14.2.2.1. Paulus 34 ad ed.** “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”. **Dig. 14.2.6. Iulianus 86 Dig.** “Navis adversa tempestate depressa ictu fulminis deustis armamentis et arbore et antemna hipponem delata est ibique tumultuariis armamentis ad praesens comparatis ostiam navigavit et onus integrum pertulit: quaesitum est, an hi, quorum onus fuit, nautae pro damno conferre debeant. respondit non debere: hic enim sumptus instruendae magis navis, quam conservandarum mercium gratia factus est”.

debía hacerse por la pérdida, no por la ganancia.¹⁸ También se establecía una definición de los términos de la contribución, sin que se dejaran de plantear algunas dudas y consideraciones sobre la naturaleza de los bienes que debían ser cubiertos, como susceptibles de pérdida con reparación común.¹⁹

Si fuere recuperada parte de la carga echada, está debía descargarse de la contribución general;²⁰ inclusive, ya como un aporte directo del orden quiritario, se deja expresamente establecido que, en el supuesto de que un bien echado se haya recuperado, no se materializa una adquisición originaria de propiedad de quien lo recupere ya que permanece la propiedad, en cuanto a que esos bienes no podían ser calificados como cosas abandonadas por su dueño.²¹

Las regulaciones de la *Lex rodhia de iactu* son en extremo detallistas. Por ejemplo, Calistrato señala la posibilidad de que los bienes salvados sufrieran también algún tipo de daño, planteando que se debe analizar si los propietarios de dichos bienes estarían obligados a la contribución común ante la evidencia de que

¹⁸ **Dig. 14.2.2.4. Paulus 34 ad ed.** “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 veniri poterunt, quoniam detrimenti, non lucri fit praestatio”.

¹⁹ **Dig. 14.2.2.2. Paulus 34 ad ed.** “Cum in eadem nave varia mercium genera complures mercatores coegissent 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 gemmas margaritas? et quae portio praestanda est? et an etiam pro liberis capitibus dari oporteat? et qua actione ea res expediri possit? placuit omnes, quorum 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”.

²⁰ **Dig. 14.2.2.7. Paulus 34 ad ed.** “Si res quae iactae sunt apparuerint, exoneratur collatio: quod si iam contributio facta sit, tunc hi qui solverint agent ex locato cum magistro, ut is ex conducto experiatur et quod exegerit reddat”.

²¹ **Dig. 14.2.2.8. Paulus 34 ad ed.** “Res autem iacta domini manet nec fit adprehendentis, quia pro derelicto non habetur”. Pero el Sistema Quiritario también previó la imposibilidad de ocupación legítima en caso de fraude de los bienes con el mismo criterio de que no son cosas abandonadas por su dueño: **Dig. 14.2.8. Iulianus 2 ex minic.** “Qui levandae navis gratia res aliquas proiciunt, non hanc mentem habent, ut eas pro derelicto habeant, quippe si invenerint eas, ablaturos et, si suspicati fuerint, in quem locum eiectae sunt, requisituros: ut perinde sint, ac si quis onere pressus in viam rem abiecerit mox cum aliis reversurus, ut eandem auferret”.

sufrirían una doble pérdida, el de la contribución y el hecho de que las cosas han empeorado. En la solución que da, propuso revisar la causa del daño de las cosas que permanecen, así como también realizar la distinción sobre la magnitud de la pérdida: ¿cuál es mayor?, la pérdida o la contribución; y, hecho el cálculo, no existiría duda del aporte después de deducir la pérdida sufrida. Pero entonces, ¿cuál sería la solución si el monto de la pérdida es mayor que el de la contribución? Él concluye que, sin duda, el propietario de la mercancía no debe sufrir ambas cargas al mismo tiempo.²²

El texto también prevé la responsabilidad de aquel que, habiendo contratado, obligándose al transporte de mercaderías en una nave determinada (*locatio-conductio operis vehendarum mercium*), haya utilizado otra nave en peores condiciones sabiendo que los dueños de la carga no querían tal desmejora. En caso de la pérdida de los bienes, se le otorgaba la *actio conducti* a los propietarios de la carga (*habes ex conducto locato cum priore nauta actionem*).²³

²² **Dig. 14.2.4.2. Callistratus 2 quaest.** “Cum autem iactus de nave factus est et alicuius res, quae in navi remanserunt, deteriores factae sunt, videndum, an conferre cogendus sit, quia non debet duplici damno onerari et collationis et quod res deteriores factae sunt. sed defendendum est hunc conferre debere pretio praesente rerum: itaque verbi gratia si vicenum merces duorum fuerunt et alterius asparagine 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 debet: an ex priore causa collationis onus pati non debet, quia iactus etiam hunc laesit? adhuc numquid et si asparagine propter iactum res deteriores factae sunt? sed distinctio subtilior adhibenda est, quid plus sit, in damno an in collatione: si verbi gratia hae res viginti fuerunt et collatio quidem facit decem, damnum autem duo, deducto hoc, quod damnum passus est, reliquum conferre debeat. quid ergo, si plus in damno erit quam in collatione? ut puta decem aureis res deteriores factae sunt, duo autem collationis sunt. indubitate utrumque onus pati non debet: sed hic videamus, num et ipsi conferre oporteat. quid enim interest iactatas res meas amiserim an nudatas deteriores habere coeperim: nam sicut ei qui perdiderit subvenitur, ita et ei subveniri oportet, qui deteriores propter iactum res habere coeperit. haec ita papirius fronto respondit”.

²³ **Dig. 14.2.10.1. Labeo 1 pith. a paulo epit.** “Si ea condicione navem conduxisti, ut ea merces tuae portarentur easque merces nulla nauta necessitate coactus in navem deteriore, cum id sciret te fieri nolle, transtulit et merces tuae cum ea nave perierunt, in qua novissime vectae sunt, habes ex conducto locato cum priore nauta actionem. paulus: immo contra, si modo ea navigatione utraque navis periit, cum id sine dolo et culpa nautarum factum esset. idem iuris erit, si prior nauta publice retentus navigare cum tuis mercibus prohibitus fuerit. idem iuris erit, cum ea condicione a te conduxisset, ut certam poenam tibi praestaret, nisi ante constitutum diem merces tuas eo loci exposuisset, in quem devehendas eas merces locasset, nec per eum staret, quo minus remissa sibi

Para mayor complejidad, en la **lex** bajo análisis se regula específicamente el complejo caso del transporte por aversión.²⁴ Efectivamente, se contempla el caso especial de la mezcla (**aversio**), como modalidad de carga cuando la nave transportaba granos, de tal modo que en la bodega quedaban mezclados. El capitán de la nave se obligaba no sólo a transportarlos, sino a entregar la cantidad convenida a cada uno de los destinatarios. En esta variedad de locación de servicios en el transporte marítimo, se entendía que no se regía por las reglas de la simple copropiedad, como si se tratara de una **commixtio** o **confusio**, ni tampoco por la del mutuo, sino como una forma particular de transporte **conductio navis per aversionem**. Entonces los propietarios de la carga tenían una **actio operis aversi** para recuperar lo que les correspondía.

4. Responsabilidad objetiva y receptum nautarum como contribución pretoria

Como el **Magister Navis** era responsable por culpa en el transporte de mercancías (**locatio-conductio operis vehendarum mercium**), era factible una declaración expresa de seguro del transportista (**receptum res salvam fore**) en la que se extiende su responsabilidad por la custodia de las cosas, lo que se configuró por vía pretoriana y en el campo de las convenciones unilaterales como la **receptum nautarum**, concebida como pacto que despejaba al campo de lo marítimo de las solemnidades implícitas en los contratos formales.

Esto a pesar de que el **receptum**, visto como un género que adicionalmente comprendía el **receptum argentariorum** y el **receptum arbitrii**, pudo haber sido

ea poena spectaret. idem iuris in eodem genere cogitationis observabimus, si probatum fuerit nautam morbo impeditum navigare non potuisse. idem dicemus, si navis eius vitium fecerit sine dolo malo et culpa eius”.

²⁴ **D.14.2.10.2. Labeo 1 pith. a paulo epit.** “Si conduxisti navem amphorarum duo milium et ibi amphoras portasti, pro duobus milibus amphorarum pretium debes. paulus: immo si aversione navis conducta est, pro duobus milibus debetur merces: si pro numero impositarum amphorarum merces constituta est, contra se habet: nam pro tot amphoris pretium debes, quot portasti”.

evaluado como contrato civil, solemne y formal; previo a un desarrollo pretorio que confirió una **actio in factum**, diferente y más rigurosa que las que derivaban del **depositum** y la **locatio conductio operis**. Y la lógica de esta evolución se encuentra en que la entrega de los bienes en el derecho marítimo no es un acto de confianza, como sucedía con el contrato nominado de depósito, sino una consecuencia necesaria del pacto de transporte de la carga.²⁵

Se hace interesante mencionar que el edicto del pretor, al regular el **receptum** especial relacionado con cargas en pleno periodo del derecho clásico romano, supone el transporte marítimo (**nautarum**) pero también el terrestre (**cauponum et stabulariorum**), previendo una especial **actio in factum** distinta a la acción penal **adversas nautas** y a aquellas que derivan de la **locatio-conductio** y el **depositum** que obligan al comerciante encargado de las carretas y sitios de paso (**caupōnis**) o las postas y establos (**stabulum**), de manera que se materializaba un mecanismo procesal para hacer valer una responsabilidad objetiva por la no restitución o por los daños ocasionados a la carga transportada.²⁶

Fijémonos que en el texto del edicto se cita a Pomponio para definir el rol del **Magister navis**, en lo que sería un antecedente de la figura de factor mercantil del

²⁵ La medida de la culpa se apreciaba con relativa levedad en el depósito por estar implícita cierta responsabilidad del afectado por un error **in eligendo**, al momento de escoger quien tendría la guarda de sus bienes. Esto no es así en el caso de un depósito necesario, originado por una situación de fuerza mayor, ya que situaciones como un incendio o naufragio no permiten seleccionar libremente a la persona que tendrá la custodia de las cosas. Por tal razón, se admitía la acción pretoria **in duplum** contra el depositario infiel por el dolo con que actuara. En este sentido, **Ulpianus, libro 30 ad edictum, D.16.3.1.1.**: Praetor ait: Quod neque tumultus neque incendii neque ruinae neque naufragii causa depositum sit, in simplum, earum autem rerum, quae supra comprehensae sunt, in ipsum in duplum, in heredem eius, quod dolo malo eius factum esse dicetur qui mortuus sit, in simplum, quod ipsius, in duplum iudicium dabo.

²⁶ **D.4.9.3.1. Ulpianus libro 14 ad edictum.** Ait praetor: "Nisi restituent, in eos iudicium dabo". Ex hoc edicto in factum actio proficiscitur. Sed an sit necessaria, videndum, quia agi civili actione ex hac causa poterit: si quidem merces intervenerit, ex locato vel conducto: sed si tota navis locata sit, qui conduxit ex conducto etiam de rebus quae desunt agere potest: si vero res perferendas nauta conduxit, ex locato convenietur: sed si gratis res susceptae sint, ait Pomponius depositi agi potuisse. Miratur igitur, cur honoraria actio sit inducta, cum sint civiles: nisi forte, inquit, ideo, ut innotesceret praetor curam agere reprimendae improbitatis hoc genus hominum: et quia in locato conducto culpa, in deposito dolus dumtaxat praestatur, at hoc edicto omnimodo qui receperit tenetur, etiam si sine culpa eius res perit vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contingit.

propietario de la nave (***dominus navis***) o, si no lo hiciera directamente el dueño, aquel que organiza la “aventura marítima” y soporta las consecuencias jurídicas de los contratos y pactos relacionados con la expedición marítima (***exercitor navis***). De forma que existe un régimen de responsabilidad diferenciado ante la pluralidad de actores,²⁷ en cuanto al compromiso que resulta de recibir la carga;²⁸ lo que no impedía que otros miembros de la tripulación pudieran recibirla, siempre que hubieran sido designados y autorizados por aquel.²⁹

La responsabilidad objetiva así establecida se extendía a bienes que aún no hubieran sido colocados en la nave, pero que si habían sido recibidos para subirlos a la misma.³⁰ También quedaba establecido el precedente de que el capitán representa la carga y tiene acción en caso de hurto; y, en las mismas condiciones, contra terceros que produzcan daño a las mismas.³¹

La responsabilidad objetiva por daño deriva del deber de custodia de las mercancías.³² Esta se extiende a los daños o el hurto causados por los miembros

²⁷ Incluso en el antiguo derecho marítimo existía la posibilidad de nombrar a un esclavo como Magister navis, lo que implicaba la figura de capitán y factor especial en el ámbito del ***ius commercii***. Además, el edicto del pretor preveía expresamente la pluralidad, ***D.4.9.7.5. Ulpianus libro 18 ad edictum***. Si plures navem exercent, unusquisque pro parte, qua navem exercet, convenitur.

²⁸ ***D.4.9.2. Ulpianus libro 14 ad edictum***. Qui sunt igitur, qui teneantur, videndum est. Ait praetor "nautae". Nautam accipere debemus eum qui navem exercet: quamvis nautae appellantur omnes, qui navis navigandae causa in nave sint: sed de exercitore solummodo praetor sentit. Nec enim debet, inquit Pomponius, per remigem aut mesonautam obligari, sed per se vel per navis magistrum: quamquam si ipse alicui e nautis committi iussit, sine dubio debeat obligari.

²⁹ ***D.4.9.3. Ulpianus libro 14 ad edictum***. Et sunt quidam in navibus, qui custodiae gratia navibus praeponuntur, ut nafulakes et diaetarii. Si quis igitur ex his receperit, puto in exercitorem dandam actionem, quia is, qui eos huiusmodi officio praeponit, committi eis permittit, quamquam ipse navicularius vel magister id faciat, quod xeiembolon appellant. Sed et si hoc non exercet, tamen de recepto navicularius tenebitur. En este sentido, he referido que “el caso de la responsabilidad del dueño de una nave, hostel o establo [***D.4.9.0. Nautae caupones stabularii ut recepta restituantur***] por los hechos de sus subordinados se basaba en el error ***in eligendo*** que estos habían cometido al seleccionarlos y son por el ***duplum*** de la pérdida”. ÁLVAREZ-RAMOS (2012) Tomo II, 24.0.

³⁰ ***D.4.9.3.pr. Ulpianus libro 14 ad edictum***. Et ita de facto vectorum etiam Pomponius libro trigensimo quarto scribit. Idem ait, etiamsi nondum sint res in navem receptae, sed in litore perierint, quas semel recepit, periculum ad eum pertinere.

³¹ ***D.4.9.4.pr. Paulus libro 13 ad edictum***. Sed et ipsi nautae furti actio competit, cuius sit periculo, nisi si ipse subripiat et postea ab eo subripiatur, aut alio subripiante ipse nauta solvendo non sit.

³² ***D.4.9.5. Gaius libro quinto ad edictum provinciale. pr.*** Nauta et caupo et stabularius mercedem accipiunt non pro custodia, sed nauta ut traiciat vectores, caupo ut viatores manere in caupona patiatur, stabularius ut permittat iumenta apud eum stabulari: et tamen custodiae nomine tenentur.

de la tripulación siempre que los mismos se realicen en la propia nave; y se constituía en una acción con penalidad del doble (*duplum*) del valor de los bienes dañados o hurtados.³³ Podía el dueño de la nave oponer excepción a la acción de responsabilidad siempre que hubiera mediado declaración expresa de su parte de no asumirla, en el momento de la contratación.³⁴

La relación anterior sobre el edicto del pretor *Nautae caupones stabularii ut recepta restituant* pretende demostrar que una figura del derecho de gentes, como lo fue la recepción de una carga en ocasión del transporte por mar, asumida como práctica usual por las tradiciones rodias e, incluso, por otros pueblos de la antigüedad, se transformó en un mecanismo con máxima elaboración en el sistema quirritario; y, desde tal intervención, se proyecta en diversas compilaciones

Nam et fullo et sarcinator non pro custodia, sed pro arte mercedem accipiunt, et tamen custodiae nomine ex locato tenentur. **1.** Quaecumque de furto diximus, eadem et de damno debent intellegi: non enim dubitari oportet, quin is, qui salvum fore recipit, non solum a furto, sed etiam a damno recipere videatur.

³³ **47.5.0. Furti adversus nautas caupones stabularios. 47.5.1. Ulpianus libro 38 ad edictum pr.** In eos, qui naves cauponas stabula exercebunt, si quid a quoquo eorum quosve ibi habebunt furtum factum esse dicitur, iudicium datur, sive furtum ope consilio exercitoris factum sit, sive eorum cuius, qui in ea navi navigandi causa esset. **1.** Navigandi autem causa accipere debemus eos, qui adhibentur, ut navis naviget, hoc est nautas. **2.** Et est in duplum actio. **3.** Cum enim in caupona vel in navi res perit, ex edicto praetoris obligatur exercitor navis vel caupo ita, ut in potestate sit eius, cui res subrepta sit, utrum mallet cum exercitore honorario iure an cum fure iure civili experiri. **4.** Quod si receperit salvum fore caupo vel nauta, furti actionem non dominus rei subreptae, sed ipse habet, quia recipiendo periculum custodiae subit. **5.** Servi vero sui nomine exercitor noxae dedendo se liberat. Cur ergo non exercitor condemnetur, qui servum tam malum in nave admisit? Et cur liberi quidem hominis nomine tenentur in solidum, servi vero non tenentur? Nisi forte idcirco, quod liberum quidem hominem adhibens statuere debuit de eo, qualis esset, in servo vero suo ignoscendum sit ei quasi in domestico malo, si noxae dedere paratus sit. Si autem alienum adhibuit servum, quasi in libero tenebitur. **6.** Caupo praestat factum eorum, qui in ea caupona eius cauponae exercendae causa ibi sunt, item eorum, qui habitandi causa ibi sunt: viatorum autem factum non praestat. Namque viatorem sibi eligere caupo vel stabularius non videtur nec repellere potest iter agentes: inhabitatores vero perpetuos ipse quodammodo elegit, qui non reiecit, quorum factum oportet eum praestare. In navi quoque vectorum factum non praestatur.

³⁴ **D.4.9.7. Ulpianus libro 18 ad edictum. pr.** Debet exercitor omnium nautarum suorum, sive liberi sint sive servi, factum praestare: nec immerito factum eorum praestat, cum ipse eos suo periculo adhibuerit. Sed non alias praestat, quam si in ipsa nave damnum datum sit: ceterum si extra navem licet a nautis, non praestabit. Item si praedixerit, ut unusquisque vectorum res suas servet neque damnum se praestaturum, et consenserint vectores praedictioni, non convenitur. **1.** Haec actio in factum in duplum est.

medievales, legislaciones mercantiles posteriores, hasta llegar a nuestros días como práctica básica del comercio marítimo internacional.

5. A título de conclusión: materialidad y actualidad de las soluciones rodias

La naturaleza absolutamente excepcional de la recepción de las leyes rodias, en el sistema quiritario, habla per se. Por si no fuera suficiente referencia tal hecho, como indicador de la prestancia histórica de esas normas, la adscripción realizada materializa un equilibrio normativo que devela el altísimo tecnicismo de un orden como el rodio que encontró en las tradiciones y costumbres náuticas su fuente principal. No contamos con una relación perfecta de sus normas, pero estos indicadores, en mi opinión, resultan suficientes.

He relacionado el contenido de la **Lex rodhia de iactu** para insistir en la permanencia de soluciones singulares a diversos conflictos que tienen un tratamiento atípico, característica de esta disciplina. Asimismo, he resaltado la temática de la responsabilidad objetiva, adecuada a la defensa de los intereses de los dueños de la carga, como un aporte pretorio singular y uno de los casos enumerados en el Título V del Libro Cuarto de las Institutas bajo la denominación: “De las obligaciones que nacen como de un delito” o la configuración del “cuasidelito” como fuente de las obligaciones; a la cual debe agregarse, en relevancia, el diseño del **Receptum nautorum**.

El sistema quiritario asumió un doble comportamiento en la regulación del transporte marítimo. Resolvió, por una parte, el problema de la especificidad de la materia asumiendo el estatuto rodio; pero, como una manifestación clara de un pragmatismo dirigido a resolver controversias por vía pretoria, asumió instituciones maceradas de su propio derecho civil adecuándolas a la dinámica de la solución de los conflictos (**actio ex-locato, actio ex-conducto, actio furti, actio damni, actio ex-recepto, actio in factum, actio in factum adversus nauta**, inclusive la **actio**

oneris aversi) que respondían a las necesidades del *ius commercii*. Fue así que la proyección del estatuto rodio se mantiene en la praxis quiritaria y se catapulta hasta nuestros días después de un largo recorrido.

6. Lista de referencias

ÁLVAREZ LEDO, Tulio, ***Derecho Marítimo***. Tercera edición. Dos volúmenes. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello, 2011.

ÁLVAREZ-RAMOS, Tulio, ***Comentarios a las Institutas de Justiniano*** (tomo II). Caracas: Publicaciones de la Universidad Católica Andrés Bello, UCAB, 2012.

BELISARIO, Freddy, ***Riesgos de la Navegación***. Segunda edición. Caracas: Ediciones Parada Creativa C.A., 2005

BELISARIO, Freddy, ***Derecho del Transporte Marítimo***. Dos volúmenes. Caracas: Ediciones Marítimas Venezolanas. 2012

BELLO, Andrés, ***Derecho Internacional I***. Obras Completas de Andrés Bello. Tomo X. Caracas: Ministerio de Educación, 1954.

DE CAPMANY Y DE MONTPALAU, ***Apéndice a las Costumbres Marítimas del Libro del Consulado***. Madrid: Imprenta de Sancha, 1791.

ESPAÑA. ***Recopilación de Leyes de los reinos de Indias***. Prólogo de Ramón Menéndez Pidal y estudio preliminar de Juan Manzano. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1973.

GILMORE, Grant and BLACK Charles L. *The Law of Admiralty*. Second Edition. Mineola, New York: The Foundation Press Inc., 1975.

GIRARD, Paul, ***Manuel Élémentaire de Droit Romain***. Paris: Librairie Arthur Rousseau, 1929.

MOMMSEN, Theodor, ***Compendio del Derecho Público romano*** (Traducción de R Dorado). Pamplona: Analecta Editorial, 1999.
- ***Historia de Roma***. Barcelona: Plaza & Janes, S.A. Editores, 1967

PARDESSUS, Jean Marie, ***Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle***. Vol. I. Paris: L'Imprimerie Royale, 1828.

- *Us et coutumes de la mer ou Collection des usages maritimes des peuples de l'Antiquité et du Moyen Age*. Vol. 1. Paris: Imprimerie Royale, 1847.

RAY, José, Domingo, *Derecho de la Navegación y Comercio Exterior*. Abeledo-Perrot Buenos Aires, 1992.

RIPERT, Georges, *Compendio de Derecho Marítimo*. Traducción de Pedro J. San Martín. Buenos Aires: Tipográfica Editora Argentina, 1954.

SCHOENBAUM, Thomas, J., *Admiralty and Maritime Law*. Second Edition. St. Paul, Minnesota: West Publishing Co., 1994.

SCRUTTON, Thomas Edward, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*. London: Sweet & Maxwell, 1974.

VON IHERING, R., *El Espíritu del Derecho Romano*. Madrid: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S. A., 1997.

NWEIHED, Kaldone, *La vigencia del mar*. Caracas: Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar, 1973.

LIBRO CONSULTADO EN LÍNEA

ASHBURNER, Walter, Νόμος ' Ροδίων Ναυτικός. The Rhodian Sea-law. Toronto: Clarendon Press, 1909.
https://archive.org/stream/nomosrhodinnauti00rhoduoft/nomosrhodinnauti00rhoduoft_djvu.txt

DEMÓSTENES, *Discursos Políticos*. Barcelona: Editorial Iberia, S.A., 1955.
https://www.academia.edu/34791362/Filipicas_Dem%C3%B3stenes

MONTESQUIEU, Charles Louis de Secondat, Señor de la Brède y Barón de, *El espíritu de las leyes*.
https://www.sijufor.org/uploads/1/2/0/5/120589378/esl_espiritu_de_las_leyes_montesquieu_31000000630.pdf

LIVIVS, Titus, *Ab vrbe condita libri*. <http://www.thelatinlibrary.com/livy/liv.2.shtml>

DOCUMENTO PRESENTADO EN CONFERENCIAS, PONENCIAS, CONGRESOS

ÁLVAREZ-RAMOS, Tulio, ***Ratio quiritaria del federalismo como fórmula organizativa inaugural del Estado moderno***. X Congreso CEISAL del 13 al 15 de junio de 2022, en la ciudad de Helsinki, Finlandia. CEISAL-GTJ Consejo de investigaciones sociales de América Latina. Grupo de trabajo de jurisprudencia. Comisión constitucionalismos y defensorías del pueblo.

<https://www.researchgate.net/publication/360008460>

<https://www.academia.edu/76719254>

<https://saber.ucab.edu.ve/xmlui/handle/123456789/20276>

Fernández Estrada, Julio Antonio, ***Los principios fundamentales del Derecho Público Romano para la formación del ciudadano***. Ponencia presentada en el XIV Congreso Latinoamericano de Derecho Romano, Buenos Aires, Argentina, 2004.

FUENTES QUIRITARIAS EN FORMATO DOCUMENTO ELECTRÓNICO:

- I. Gai, ***Institvionvm Commentarii Qvattvor, Commentarius Secundus***. <http://www.thelatinlibrary.com/gaius2.html#69>
- II. ***Imperatoris Theodosii Codex, liber tertius decimus***, versión Alexandr Koptev. <https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/>
- III. ***Iustiniani Digestae***. Versión de Theodor Mommsen y Paul Krüger. Edición berlinesa originaria del año 1882. <https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/>
- IV. ***Iustiniani Institutiones***. Editada por Paul Krueger y el mismo Mommsen, originariamente en Berlín 1872, con la reedición de 1954. <https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/>
- V. ***Novella I de ortu imperii domini maioriani augusti*** (458 lan. 11). Basada en el texto latino de la edición de Mommsen y Meyer, Berlín, 1905. <https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/>

- VI. ***Iustiniani Novellae***. Nov. XV. ***De defensoribus civitatum***. A.D. 535. Basada en el texto latino de la edición de Schoell y Kroll (Recognovit Rudolfus Schoell. Opus Schoellii morte interceptum absolvit Guilelmus Kroll). ***Corpus Iuris Civilis***, vol. III.
<https://droitromain.univ-grenoble-alpes.fr/>
- VII. Polibio de Megalópolis, ***Historia Universal Bajo la República Romana***.
http://www.imperivm.org/cont/textos/txt/polibio_hublrr_tii_lvi.html
- VIII. Theodor Mommsen (1876), ***Historia de Roma***, Libros I y II Desde la fundación de Roma hasta la reunión de los Estados Itálicos, 1856. Traducción: Alejo García Moreno. <https://www.lectulandia.co/book/historia-de-roma-libros-i-y-ii/>
- IX. Titi Livi, ***Ab Vrbe Condita***, Liber IV.4.
<http://www.thelatinlibrary.com/livy/liv.4.shtml#4>.
- X. Titi Livi, ***Ab Vrbe Condita***, Liber XLI.8.,
<http://www.thelatinlibrary.com/livy/liv.41.shtml#8>.