

INTRODUCCIÓN.-

«La historicidad, punto de una gran línea histórica que nace en el pasado, no está destinada a terminar en el presente, si no que por el contrario se proyecta hacia el futuro». Así apuntaba el jurista florentino Paolo Grossi, en su obra *Mitología Jurídica de la Modernidad*¹ su visión utilitarista de la Historia del Derecho. El estudio de la historia, en este caso de la de Roma, debe insertarse plenamente en la Ciencia Jurídica actual, para servirla con las armas de que dispone: el conocimiento histórico, que «es conocimiento empírico de un derecho que fue, que triunfó y en otros planos fracasó, pero cuyos testimonios constituyen una fuente de riqueza indiscutible para la organización del futuro»².

El conocimiento de la historia que nos precede es hermenéutico y eminentemente didáctico, no mera sapiencia inútil o yerma erudición. Hablamos de la comprensión de la historia jurídica, como actividad intelectual dirigida al servicio de la sociedad, al servicio del Derecho. Nuestra concepción se releva alejada de aquella “historia anticuaria o monumental”, especulación abstracta desdeñosa de la praxis, que tanto condenaba Nietzsche.

A la luz de esta premisa abordamos la temática de la responsabilidad objetiva de transportistas marítimos y empresarios hoteleros en el Derecho Romano y sus repercusiones actuales, que da título a nuestro trabajo. Un estudio que pretende adentrarse en el origen de la responsabilidad objetiva, que hunde sus raíces en el Derecho Romano. Empero, no podemos ubicar su nacimiento de un modo fehaciente, si no que éste se desarrolló paulatinamente, de forma progresiva, mediante distintos esfuerzos jurídicos que realizaría el pretor en pos de propulsar la actividad comercial.

El estudio del Derecho de Roma no es una tarea estéril, pues al conocer el *excursus* evolutivo de una institución, como en nuestro caso la de la responsabilidad *sine culpa* o aquiliana, contemplamos como a través de los siglos la esencia latina permanece incólume en nuestro ordenamiento jurídico. Y precisamente esa ha sido la intención que perseguimos al adentrarnos en este estudio, recoger los frutos de la historia y comprobar su plasmación en el presente, de lo que resulta un conocimiento comparativo. Dado que, como continuaba Grossi, «el historiador y romanista se

¹ Grossi, P. (2003), *Mitología Jurídica de la Modernidad*, Madrid, Ed.: Trotta, S.A., pp. 37 s. (Traducción: Miguel Martínez Neira); Martínez Martínez, F. (2003), “Recensión efectuada a *Mitología Jurídica de la Modernidad*”, *Byblos, Revista de Bibliografía histórico-jurídica de la UCM*, 1 de diciembre 2003. Disponible on line: <http://pendientedemigracion.ucm.es/info/byblos/grossi02.htm>

convierten paradójicamente en garantía de futuro para un estudio del derecho positivo, constantemente sometido al riesgo de un antinatural inmovilismo».

En el capítulo Primero, debatimos la figura del *receptum nautarum*, *cauponum et stabulariorum*, germen de la responsabilidad *ex recepto* de ciertos *negotiatores* o empresarios. Originariamente fue concebido como un pacto expreso entre las partes, sancionado por el *ius praetorium* a través de una específica *actio in factum*. Dicho *pactum* carece de la categoría de contrato y se configura autónomamente respecto de la relación contractual que rige el transporte marítimo y terrestre: concretamente, *locatio-conductio* y *depositum*. Ahora bien, ya en época clásica tardía comienza a entenderse el *receptum* subsumido en el contrato como elemento natural de éste, tácitamente realizado con la simple recepción o aceptación de las mercancías

Para su estudio hemos debido realizar la ardua tarea de desprendernos de determinados dogmatismos, así pues no podemos olvidar que la nomenclatura de responsabilidad objetiva y subjetiva no data de la época romana, por lo que es preferible hablar de responsabilidad *sine culpa* o aquiliana. Igualmente hemos partido de la especial complejidad del sistema romano de responsabilidad contractual donde no existen criterios uniformes. Este no se articuló de forma unitaria, si no que se fue fundando en la práctica a través de cada relación jurídica, estableciéndose criterios específicos, atendiendo a la tipicidad de la estructura formularia.

Con este estudio hemos pretendido tratar coherentemente la responsabilidad emanada de la figura del *receptum nautarum*, teniendo en cuenta sus singularidades como pacto autónomo, diferenciado de otros *receptum* – como el *receptum argentarii* –. Además de atender a las dificultades que proliferan en torno esta figura, concretamente en relación a su forma de constitución y la responsabilidad de los sujetos, sobre todo cuando este se convierte en *negotii naturale*.

En el Capítulo Segundo comprobaremos la impronta del citado *receptum* en el régimen jurídico del contrato de hospedaje. El Código Civil español distribuye los antiguos *recepta* de la regulación romana en el contrato de transporte (art. 1601), donde se encuadra el *receptum nautarum* y el contrato de depósito (art. 1783), en el que encuentra cabida el *receptum cauponum*. Destacaremos cuestiones de interés en el ámbito de los establecimientos de alojamiento, especialmente en lo relativo a la responsabilidad aquiliana que adquiere el titular de una empresa hotelera respecto de los daños producidos en la propiedad de sus clientes o huéspedes. Dicha responsabilidad ha sido una constante histórica, que guarda importantes similitudes

con la regulación romana. De la previsión actual dimana una especial relación de compromiso que media entre fondista y cliente, en virtud de la cual el primero estará obligado a resarcirle por los daños que durante su estancia en el establecimiento de alojamiento sufra su propiedad.

Igualmente, parece haber permanecido indemne la ausencia de formalidad de este pacto desde tiempos de Roma, prescindiéndose de la forma prevista para su constitución “el contrato de depósito necesario”, imperando la oralidad.

Finalmente en el Capítulo Tercero, tratamos de hacer un somero recorrido por la historia de la responsabilidad *sine culpa* en el ámbito del transporte marítimo y sus repercusiones, especialmente por lo que se refiere a nuestro derecho patrio. La impronta romana es notable, pues durante siglos las distintas sociedades y culturas que se establecieron en nuestra península, ha sabido reconocer validez de la regulación romana.

A parte del tradicional contrato de fletamento, base de las transacciones marítimas, han proliferado otras modalidades contractuales. En lo referente al estatuto jurídico de comerciante de ultramar y la responsabilidad del mismo, mantienen, a pesar de su novedad, numerosos puntos en común con el *receptum nautarum*. Los tiempos actuales han contribuido a la introducción de nuevas fórmulas, que no han hecho si no que enriquecer la regulación de esta materia, hablamos de las cláusulas tipo que se integran en estos contratos, y que entre otras funciones, tienen la intención de exonerar al empresario naviero en determinadas circunstancias frente a la aridez del régimen objetivo. Sin embargo, no olvidemos que el divagar de estos tres Capítulos no hace más que ilustrar la historia y devenir de un auténtico derecho tuitivo del consumidor, que pese al paso del tiempo continúa siendo la parte débil del contrato.

Como instrumentos metodológicos empleados en nuestra investigación destacamos el “histórico-crítico” que consiste en el estudio del Derecho romano como realidad histórica, esto es, como fenómeno que se produce y ha de ser entendido en un determinado momento histórico, conforme a unas determinadas variables históricas. En segundo lugar, el método comparativo que realiza un análisis sincrónico entre los sistemas jurídicos romano y español actual. Finalmente, nos hemos servido del método dogmático, revestido de carácter sistemático y abstracto, para la extracción de los fundamentos o dogmas de la responsabilidad objetiva a través de las normas jurídicas del derecho positivo actual y romano.

CAPÍTULO PRIMERO

ANTECEDENTES HISTÓRICOS: EL *RECEPTUM NAUTARUM, CAUPONUM ET STABULARIORUM*.

1.1.Marco histórico y socio-económico.

La teoría de que en tiempos de Roma existiera un Derecho tuitivo del consumidor no ha de ser rechazada *prima facie*³. Si bien, destacamos que aunque no constara una noción jurídica cuya connotación fuera coincidente con la actual de consumo, a partir del III a.C., hasta el siglo III d.C., el incremento de la vida económica y el intercambio comercial se tradujo en un desarrollo notable del derecho edictal. La economía, hasta entonces rural, se tornó más urbanizada. El modelo económico naciente necesitaba de una adecuada articulación jurídica, de la que se hallaba desprovisto el *Ius Civile*, destinado a un agreste modelo socioeconómico. Esto fue subsanado mediante la intervención pretoria.⁴ Así se desprende de la opinión de Papiniano, 2 def. D. 1.1.7.1. *De iustitia et iure*:

Ius praetorium est quod praetores intro duxerunt adiuvandi vel supplendi vel corrigendi iuris civilis gratia propter utilitatem publicam.

Quod et honorarim dicitur ad honorem praetorum sic nominatum.

La importancia social de los viajes en Roma está ampliamente atestiguada a través de las fuentes literarias⁵. En sus inicios las travesías satisfacían intereses esencialmente militares y armamentísticos, *a posteriori* se configuraron como factor determinante para la romanización de las gentes de los territorios conquistados y como vehículo para la expansión cultural y comercial.

En el estadio más primitivo de la economía antigua romana, la actividad comercial era débil, y no representaba la excelsa fuente de riqueza en que se convertiría en los siglos venideros. Las rutas comerciales no eran proclives a cubrir

³ *Verbi gratia*, la *Lex Plaetoria de minoribus* (192-191 a.C.), en virtud de la cual si alguien menor de 25 años (*minor*), realizaba una transacción legal en contra de sus propios intereses, se autorizaba al pretor a conceder una *restitutio in integrum*, un recurso legal para las personas que hubieran sufrido una pérdida injusta a causa de una aplicación demasiado estricta de la ley; las *actiones adiecticiae qualitatis*, concedidas por el pretor para hacer valer la responsabilidad del *pater familias* respecto de las obligaciones contraídas por el hijo o por el esclavo, en distintos supuestos. Así, los acreedores que habían contratado con el hijo o el esclavo podían reclamar sus créditos al *pater*, como si hubiesen contratado con él mismo.

⁴ Salazar Revuelta, M. (2007), *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma*, Madrid, Ed. Dykinson S.L., pp. 39- 43; Giménez-Candela, T. (1990), *Los llamados cuasidelitos*, Madrid, Ed. Trivium S.A. p. 129.

⁵ Polibio, 3, 399, 2; Timeo, *De mirab. Ausc.* 85. Vid. Crook, J.A. (1967), *Law and Life of Rome (Aspects of Greek and Roman Life)*, Londres, Ed. Thames and Hudson, p. 227.

grandes distancias o explorar tierras lejanas para expansionarse económicamente. Las relaciones comerciales se circunscribían a la labor itinerante del pequeño mercader, en su andadura por las distintas *urbs* ofreciendo sus productos, y que en ocasiones podía requerir del, aún rudimentario, transporte marítimo o fluvial para comerciar con determinadas regiones, así se desprende de la lectura de la magna obra *Geographikà* (Geografía), de Estrabón⁶.

Desde una etapa muy temprana el transporte fluvial había primado sobre el marítimo, teniendo éste carácter focalizado y consistiendo en el mero cabotaje costero. Lo que favorecía extraordinariamente el comercio y las relaciones económicas interiores era la navegación por la vasta red de ríos navegables que conectaban las ciudades comerciales, en contraposición al transporte terrestre, lento y gravoso. Los barcos navegaban de los ríos a los esteros y viceversa, entendiéndose estos últimos como «*las escotaduras litorales que el agua del mar llenaba en la pleamar, hasta el interior de las tierras y de las ciudades a sus orillas situadas*», (Estrabón III, 1, 9). Por ello, hallábanse situadas las ciudades comerciales a las orillas de los grandes ríos navegables y esteros⁷.

No obstante, finalizada la segunda Guerra Púnica, la navegación marítima experimentó un florecimiento exponencial, alcanzando su máximo apogeo a partir del ascenso al poder de César Augusto⁸. La paz en los mares se conjuga con la situación de bonanza económica propiciada por las fluidas relaciones comerciales de Roma con Oriente. El grueso del comercio marítimo que enriquecía las arcas del Imperio, se

⁶ Verbi gratia, la actividad comercial de Roma con las regiones del Norte de Iberia, Estrabón en *Geographikà*, Volumen III, 3, 8, argumenta « Los caminos marítimos y terrestres que conducen a estas tierras son largos y esta dificultad de comunicaciones les ha hecho perder toda sociabilidad y humanidad»; Pastor Muñoz, M. (1980), “Datos para el estudio de las relaciones comerciales entre los pueblos indígenas del área meridional y septentrional de la Península ibérica”, *Memorias de la Historia Antigua. Formas de intercambio durante la Antigüedad*, Vol.8 (IV), Oviedo, Servicio de Publicaciones, Universidad de Oviedo, p. 167.

⁷ Respecto al transporte fluvial, en ciudades portuarias como *Corduba* (Bética), era preciso usar barcas de ribera (Str. III 2, 3), y «puede felicitarse de estar unida mediante el Guadalquivir con el océano» (Séneca, Epist. XIX 78); Blázquez Martínez, J.M.^a (1978), “La República”, en *Historia económica de la Hispania romana*, Madrid, Ed. Cristiandad, p. 80.

⁸ A cerca del impulso del comercio marítimo vid. numerosa literatura, por ejemplo: Thiel, J.H. (1949), *Studies on the history of Roman Sea Power before the second Punic War*, Amsterdam, North Holland Publishing; Arias Ramos, J. (1965), *El transporte marítimo en el mundo romano*, en *Estudios de Derecho Público y Privado ofrecidos al profesor Ignacio Serrano y Serrano*, Vol. 2, Valladolid, Ed.: Universidad de Valladolid, pp. 27-63; Rougé, J. (1966), *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Bruxelles, Ed.: S.E.V.P.E.N., p. 462 y s; Purpura, G. (1996), *Studi romanistici in tema diritto commerciale marittimo*, Messina, Ed.: Rubbettino, pp. 9 ss. y 267 ss.

distribuía entre una vastísima red de pequeños marinos comerciantes, de cuya actividad Roma cada vez era más dependiente.

El ejercicio del comercio ha marchado, desde los tiempos más antiguos, intrínsecamente unido a otras actividades empresariales que lo han posibilitado, como el transporte marítimo. De este modo cobra importancia para la regulación jurídica del transporte marítimo la figura del *nauta*. Resulta legítimo denominar con el vocablo *nautae* tanto a los marineros empleados en la navegación fluvial, como el pequeño propietario dedicado al comercio⁹, así como los tripulantes de una nave, incluidos los marineros como el propio armador, que es el sentido que se infiere en las fuentes jurídicas, como en D. 4, 9, 1, 2:

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.

Existían otros *negotiatores*, cuya actividad principal no tenía por qué estar vinculada con el tráfico mercantil, sin embargo sus *negotii* desempeñaban un papel importante en el desarrollo del transporte terrestre. Es el caso de los *caupones* y *stabularios*. Los *caupones*, a luz de lo que nos aleccionan las fuentes¹⁰, podrían ser identificados como posaderos y en terminología más moderna, hosteleros, que regentaban aquellos establecimientos en los que los *viatores*, haciendo un alto en el camino, encontraban descanso y alojamiento.

De otro lado, en el argot jurídico, con el empleo de la denominación *stabularios* se hacía referencia – exclusivamente durante el período Bajo Imperial –, a los dueños de pesebres y establos, donde refugiar a los animales durante el viaje, como expresa Gayo 5 *ad ed. prov.*¹¹. No obstante, esta concepción convivía con aquella, más popularizada entre los habitantes de Roma, que sostenía que los negocios de estos empresarios, los *stabulum*, albergaban a caballos y sus caballeros, al disponer de unas

⁹ *Tulli Ciceronis epistulae ad Atticum*. IX, 3, 2; *ad fam.* XVI, 9. Disponible on line: <http://www.thelatinlibrary.com/cicero/epis.shtml>

¹⁰ Paulo 4 *ad Sab.* D. 33, 7, 13 pr.

¹¹ Recogido en el Digesto 4, 9, 5, pr.: *Stabularius ut permittat iusmenta apud eum stabulari.*

inmediaciones anexas destinadas a acoger a los propietarios de los animales confinados en las cuadras¹².

Obvios son los peligros y altos riesgos que soportaba la actividad del comercio marítimo. Las innumerables contingencias que deparaba la azarosa travesía, como temporales, piratería, y demás imprevistos ponían en riesgo las mercancías confiadas. Máxime, el principal problema de todo ello residía en la dificultad probatoria para determinar con certeza qué había sucedido durante el trayecto, lo que permitía dar lugar a engaño o picaresca por parte de los comerciantes y su tripulación. Ante la necesidad apremiante de solución, la intervención pretoria estableció una regulación especial de la responsabilidad del nauta, haciendo responder al empresario marítimo de la pérdida, deterioro o destrucción de las mercancías en todo caso, salvo *vis maior*¹³, Ulpiano, *lib. 14 ad edictum* D. 4, 9, 3, 1:

*Inde Labeo scribit, si quid naufragio aut per vim piratarum perierit,
non esse iniquum exceptionem ei dari...*

En Roma el transporte terrestre no gozaba de una proyección tan notoria como la del marítimo¹⁴. Ello pudo deberse a la gran inseguridad de los caminos, repletos de asaltantes y a su alto coste¹⁵. No obstante, el comercio interior entre zonas geográficas no comunicadas por ríos navegables, se configuraba como la única posibilidad de transporte de las mercancías. Es el caso de las rutas comerciales de caravanas en

¹² La mayoría de la doctrina se inclina hacia esta última interpretación: Kleberg, T. (1957), *Hôtels, restaurants et cabarets dans l'antiquité romaine*, Uppsala, Editorial: Almqvist & Wiksell, pp. 5 ss; 18 ss.

¹³ Vid. la *exceptio*, aconsejada por Labeón, en el caso de que las cosas transportadas hubiesen perecido a causa de *naufragium* o *vis piratarum*, como única circunstancia *in extremis* por la que se excluía responsabilidad del nauta. En este sentido, Pernice, A. (1877), *Marcus Antistius Labeo*, vol. II, I, Halle, Ed.: Buchlandlung des Waisenhauses; Luzzatto, G.I. (1938), *Caso fortuito e forza maggiore come limite alla responsabilità contrattuale*, vol. I, *La responsabilità per custodia*, Milano, Ed.: Giuffrè Editore, pp. 157 ss.; De Robertis, F.M. (1952), '*Receptum nautarum*'. *Studio sulla responsabilità dell'armatore in diritto romano, con riferimento alla disciplina concernente il 'caupo' e lo 'stabularius*, Bari, Ed: Cacucci Editore, pp. 83 ss.

¹⁴ Del estudio de las fuentes jurídicas se desprende que la regulación jurídica prevista para el transporte marítimo se aplicaba por extensión al transporte terrestre. Así lo expresa Ulpiano en D. 4, 9, 1, 4: *De exercitoribus ratum, item lyntrariis nihil cavetur: sed idem constitui oportere Labeo scribit, et hoc iure utimur*. Se trata de una interpretación extensiva del texto edictal, dada la falta de regulación por parte del edicto *de receptis* de la navegación fluvial y de pequeño cabotaje, dada probablemente la poca importancia que tendría en relación con el comercio marítimo a gran escala. Vid., al respecto Giménez Candela, T. (1990), "Problemas jurídicos del comercio marítimo: la responsabilidad de los '*nautae*'", en *Le commerce maritime romain en Méditerranée occidentale*, Strasbourg, Ed.: Conseil de l'Europe, p. 35 s., con aportación de fuentes literarias como la de Tacito, *Annales* 4, 13: *per Africam et Siciliam mutando sordidas merces sustentabur* o Cicerón, *De officiis* 1, 150: *Mercatura autem, si tenuis est sordida putanda est*, que revelan la consideración penosa y vil del comercio del cabotaje por la tradición romana.

¹⁵ Meyer-Termeer, A.J.M. (1978), *Die Haftung der Schiffer im Griechischen und Römischen Recht*, Zutphen, Editorial: Terra, p. 147-169.

Oriente¹⁶. Durante aquellas largas travesías, a la hora de resguardarse, si no contaban con alojamientos de carácter privado, se veían obligados a solicitar los servicios de otros *negotii*, las posadas o mesones y los establos, regentados por *caupones* y *stabularios*, respectivamente.

Pero los riegos del camino no se agotaban con el mero confinamiento de la mercancía y el equipaje en estas instalaciones. Una vez allí, quedaban expuestos a la *fides* de los *negotiatores*, pudiendo ser sustraídos por ellos mismos o las personas a su cargo. Igualmente existía el *periculum* de que el mal almacenaje o trato de la mercancía resultara su pérdida o destrucción. Finalmente, la responsabilidad agravada prevista inicialmente para los *nautae* en el ámbito del transporte marítimo, se extendió a otros empresarios en cuyos establecimientos persistían peligros similares¹⁷.

1.2.Motivación de la intervención pretoria: Hacia la responsabilidad objetiva.

Al importante arco temporal que abarca desde los siglos III a. C. al III d. C., se denomina “época comercial”, pues Roma se erige como epicentro del comercio del *Mare Nostrum* y en la que hablar de la importancia de la navegación marítima, es hablar del camino hacia la grandeza de Roma. Por ello, desde el último período de la época republicana el pretor daría gran variedad de recursos jurídicos acordes todos ellos a incentivar y proteger el tráfico mercantil¹⁸.

En época clásica pueden citarse como medios procesales puestos a disposición del cargador para exigir al naviero la restitución de las cosas a él confiadas para su transporte: las acciones procesales civiles dimanantes del propio negocio jurídico celebrado con ocasión del transporte, las acciones *in factum* y el *receptum nautarum cauponum stabulariorumque*.

Las acciones civiles ordinarias constituyeron el primigenio remedio procesal, al que podían apelar los clientes de estos *negotii* como medio de exigencia de responsabilidad por las pérdidas soportadas. De acuerdo a las fuentes, el transporte

¹⁶ D. 19, 2, 60, 8; Giménez-Candela, *Los llamados cuasidelitos* p. 130. ; Ferguson, J. (1978), “China and Rome”, *ANRW. II*, 9, 2, pp. 581 ss.; Raschke, M.G. (1978), “New Studies in Roman Commerce with the East”, *ANRW II*, 9, 2, pp. 605 ss.

¹⁷ Sánchez Hernández, A. (1994), “El depósito derivado del hospedaje y la responsabilidad del hospedero”, *Boletín de la Facultad de Derecho (UNED)*, 7, pp. 375 s.

¹⁸ Salazar Revuelta, M. (2006), “Configuración jurídica del *receptum nautarum cauponum et stabulariorum* y evolución de la responsabilidad recepticia en el Derecho Romano”, *AFDUDC*, 10, p. 1089.

marítimo se articulaba primordialmente mediante la figura contractual del ámbito del *Ius Gentium* de la *locatio conductio*, en sus versiones, *operis y rei*¹⁹.

La relación jurídica civil vinculante en el seno del transporte terrestre solía ser el contrato de *depositum*²⁰, sancionado por el *Ius civile* en tiempos remotos²¹ dada la función que prestaba, lo que concedió unas acciones de defensa emanadas directamente del mismo²². En el supuesto de no restitución o restitución defectuosa de las mercancías o enseres de los clientes, únicamente era exigible responsabilidad al empresario cuando hubiese habido dolo, a través de la *actio depositi contraria* a favor del depositario.

La tutela proporcionada por la acción civil ordinaria emanada de la fundamental relación contractual que regía el transporte terrestre o marítimo (*depositum y locatio-conductio*, respectivamente) se hallaba sometida a la *fides* de los *negotiatores*, vislumbrándose de D. 4, 9, 1,1, Ulpiano 14 *ad. ed.*, que de no pactarse expresamente

¹⁹Salazar Revuelta, M. *La responsabilidad objetiva*, p. 81: «Cuando el cargador pudiera ejercitar contra el nauta la *actio conducti*, nos encontraríamos ante un arrendamiento marítimo, como arrendamiento de la nave o de determinados espacios de ésta, *locatio conductio rei*; al contrario, cuando se otorga una *actio locati* contra el armador, la relación jurídica se configura como contrato de transporte, *locatio -conductio operis*. En aquellos casos en los que se observa el uso indiferente de una u otra acción, *actio ex conducto locato*, se trata de una figura de arrendamiento mixto»; Salazar Revuelta, M. (2010), «Relaciones contractuales atinentes a la navegación romana y su proyección actual en el derecho privado español», en *O sistema contractual romano: de Roma ao direito actual*, Lisboa, Coimbra Editora, pp. 762-774.

²⁰ Ulp. 30 *ad ed.*, D. 16, 3, 1 pr.: *Depositum est, quod custodiendum alicui datum est, dictum ex eo, quod ponitur, praepositio enim de auget depositum, ut ostendat totum fidei eius commissum, quod ad custodiam rei pertinet.*

²¹ Arias Ramos J., y Arias Bonet, J. A., (1981), *Derecho Romano II*, Madrid, Editorial de Derecho Reunidas, pp. 598 s: «en el Derecho clásico el depósito no fue, en un principio, un verdadero contrato amparado por el *Ius Civile*. Era el pretor el que recogiendo exigencias que la vida práctica hacía patentes, otorgada una *actio in factum* a favor de quien había confiado a otro la guarda de una cosa. Después se concedería ya una *actio in ius ex fide bona*. Las fórmulas de ambas están recogidas en las Instituciones de Gayo (4, 47)»; ID, nota 480: «Antes de que surgiera la protección pretoria, la no devolución de la cosa depositada era considerada como apropiación indebida, concediéndose al depositante y, con base a lo establecido por la Ley de las XII Tablas, una acción penal por el doble del valor del objeto»; XII Tablas (IX, 8). Se sancionaba al depositario con el doble de lo recibido en caso de depósito infiel; Bernad Mainar, R. (2006) *Curso de Derecho Privado Romano*, Caracas, Universidad Católica Andrés Bello, p. 430: «Sus veces las cumplía la figura de la fiducia, en su variedad *fiducia cum amico*, en virtud de la cual las personas confiaban objetos valiosos a otras que les ofrecían confianza, honestidad y lealtad, de tal manera que, por fundarse en la confianza, la deslealtad del depositario fue castigada duramente»; Vid., también, Herrera Bravo, R. (1987), *El contrato de depósito en el Derecho romano*, Granada, Ediciones TAT, pp. 69 ss.; Id. (1993), «Planeamientos generales sobre responsabilidad por custodia en el Derecho romano, en la tradición romanística y en la codificación», *Revista de Derecho Privado* 77, pp. 663-684; Panero Gutiérrez, R. (1989), «*Deponere* y *reddere* en la *actio depositi in factum*», Barcelona, Promociones y Publicaciones Universitarias, PPU, pp. 21 ss.; Id. (1994), «El depósito», en *Derecho romano de obligaciones: homenaje al profesor José Luis Murga Gener*, Madrid, Centro de Estudios Ramón Areces, pp. 251-382; Salazar Revuelta, «Relaciones contractuales atinentes a la navegación romana y su proyección actual en el derecho privado español», pp. 774-777.

tal responsabilidad en el contrato, se daba pie a que estos comerciantes se confabularan capciosamente con cómplices o ladrones para apropiarse con impunidad de las pertenencias de sus clientes almacenadas en las *naves*, *cauponae* y *stabules*.

El jurista severiano plantea como fundamentos edictales: la utilidad (*maxima utilitas et huius edicti*), la protección de terceros de las acciones deshonestas de los comerciantes (*eorum fidem sequi*) y necesidad de adoptar estas medidas (*necessitas*). El pretor pretendía sustraer la presunción de *bona fides* del *nauta* como elemento para el reconocimiento de su responsabilidad, puesto que, como la experiencia empírica mostraba, en muchos casos, había servido para exonerarse injustamente y facilitar el acaecimiento de incidentes fraudulentos²³. Así lo hace constar en el citado texto:

Maxima utilitas est huius edicti, quia necesse est plerunque eorum fidem sequi et res cusodiae eorum committere, ne quisquam putet gravitere hoc adversus eos constitutum: nam est in ipsorum arbitrio, ne quem recipiant, et nisi hoc esset, materia daretur cum furibus adversus eos quos recipiunt coeundi, cum ne nunc quidem abstineant huius fraudibus.

Con tal afirmación se ratifica la presunción de mala fe de los *negotiatores*²⁴, cuyas prácticas fraudulentas debieron tener la entidad e incidencia suficientes como para constituir una lacra comercial y motivo de preocupación pretoria, de la que se hizo eco la literatura de la época.

Ampliamente atestiguada se hallaba la mala fama de los *nautae* en el ámbito del transporte marítimo²⁵. No obstante, podemos partir de la existencia en Roma de prejuicios hacia el desempeño de actividades relacionadas con el comercio, de las que las clases más influyentes procuraban alejarse, especialmente los senadores²⁶. Ello podría estar infundado posiblemente por la creencia de que solo la tierra puede dar al hombre honrada riqueza, y el desprecio generalizado de las clases más acomodadas por los oficios que requerían trabajo manual. Finalmente - y a pesar de la reconocida importancia para la República y posteriormente para el Imperio, del comercio-, se

²³ Martín Serrano, V. (2006), *Custodiam praestare: la prestación de custodia en el Derecho Romano*, Madrid, Ed.: Tébal S.L., p. 319.

²⁴ Vid. Horacio *Satiras* 1, 5, 3: *Inde Forum Appi, diffectum nautas et cauponibus atque malignis; Perfidus hic caupo miles nautaeque...* (Hor. Sat. 1, 1,29).

²⁵ Ulpiano 14 ad. ed. D. 4, 9, 1, 1 y D. 4, 9, 3,1. Vid. Huvelin, P. L. (1929), *Études d'histoire du droit commercial romain*, Paris, Librairie du Recueil Sirey, p. 37 ; Michel, J. (1962) *Gratuité en droit romain*, Bruxelles, Universidad Libre, Inst. de Sociologie, p. 60.

²⁶ Rougé, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime*, pp. 31 ss. ; Giardina, A (1989), "El comerciante", en Giardina, A., *El hombre romano*, Madrid, Alianza Editorial, pp. 289-318.

abandonaba todo lo relativo a su desempeño a personas procedentes de los más bajos estratos sociales: esclavos y libertos, en su mayoría. Las fuentes jurídicas informan de que no solo el cometido directo de tales trabajos se relegaba a ellos, sino también la gestión misma del negocio²⁷.

La desconfianza se extrapoló, afectando la esfera del transporte terrestre, a los oficios de *stabularii* y *caupones*. Todo ello explica, que siendo consciente el pretor de la importancia del transporte para Roma y de la reputación de las personas a cuyo hacer se confiaba, tomara las medidas necesarias para agravar su responsabilidad y proteger la seguridad del tráfico mercantil.

El pretor dio dos acciones *in factum*: *actiones furti vel damni adversus nautas caupones et stabularios*, que se presume fueron anteriores al *receptum nautarum* al ofrecer una capacidad tuitiva inferior a la que brinda éste²⁸.

En el período anterior a su regulación, en los casos de daño o *furtum* en la propiedad de los clientes, las acciones penales, así como las civiles, se mostraban incapaces frente al estigma de la práctica probatoria. Éstas únicamente eran oponibles frente el presunto autor o autores materiales del ilícito, no obstante el demandante se topaba con la ardua tarea de identificar a la concreta persona, responsable del hecho dañoso, de entre todos los tripulantes de la nave o sirvientes en una posada o *stabulum*.

La imposibilidad de individualizar al culpable, representaba un insalvable impedimento para dar comienzo al proceso, lo que inspiró la actuación pretoria en pos de proteger a los damnificados del desamparo al que hasta entonces se habían visto relegados. La situación logra perfeccionarse con la sanción de las acciones penales *in factum adversus nautas, caupones et stabularios*, haciendo responder al titular de la empresa por los daños o hurtos cometidos por sus dependientes o empleados, a través de su *condemnatio* al *duplum*, no obstante y con el único límite de la *exceptio*

²⁷ Giménez-Candela, T. (1990), *Los llamados cuasideslitos*, p. 131.

²⁸ A favor de este posicionamiento, importante autores como: Huvelin, *Études de droit comercial romain*, pp. 156 ss.; Solazzi, S. (1936) “Appunti di diritto romano marittimo: le azione contro il *nauta*”, *RDN* 2, pp. 113 a 131, [= (1960), *Scritti di diritto romano*, vol. III, Napoli, pp. 513 y ss.]; Cannata, C. A. (1966), *Ricerche sulla responsabilità contrattuale nel diritto romano*, Milano, Ed.: A. Giuffrè, p. 105. En contra, De Robertis, ‘*Receptum nautarum*’, p. 113.; Por su parte Sargenti, M. (1953), *Osservazioni sulla responsabilità dell'exercitor navis in diritto romano*, en *Studi in memoria di E. Albertario*, Vol. I, Milano, Giuffrè Editore, pp. 558 ss., afirma que en realidad solo existió la *actio furti adversus nautas*, negando por consiguiente, que hubiera una *actio in factum* específica de daño.

labeoniana, es decir, la de *vis maior*²⁹, su operatividad estaba reservada a los casos de hurtos y daños denominados como cualificados³⁰.

Finalmente, y para salvar las carencias de las que los anteriores remedios procesales adolecían, se crea el llamado *receptum nautarum cauponum stabulariorumque*. Se infiere su autonomía –respecto de la relación contractual subyacente del transporte, *locatio-conductio* o *depositum*–, de la existencia de un específico Edicto pretorio³¹ que lo contempla y que ha trascendido gracias a los comentarios jurisprudenciales en un título específico del Digesto, *Nautae, capones, stabularii ut recepta restituant* (D. 4, 9). Véase, Ulpiano, lib. 14 *ad edictum* recogido en D. 4, 9, 1, pr.:

*Ait praetor: Nautae cupones stabularii quod cuiusque saluum fore
repperint nisi restituent, in eos iudicium dabo...*

Pese al halo de incertidumbre que rodea su origen, suele atribuirse el nacimiento del *receptum nautarum* a la segunda mitad del siglo I a.C., o posiblemente en una etapa anterior³², durante el “etapa comercial” de Roma.

Etimológicamente, el término *receptum*, deriva del verbo *recipere*, el cual tiene diversas acepciones, “prometer”, “prometerse”, “obligarse”, “aceptar” o “recibir”, no siendo ninguna de ellas excluyente de las demás, y que en su conjunto transmiten un significado unitario; al tiempo de la recepción de las cosas nace la obligación de su devolución indemnes. En su primitiva configuración, el *receptum* aludiría a una declaración de voluntad concreta explícita del naviero, posadero o dueño de un taberna, comprometiéndose a devolver a sus clientes las mercancías que le fueron confiadas *salvas*.

El extremo que perseguía el pretor con su sanción era ahondar en la responsabilidad del nauta, como colofón de los remedios procesales hasta la época disponibles para la reclamación de pérdida, daño o destrucción de las mercancías destinadas al transporte. Indudablemente, el *receptum* desplegaba evidentes ventajas

²⁹ Luzzatto, *Caso fortuito e forza maggiore*, pp. 158 ss.

³⁰ Fercia, R. (2002), *Criteri di responsabilità dell' 'exercitor'. Modelli culturali dell' attribuzione di rischio e regime della nossalità delle azioni penali 'in factum contra nautas, cauponas et stabularios'*, Torino, Ed.: G. Giappichelli, pp. 209 s.

³¹ Lenel, O. (1927), *Edictum perpetuum: Ein Versuch Seiner Wiederherstellung*, 3ª Ed., Leipzig, Ed.: Tauchnitz, p. 131; Salazar Revuelta, “Configuración jurídica del *receptum nautarum cauponum et stabulariorum* y evolución de la responsabilidad recepticia en el Derecho Romano”, p. 1088: «*receptum nautarum, cauponum et stabulariorumque* se inserta en la parte introductoria del Edicto, en la rúbrica *de receptis* (§49), junto con el *receptum arbitri* y el *receptum argentarii*».

³² Solazzi, “Appunti di diritto romano marittimo: le azioni contro il *nauta*”, p. 515.

técnico-jurídicas respecto a sus predecesores, las acciones dimanantes del previo vínculo jurídico existente entre las partes, y las acciones *in factum*.

En las acciones derivadas de las relaciones jurídicas civiles de la *locatio-conductio* y el depósito, se establecía una responsabilidad para el nauta – extensible a *caupones y stabularii* –, de tipo subjetivo. En la primera relación contractual la responsabilidad era exigible en caso de un comportamiento jurídicamente reprochable al *negotiator*, concretamente, en los supuestos de dolo, imprudencia o negligencia. Mientras que, cuando el transporte se efectuaba por vía terrestre y la relación contractual subyacente era el *depositum*, únicamente podía reivindicarse cuando el empresario lo hizo con dolo, *voluntas* de causar el mal. Sin embargo, de acuerdo a Ulpiano, lib. 14 *ad edictum* (D, 9, 1, 1)³³, con el *receptum*, la responsabilidad de *qui recepit* se torna *omni modo y sine culpa*, de la destrucción y el daño de las cosas que recibió, salvo *damno fatali contingit* –la *exceptio* de Labéon–, que no operaba *per se*, si no que debía ser aducida por los *negotiatores*, correspondiendo a ellos su demostración.

El *receptum* representa la liberación del cliente del deber probatorio, con la única excepción de demostrar su celebración, arguyendo que se realizó la entrega efectiva de la mercancía, con la correspondiente asunción del *salvum fore*. Pero no solo son de índole probatoria los beneficios del *receptum*, si no que suponía además el derecho del damnificado a percibir en concepto de indemnización por pérdida o deterioro de su propiedad, una cantidad estimatoria al *simplum* pero por el valor total que dichas mercancías tuvieran, y que sería determinado por el *iudex* en la sentencia. Por el contrario, en las *condemnationes* derivadas de las acciones civiles comunes, el *quantum* indemnizatorio podía verse aminorado, en virtud del *iudicium bonae fidei*, a la valoración subjetiva de las circunstancias en que se produjo el daño o la pérdida que podía realizar el *iudex*.

Respecto de las acciones penales *in factum*, más cercanas en el tiempo a la acción nacida del *receptum*, resalta la mayor perfección técnica que logró este último. En primera instancia, el motivo que animó al Pretor a promulgar el *receptum* fue solventar el desequilibrio económico causado por el desmedido incremento de los costes del *periculum*, por la *condemnatio* al *duplum* de las *actiones in factum*. Bridándose la posibilidad a las partes de alcanzar mediante acuerdo de voluntades, la

³³ *Miratur igitur, cur honoraria actio sit inducta, cum sint civiles: nisi forte, inquit, ideo, ut innotesceret praetor curam agere reprimendae improbitatis hoc genus hominum....*

celebración del *receptum*, el cual no se hallaba constreñido a la concurrencia de hurtos y daños cualificados, como acaecía en las acciones *in factum*.

Los *negotiatores*, soportaban el riesgo de ventura que corrieran los bienes que se les confiaban y estaban obligados a custodiar, estando por ende llamados a responder por los hechos ilícitos que tuvieran lugar dentro de la esfera económica del *negotii* de cuya gestión o aprovechamiento eran titulares ya fueran cometidos por empleados, auxiliares o subalternos que trabajasen bajo su mando. Esta regla podemos contemplarla en los comentarios de Ulpiano 18 ad. ed., recogidos en D. 4, 9, 7 pr.:

Debet exercitor ómnium nautarum suorum, sirve 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...

Pese a que el texto se refiere en exclusiva al ámbito del transporte marítimo, lo expresado en él es extensible a los empresarios dueños de establos y fondas. El armador, tal y como nos ilustra Ulpiano, responde del *factum* o hecho ilícito concreto, que en este caso se nos revela como un *damnum* sobre la propiedad transportada en la nave y del que se hace responsable a sus empleados, personas libres o esclavos³⁴. El *negotiator* adquiere lo que podríamos denominar en términos mercantilistas contemporáneos, el riesgo empresarial, por el que el empresario asume el compromiso de la responsabilidad frente a las actuaciones que efectúe en el ejercicio de su actividad comercial, siendo una de ellas, la contratación de personal subalterno – *cum ipse eos suo periculo adhibuerit*–. Se establece un régimen de responsabilidad objetiva basada en la *culpa in vigilando*, de tal modo que se responsabiliza en todo caso al empresario por los actos realizados por aquellos que debían encontrarse bajo su control y mando, y de cuyas actuaciones él mismo responde.

La cuestión enlaza con la presunción de que el armador responderá exclusivamente por aquellos hechos dañosos que se produjeran a bordo de la nave, excluyéndose aquellos supuestos en los que, aún habiéndose realizado el hurto o daño por uno de sus empleados, este hubiera acontecido fuera de la embarcación. Su

³⁴ D. 4, 9, 7, 4 se desprende que el *exercitor* tendría la posibilidad de la consiga noxal del esclavo propio, siempre y cuando no interviniera su *voluntas* en el ejercicio del negocio. Sobre ello se pronuncia la doctrina más reciente, Petrucci, A. (2002), “Recensión a Fercia R., *Criteri di responsabilità dell’ ‘exercitor’*”, *IVRA* 53, pp. 324-346.

responsabilidad se haya acotada por los límites físicos en los que se desenvuelve su actividad comercial. De este modo, el deber de vigilancia del *nauta* respecto a aquellos a que le sirven, pierde su virtualidad fuera del concreto ámbito de su empresa: la embarcación.³⁵

La responsabilidad, inicialmente reconocida al *nautae*, se extiende al *caupo* en virtud de D. 4, 9, 6, 3 (Paulo 22 *ad ed.*), quien además parece quedar obligado incluso por los hechos de los clientes³⁶:

In factum actione caupo tenetur pro his, qui habitandi causa in caupona sunt: hoc autem non pertinent ad eum, qui hospitio repentino recipitur, veluti viator.

Resta, por último, examinar la forma de constitución del *receptum nautarum*. El problema que se plantea viene propiciado porque las fuentes resultan confusas y además se trata de una cuestión particularmente controvertida en la doctrina.

Prima facie, nos topamos con la ausencia de argumentos directos que atestigüen la existencia de formalidades en torno al otorgamiento del *receptum*, lo que ha propiciado la proliferación de opiniones encontradas al respecto. De un lado, aquellos que sostienen el carácter formal del pacto –entre ellos, las tesis más recientes³⁷–, basándose en la aparición en fuentes extrajurídicas del verbo ‘*recipere*’ junto con otros que sí conllevan la realización de determinadas solemnidades (verbi gratia, *spondere*, *promittere*, *polliceri*)³⁸. Y de otro, los autores que abogan la naturaleza de pacto informal del *receptum*.

³⁵ Salazar Revuelta, M. (2006), “Configuración jurídica del *receptum nautarum*, *cauponum et stabulariorum* y evolución de la responsabilidad recepticia en el Derecho romano”, *Anuario da Faculdade de Direito da Universidade da Coruña*, 10, pp. 1083-1100; ID, *La responsabilidad objetiva*, p. 105 ss., y 139 s.

³⁶ Salazar Revuelta, Ibid., p.40: «Ahora bien, se establece una distinción expresa entre los clientes habituales y los ocasionales (*qui hospitio repentino recipitur, veluti viator*). Con respecto a los ilícitos cometidos por estos últimos el titular de la empresa de hospedaje está exento».

³⁷ Földi, A. (1993), “Anmerkungen zum Zusammenhang zwischen der Haftung *ex recepto nautarum cauponem stabulariorum* und der Haftung für custodia”, *RIDA* 40, pp. 266, nt. 5; p. 276; La Rosa, F. (1997), “Die Haftung für Hilfspersonen im römischen Recht”, *ZSS* 100, pp. 217 ss.

³⁸ Livio, 1, 38, 2: *Deditisne vos populumque Collatinum... in mea populi Romani ditionem? Dedimus. At ego recipio*. Livio 8, 19, 1: *ut in fidem recipere vellentur*; Livio 10, 4, 11: *in semet ipsum religionem recipit*; César, *Bellum Gallicum*, 3, 21, 3: *legatos ad crassum mittunt, seque ei ditionem ut recipient petunt...*; César, *Bellum Alexandrinum*, 32, 3-4: *advenienti Caesari occurrerunt seque ei dederunt, Caesar in fidem receptos*; Macrobio, *Saturnalia*, 39, 12: *cum votum recipere dicitur...*; Cicerón, *Pro Scauro*, 11, 26: *patrocinium recepissem*; Quintiliano, *Institutio Oratoria*, 5, 6, 1: *Ius iurandum litigatores aut offerunt suum non recipiunt oblatum...*; Cicerón, *Philippica* II, 79; V, 51; *Ad fam.* 13, 10, 3; Cicerón, *Epistulae ad Atticum*, 13, 1, 2; *De leg. agr.* 2, 103; Plauto, *Miles gloriosus*, 229 s: *Tu unus si recipere hoc ad te dicis, confidentias nos inimicos profligare posse*; 230 s: *dico et recipio ad me*. Vid. Heumann, H.- Seckel, E. (1958), “*Recipere*”, *Handlexicon zu den Quellen des römischen Rechts*. Graz, Ed.: Akademische Druck-u. Verlagsanstalt, pp. 493 ss.

Sin embargo, el hecho de que la *actio ex recepto* implicara un aumento de responsabilidad considerable para el *nauta* con respecto al contrato ordinario de transporte³⁹, induce a pensar que era necesario un pacto expreso de asunción de responsabilidad. Esto es, puesto que hasta el final de la época clásica la responsabilidad por *custodia* no incluye los daños cometidos por terceras personas, es razonable entender que para responder en una medida mayor (como la del *receptum nautarum*) era necesaria una cláusula expresa que así lo determinara.

Ahora bien, cuando la evolución de la *custodia* termina por incluir los daños dentro de los supuestos de hecho por los que se responde, coincidiendo así el ámbito de responsabilidad de la misma con el del *receptum nautarum*, es en este punto cuando se hace innecesaria la convención expresa de aumento de responsabilidad⁴⁰.

Esto explica el comentario de Ulpiano (Ulp., lib. 14 ad edictum D. 4, 9, 3, 1): sobre la utilidad de la *actio de recepto*:

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: squidem 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, quum sint civiles...».

Admitida su naturaleza como pacto autónomo, tal y como se desprende del texto, las fuentes jurídicas revelan la evolución del *receptum* en cuanto a la forma de concluirlo. En su origen se configuró como un pacto expreso (quizá, solemne),

³⁹ La doctrina mayoritaria entiende que en un primer momento era necesario un pacto expreso entre el naviero y el propietario de las mercancías transportadas para que el *receptum nautarum* fuera aplicable. Karlowa, O. (1901), *Römische Rechtsgeschichte*, vol. II, 1, Leipzig, Ed.: Verlag von Veit & Comp., p. 1318; Partsch, J. (1908), “Der Ediktale Garantievertrag durch *receptum*”, *ZSS*, 29, pp. 405 y ss.; Arangio-Ruiz, V. (1958), *Responsabilità contrattuale in diritto romano*, 2ª Ed. Jovene, Napoli, pp. 106 y ss.; Luzzato, G.I. (1939), *Caso fortuito e forza maggiore como limite alla responsabilità contrattuale I. La Responsabilità per custodia*, Milano, pp. 161 y ss.; Miquel, J. (1964), “*Periculum locatoris*. Richerche in tema di responsabilità contrattuale”, *ZSS*, 81, p. 182. No obstante, otros autores se posicionan a favor de que el pacto expreso fue necesario durante toda la época clásica, De Robertis, F.M., ‘*Receptum nautarum*’, p. 69 y ss; Ménager, L. R. (1960), “*Naulum et receptum rem salvam fore*”, *RHD* 38, pp. 197 y ss. E incluso ciertos autores abogan por la teoría de que el pacto siempre fue tácito, Sargenti, *Osservazioni sulla responsabilità*, p. 570.; Cannata, *Ricerche sulla responsabilità*, p. 105.

⁴⁰ González Romanillos, J.A. (2006), “Evolución de la responsabilidad del *nauta* en el Derecho Romano” *Foro, Nueva época* 3, pp. 483-491.

mediante la *adsignatio* de las cosas al armador, para más adelante⁴¹ comenzar a surtir efectos tácitamente, a través de la merca aceptación del envío de las cosas – mercancías, animales o equipaje–, para ser introducidas en la nave, posada o cuadra, aún sin consignación expresa. El *íter* de un estadío a otro, habría estado en la interpretación amplia del *receptum salvum fore*, entendiéndose *receptum* como el “recibo” de las mercancías depositadas, a partir de entonces, la cláusula se consideraría implícitamente incorporada a todo contrato de transporte en cuando las cosas fueran enviadas a la nave⁴².

De acuerdo con Papiniano 2 def. (D. 1.1.7.1. *De iustitia et iure*), –como analizamos al comienzo–, el *ius honorarium*, en su faceta enmendadora, vino a suplir las deficiencias del tráfico mercantil en Roma, promocionando las relaciones jurídicas y contratos de aquellos pequeños comerciantes, sustrato y asiento de su importante comercio. Como señalamos al inicio de este primer capítulo, no podemos instituir la afirmación categórica de que el Derecho romano, antiguo y vetusto, carecía de todo medio tuitivo del consumidor, pues a la luz del estudio del *receptum*, y del propio devenir histórico que le antevino, siempre instigado por la obtención de una mayor seguridad y equidad en el tráfico comercial, bien merecería ser llamado el derecho de Roma primer mecenas y protector de la parte débil del contrato⁴³.

⁴¹ Algunos autores han considerado que esta transformación solo pudo tener lugaren época postclásica o justinianeana, *vid.* Meyer-Termeer, *Die Haftung der Schiffer*, pp. 201 ss. Sin embargo, la doctrina más reciente entiende que debió de ser en el tardío derecho clásico cuando el *receptum* comenzara a realizarse tácitamente. En este sentido, Arangio-Ruiz, *Responsabilità contrattuale*, pp. 103 ss.; Robaye, R. (1987), *L'obligation de garde. Essai sur la responsabilité contractuelle en droit romain*, Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires Saint-Louis, p. 84 ; Földi, “Anmerkungen zum Zusammenhang zwischen...”, pp. 263- 291; Marrone, M. (1994), *Istituzioni di diritto romano* (2ª ed.), Palermo, Ed. Palumbo, p. 511; Russo Ruggeri, C. (1997), *Viviano, giurista minore?*, Milano, Ed. Giuffrè, pp. 91 ss; Petrucci, A. (2003), “Ancora sulla protezione dei contraenti con gli imprenditori nel diritto romano classico: il caso del *receptum nautarum, cauponum et stabulariorum*”, en *Estudios de Derecho Civil. Obligaciones y contratos. Libro homenaje a Fernando Hinestrosa 3*, Bogotá, Ed.: Universidad Externado de Colombia, p. 464.

⁴² En este sentido, Arangio-Ruiz, *Responsabilità contrattuale*, pp. 103 ss.; Luzzatto, *Caso fortuito*, pp. 157 y ss.; Miquel, J., «*Periculum locatoris*. Ricerche in tema di responsabilità contractuale», p. 182; Salazar Revuelta, “Configuración jurídica del *receptum nautarum cauponum et stabulariorum* y evolución de la responsabilidad recepticia en el Derecho Romano”, pp. 1092; González Romanillos, “Evolución de la responsabilidad del *nauta*”, pp. 491 ss.

⁴³ Petrucci, A. (2002), “Sobre los orígenes de la protección dada a los terceros contrayentes frente a los empresarios. Observaciones sobre algunas normativas del derecho romano clásico, *Roma y América. Diritto romano comune. Rivista di diritto dell'integrazione e unificazione del Diritto in Europa e in America Latina*, 13, pp. 233-252. ; ID. (2003), “Orígenes romanísticos de la buena fe objetiva en la contratación mercantil”, *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, 15, pp. 601-615 ; ID. (2003), “*Neque enim decipi debent contrahentes*”. “Appunti sulla tutela dei contraenti con un’ impresa del diritto romano tardo repubblicano e del principato”, en *Il ruolo della buona fede oggettiva nell’esperienza giuridica storica e contemporanea, Studi in onore di A. Burdese*, 3, Padova, pp. 89-103 ; ID.

1.3.Elemento objetivo de la protección edictal.-

Considerada la progresión del *receptum nautarum*, de pacto expreso y solemne hacia su consolidación como elemento tácito e implícitamente incluido en el contrato principal, comienza a entenderse la existencia virtual de acuerdo de voluntades entre las partes en lo relativo al régimen cualificado de responsabilidad *ex recepto*. Llegado a este extremo, conviene cuestionarse cuáles eran los bienes por cuya pérdida o destrucción respondía el *nauta*.

El elenco de cosas objeto del *receptum*, experimenta un paulatino acrecentamiento por parte de la jurisprudencia a lo largo del tiempo. Como rubrican las fuentes jurídicas, la interpretación jurisprudencial osciló de una postura restrictiva de la cláusula edictal hacia posicionamientos extensivos de la misma, ya ampliamente consolidados en la época Imperial.

Las cosas susceptibles de ser objeto del *receptum* vienen determinadas por la expresión edictal citada por Ulpiano 14 *ad ed.*, en D. 4, 9, 1, 6:

Ait praetor; 'quod cuius(que) salvum fore receperint': hoc est quamcumque rem sive mercem receperint. Inde apud Vivianum relatum est ad eas quoque res hoc edictum pertinere, quae mercibus accederent, veluti vestimenta quibus in navibus uterentur et cetera quae ad cottidianum usum habemus.

De ello se deduce que el Pretor prometía un *iudicium in factum* contra quitar *nauta*, *caupones* y *stabularii* –por extensión estos dos últimos, dado que el texto se refiere en exclusiva al *nauta*–, que no devolviese o lo hiciere de forma defectuosa todas aquellas mercancías que hubieran recibido con objeto de ser transportadas y a cuya guarda y custodia se comprometieron.

Ulpiano, haciéndose eco de lo que ya había apuntado el jurista Viviano, se acoge a la solución de considerar que la responsabilidad *ex recepto* nace únicamente del hecho de llevar o cargar las cosas en la nave, es decir de su introducción en la misma –*in navem illatae sunt*–⁴⁴.

(2002), “Ulteriori osservazioni sulla protezione dei contraenti con gli *institores* ed i *magistri navis* nel diritto romano dell’ età commerciale”, *IVRA*, 53, pp. 17-56; Salazar Revuelta, M. (2007), “El *receptum nautarum*, *cauponum et stabulariorum*: motivación de la intervención pretoria en el ámbito del transporte marítimo y terrestre”, *RGDR*, 8, pp. 1-51.

⁴⁴ Salazar Revuelta, “Configuración jurídica del *receptum nautarum cauponum et stabulariorum* y evolución de la responsabilidad recepticia en el Derecho Romano”, p. 1092 s: «El hecho de que Ulpiano se cuestione si el *nauta* responde solo de las cosas que le hubieran sido entregadas personalmente o, al contrario, por todo lo que sin serle entregado materialmente se introdujo en la nave,

El jurista severiano emplea el verbo ‘*infero*’, que posee diversas acepciones: “llevar dentro”, “cargar” o “introducir”. A la luz de esto, la responsabilidad del nauta emerge por la pérdida o daño de: las cosas objeto del negocio jurídico principal, cercioradas expresamente en el *pactum* mediante una explícita *assignatio* o consignación –*res adsignatae*–; las cosas introducidas en la embarcación pero no *impositae* –*res illatae* o *collatae*–; las cosas que no habiendo sido cargadas aún en la nave, hubieran sido enviadas con destino a la misma –*res in navem missae*, D. 4, 9, 1, 8–; y por último, basándose Ulpiano en las consideraciones de Pomponio⁴⁵, las cosas que no pudieron embarcarse debido a que perecieron en la costa, litoral, ribera o muelle. Ello es así, *quas semel recepit*, es decir, porque el nauta aceptó su recepción sin haberlas embarcado todavía.

A modo de corolario, Ulpiano hace una interpretación extensiva del término ‘*recipere*’. La recepción de las mercancías determina el nacimiento de la responsabilidad por custodia para el *exercitor*⁴⁶, pero la connotación jurídica del término es más extensa. Ulpiano establece una equivalencia entre la asunción de la responsabilidad por custodia de las cosas, con la entrega –tácita– de las cosas⁴⁷, dado que se entiende en todos los casos expuestos anteriormente, estas se hallaban dentro de la esfera de control del *nauta*. *Sensu contrario*, se desprende que todas las demás cosas que se encontraran en la embarcación y respecto de las cuales no hubiera habido una específica asunción de garantía a través de *receptum*, no entrarían en el ámbito de la responsabilidad *ex recepto*⁴⁸.

A mitad del s. I d.C., el ámbito objetivo de las acciones emanadas del *receptum* se dilató, dando cabida, en palabras del jurista Viviano, «no solo aquellos bienes

refleja una interpretación jurisprudencial restrictiva de la cláusula edictal que presupone cuanto menos la *assignatio* y que todavía no había sido superada; o bien demuestra que existía disparidad de opiniones al respecto.» ; Petrucci, “Ancora sulla protezione dei contraenti con gli imprenditori nel diritto romano classico: il caso del *receptum nautarum, cauponum et stabulariorum*”, p. 97; Russo Ruggeri, *Viviano giurista minore?*, pp. 91-93.

⁴⁵ Ulpiano 14 ad ed., en D. 4, 9, 3 pr. : *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.*

⁴⁶ Al respecto, López-Amor, M. (1994), “‘*Receptum argentarii*’. ‘*Receptum nautarum, cauponum, stabulariorum*’”, en *Derecho romano de obligaciones. Homenaje al Prof. J.L. Murga Gener*, Madrid, Ed. Centro de Estudios Ramón Areces, p. 723.

⁴⁷ Arangio-Ruiz, *Responsabilità contrattuale*, p. 116; Robaye, *L’obligation de garde...cit.*, pp. 84 s.

⁴⁸ Rodríguez González, A.M. (2004), *El ‘receptum argentarii’ en el Derecho romano clásico. Una propuesta de análisis*. Madrid, Ed. Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado, p. 186, apoyándose en Huvelin, *Études d’histoire du droit commercial romain*, p.136 y en los siguientes textos: D. 47, 5, 1, 3 y 4.

entregados e introducidos en el barco, si no también *quae mercibus accederent*, –las cosas que acceden a las mercancías y bienes de uso cotidiano–».

Reputados miembros de la doctrina romanista⁴⁹ defienden que si Viviano optó por el principio de la *accessio*⁵⁰ para aplicar el régimen recepticio a las cosas que no hubieran sido objeto del mismo, fue debido a que en esa época el *receptum*, todavía solemne y expreso, distaba mucho de ser *naturale negotii*. Sin embargo, esta inclusión marcó un hito en el *iter* evolutivo del *receptum* hacia su configuración como elemento implícito en el contrato, ya que la introducción de estos bienes como objeto del *pactum* supone, en sí misma, una excepción al régimen clásico de conclusión explícita del *receptum*.

Paulo (13 *ad ed.*), en D. 4, 9, 4, 2⁵¹, por su parte, ahonda más en las reflexiones de Viviano, incluyendo las pertenencias, provisiones y enseres que los clientes o viajeros portasen consigo (en el caso de las *cauponae* y *stabula*). El jurista hace una interpretación extensiva del objeto del *receptum*, destinando la protección edictal a estas cosas, aunque hubieran sido introducidas en la nave⁵² después de embarcar las mercancías objeto del transporte, no estuvieran expresamente garantizadas *salvum fore*, y respecto a las que no se hubiera satisfecho *vectura* alguna. En época imperial, esta concepción se erigiría como *opinio iuris*.

El motivo de la expansión objetiva obedece a la imperiosa necesidad pretoria de abarcar una casuística rica y completa, procurando así una mayor seguridad en el tráfico jurídico, frente a eventuales controversias. Limitando únicamente la responsabilidad de *exercitores* o *institores* a las cosas a ellos entregadas, el *periculum* seguía existiendo respecto de los efectos personales –depositados en las naves, posadas y pesebres–, no confiados al *negotiator*. Ciertamente, la confabulación fraudulenta de los *negotiatores* para lograr enriquecerse ilícitamente de los clientes, trascendió los límites del riesgo teórico, constituyendo como una lacra social para el

⁴⁹ De Robertis, '*Receptum nautarum*', p. 57.

⁵⁰ D. 4, 9, 1, 6: *quae mercibus accederent* y D. 4, 9, 4, 2: *quia haec ipsa ceterarum rerum locationi accedunt*.

⁵¹ *Vivianus dixit etiam ad eas res hoc edictum pertinere, quae post impositas merces in navem locatasque inferentur, etsi earum vectura nom debetur, ut vestimentur, penoris cottidiani, quia haec ipsa ceterarum locati accedunt*.

⁵² De este modo se amplía el régimen de responsabilidad *ex recepto*, de forma tácita, a aquellas cosas que no constituyen el objeto del contrato de transporte, cuya ubicación en la nave es circunstancial o fortuita, y que no se hayan aseguradas expresamente por el *receptum*, pero que igualmente acceden a bordo de la embarcación y cumplen una labor accesoria para el cliente. Vid. Zamora Manzano, J.L. (2000), *Averías y accidentes en el derecho marítimo romano*, Madrid, Ed.: Edisofer, p. 58.

Imperio. Así lo certifica Ulpiano 14 en su comentario *ad edictum* D. 4, 9, 1, 1 *in fine*: *cum ne nunc quidem abstineant huiusmodi fraudibus*.

La interpretación extensiva de la norma edictal por parte de la jurisprudencia encuentra su contrapunto en la posibilidad reconocida al titular del negocio, o persona autorizada por el mismo, de refutar deliberadamente el encargo de transporte o alojamiento de cualquier cliente y su mercancía, y por consiguiente no asumir responsabilidad de custodia alguna⁵³.

Ulpiano 18 *ad ed.*, recogido en D. 4, 9, 7 pr. *in fine*⁵⁴ alude a la existencia de un pacto de exoneración de responsabilidad que a veces podría acompañar al contrato del negocio jurídico principal –transporte o alojamiento–, por el cual el *exercitor* ponía de manifiesto, posiblemente de forma oral⁵⁵, que quedaba libertado de la eventual responsabilidad por los daños que sufriera las pertenencias de sus clientes⁵⁶,

⁵³ A raíz de esta concesión, Ulpiano no estima desmedido el endurecimiento del régimen de responsabilidad recepticia para los *negotiatores* porque tienen opción de rechazar el acuerdo. Ulp. 14 *ad ed.* D. 4, 9, 1, 1: *ne quisquam putet graviter hoc adversus eos constitutum: nam est in ipsorum arbitrio, ne quem recipiant.*; Salazar Revuelta, *La responsabilidad objetiva*, pp. 107-115.

⁵⁴ El comentario de Ulpiano está referido a la *actio damni adversus nautas, caupones et stabularios*, pero al ver compilado se ubicó en el título 4,9 del Digesto, lo que expresa que el sistema de la *praedictio* debía ser aplicado con frecuencia al *receptum*, antes de la época justiniana. En el mismo sentido, Bas. 53, 1, 16. Vid. Solazzi, S. (1960), “La responsabilità del vettore e D. 4, 9, 7 pr.”, en *Scritti di Diritto romano*, 3, Napoli, p. 203.

⁵⁵ Vid. Gayo 2 *ad ed. aedil. curul* D. 21, 1, 32: *venditor de morbo vitiove...praedicere iubetur*; Paulo 33 *ad ed.* D. 19, 1, 21, 1: *Si praedii venditor non dicat de tributo sciens, tenetur ex empto: quod si ignorans non praedixerit...non tenetur*; Gayo 3, 123: *...qui sponsores aut fideipromissores accipiat, praedicat palam...et de qua re satis accipiant et quot sponsores aut fideipromissores in eam obligationem accepturus sit*. En ninguno de estos textos dice que ningún documento escrito contuviera la *praedictio*, por lo que cabe presumir que se trataba de una declaración oral.

⁵⁶ Pese a que no se menciona expresamente en los textos del Digesto relativos al *receptum nautarum, cauponum et stabulariorum*, sí se contempla en el título 14.1, relativo a la *actio exercitoria*, y en el 14.3 sobre la *institoria*, la posibilidad que tienen los titulares de una empresa de navegación, en el caso de la *exercitoria* y en general, de cualquier tipo de *negotiatio*, para la segunda, de condicionar su responsabilidad, limitándola a los términos establecidos en la *praepositio* u acto de otorgamiento al *magister navis* o *institor* de los poderes de gestión en el cumplimiento de las actividades contractuales inherentes al ejercicio de la empresa o negocio de que se trate. Esto es, en la *praepositio* quedaban fijadas las condiciones generales en la contratación con dichas empresas (Vid. Ulpiano 28 *ad ed.* D. 14, 3, 11, 2 y 5, con indicación expresa del contenido de la *praepositio institoria*). De ahí la importancia de la debida publicidad (*proscriptio*), que se debía de dar a la *praepositio* para respetar el principio “*neque enim decipi debent contrahentes*”. A este respecto concurren toda una serie de exigencias o requisitos de publicidad, debidos a la elaboración jurisprudencial, que podemos observar en Ulpiano 28 *ad ed.* D. 14, 3, 11, 2-4, en concreto: “*palam proscriptum fuerit*”; “*proscribere palam sic accipimus claris litteris, unde de plano recte legi possit*”; “*non in loco remoto, sed in evidente*”; “*secundum loci condicionem, n equis causaris possit ignorantiam litterarum*”. En cuanto a la *praepositio exercitoris*, Ulpiano 28 *ad ed.* D. 14, 1, 1, 12 afirma el principio general: “*praepositio certam legem dat contrahentibus*”. El texto destaca, la exigencia de certeza acerca de los poderes de gestión conferidos al *magister navis* y especifica el tipo de contrato a celebrar con éste. No se mencionan, sin embargo requisitos de publicidad como los establecidos para la *praepositio institoria*. No obstante, éstos se pueden entender aplicables a la empresa de navegación. De esta forma, se puede deducir que el documento otorgado por el armador, sería exhibido por el *magister navis*, a petición de los terceros

eximiéndose de responder si la otra parte contratante hubiera aceptado los términos del pacto⁵⁷.

Item si praedixerit, ut unusquisque vectorum res suas servet neque damnum se praestaturum, et consenserint vectores praedictioni, non convenitur.

1.4. Sujetos implicados en la responsabilidad *ex recepto*.-

Del *pactum receptum nautarum, cauponum, stabulariorumque* emana una acción –*actio ex recepto*–, esgrimible cuando se procude una determinada contingencia –la pérdida o destrucción del objeto del *receptum*–, que hace nacer la responsabilidad recepticia, en virtud de la cual, el actor – legitimación activa –, tendrá derecho a ser desagraviado económicamente por la otra parte contratante ante quien se opone la *actio* – legitimación pasiva –.

Legitimado activamente para interponer la acción *de recepto* está cualquier persona que en aras de una operación comercial, pactara con otra la entrega de determinados cosas que habrían de serle reintegradas *salvas*. Los *verba edictales* comentados por Ulpiano 14 ad ed. (en D. 4, 9, 1 pr.), hablan de lo que se hubiera recibido de cualquier persona:

Quod cuiusque salvum fore receperint.

La intención pretoria residía en proteger a los clientes que contrataban los servicios de *nautae, stabularii* y *caupones*, de los hurtos o daños que pudieran sufrir las mercancías transportadas, o las cosas por ellos introducidas en los establecimientos. Por lo tanto, los clientes que hubieran concluido el *receptum* con cualquiera de los legitimados para ello, tienen derecho a interponer contra el titular del *negotia* la *actio de recepto*.

Ulpiano, basándose en el argumento de Pomponio⁵⁸ (D. 4, 9, 1, 7)⁵⁹, enuncia que resulta irrelevante si las cosas confiadas en custodia al *negotiator* pertenecían en

contratantes, en la nave, puerto, o sedes de la empresa. Este razonamiento lo extraemos de Wacke, A. (1994), “Die adjektivischen Klagen im Überblick”, ZSS 111, p. 306, que retoma la tesis ya planteada por Karlowa, *Römische Rechtsgeschichte*, p. 1124.

⁵⁷ Se exigía la concurrencia de dos condiciones: de un lado, que la *praedictio* por parte de *exercitor* (si *praedixerit*), y de otro, el *consensus* de los *vectores* (*et consenserint vectores praedictioni*). A cerca de ello, Solazzi, “La responsabilità del vettore e D. 4, 9, 7 pr.” pp. 197-203.

⁵⁸ Posiblemente en el libro XXXIV *ad ed.*, de Pomponio. Lenel, O. (1889), *Palingenesia iuris civilis* I-II, Leipzig, (reimpr. 1960: Graz), Ed.: Akademische Druck- u. Verlagsanstalt. .

régimen de propiedad al cliente. Independientemente de que no lo fueran, la obligación de devolución nace para el empresario respecto de la otra parte contratante –con quien concluyó el *receptum*–, no con el propietario de las cosas.

De otro lado, Paulo 13 *ad ed.* –en D. 4, 9, 1, 7–, expresa textualmente que si el armador hubiera recibido cosas dadas en *receptum* de otro armador, posadero o establero, igualmente quedaría obligado por el *receptum*. Lo que convierte en sujetos dignos de protección por el edicto a otros *exercitores*⁶⁰ de *naves*, o titulares de *caupona* y *stabula*, que hubieran acordado el *receptum* en el seno de un contrato mercantil entre comerciantes.

En cuanto a la legitimación pasiva, del estudio de D. 9, 1, 2 a 5 se deduce que corresponde directamente al *exercitor* (o titular de la *caupona* o *stabulum*), quien responde *per se*, o bien por el *receptum* contraído por su *magister navis*⁶¹, *institor* o factor de negocios –siendo esta la hipótesis más frecuente– e, igualmente, por el concluido por el personal por él autorizado para funciones comerciales o empleados que cumplan dentro de la *negotatio* específicas funciones de custodia (como, por ejemplo, los *navium custodes* o los *dietarii* en la empresa de navegación)⁶².

La responsabilidad del *dominus negotii* abarca, también, no solo la falta de restitución o la restitución defectuosa de las cosas imputable al personal de la empresa, sino también a la propia clientela: pasajeros de la nave o huéspedes de la *caupona*, conforme a lo determinado en: D. 4, 9, 1, 8 *in fine* (Ulp.14 *ad ed.*): ...*et factum non solum nautarum praestare debere, sed et vectorum*; D. 4, 9, 3 pr. (Ulp. 14 *ad ed.*, basándose en Pomponio): *Et ita de facto vectorum etiam Pomponius libro trigensimo quarto scribit...*; y D. 4, 9, 2 (Gai 5 *ad ed.prov.*): *sicut et caupo viatorum*.

pp. 25 s, n. 68. Vid. Kaser, M. (1978), *Römische Rechtsgeschichte* (2ª ed.), Göttingen, Ed.: Vandenhoeck und Ruprecht, p.191; Schulz, F. (1961), *Geschichte der römischen Rechtswissenschaft*, Weimar, Ed.: H. Böhlaus Nachfolger, pp. 148; 238; 246.

⁵⁹ *Item Pomponius libro trigensimo quarto scribit parvi referre, res nostras an alienas intulerimus, si tamen nostra intersit Salvat ese: etenim nobis magis, quam quorum sunt, debent solvi. Et ideo si pignori merces accepero ob pecuniam nauticam, mihi magis quam nauta tenitur, si ante eas suscepit.*

⁶⁰ Es la persona que obtiene la utilidad económica del barco, *vid.*, Gayo, 4, 71: *ad quem cottidianus nauis quaestus peruenit*; Por su parte, Ulpiano 28 *ad ed.* (D. 14, 1, 1, 15), determina que no se identifica necesariamente con el propietario del barco.

⁶¹ Es la persona a quien el *exercitor navis* encarga el ejercicio de la empresa de navegación, sus funciones podrían asociarse a las del capitán o patrón de la nave (incluyéndose tareas puramente técnicas de navegación y actividades económico-comerciales, como la contratación con terceros).

⁶² Los *navium custodes* cumplen funciones de seguridad, orden y vigilancia a bordo de la nave, evitando tumultos o reyertas, robos o daños en las mercancías y equipajes y malos augurios, al respeto, Petronio, *Satyricon*, 104 . Los *dietarii* en sentido estricto son considerados archiveros, secretarios o contables del *magister* o del *gubernator navis*.

Es preciso ubicar los límites de la responsabilidad de los legitimados pasivamente por el edicto: *exercitor* –persona que obtiene la utilidad o beneficio de la nave–, *praepositus* o personal autorizado. La responsabilidad *ex recepto* radica en el criterio objetivo del *periculum* empresarial, es decir, aquel peligro que asume toda persona dedicada profesionalmente a la actividad comercial por la ventura y suerte de sus negocios. Así pues, el *negotiator* no estará obligado a responder por los hurtos o daños acontecidos fuera del ámbito de su actividad empresarial, donde ya no alcance su esfera de control. Se entiende que quedará exonerado de responder por todo lo que se hubiera pactado fuera del ámbito empresarial⁶³. Así lo declara con firmeza Ulpiano 14 *ad ed.* en D. 4, 9, 3, 2:

Eodem modo tenetur caupones et stabularii, quo exercentes negotium suum recipient: ceterum si extra negotium receperunt, non tenebuntur.

En este aspecto no se establecen distinciones entre los huéspedes habituales, *inhabitatores* –de los que el *negotiator* responde siempre, porque él mismo *perpetuos elegit*– y clientes ocasionales, llamados *viatores*. Sin embargo, en las acciones penales *in factum*, –D. 47, 5, 1, 6 y D. 4, 9, 6, 3–, el titular de la empresa quedaba liberado de la responsabilidad por las actuaciones de los clientes de paso ocasionales.

⁶³ Salazar Revuelta, *Responsabilidad objetiva*, pp. 115-132.

CAPÍTULO SEGUNDO

LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS HOTELEROS EN EL DERECHO ACTUAL.-

2.1. Concepto y contenido básico del contrato de hospedaje.-

Podemos destacar la indefinición legislativa del contrato de hospedaje debido al mutismo de nuestros Códigos Civil y de Comercio. En contraposición una pléyade de prestigiosos autores en la doctrina se han afanado en dotarlo de una adecuada conceptualización.

Según De Diego⁶⁴, podría definirse como «contrato consensual en virtud del cual una persona se obliga a prestar a otro alojamiento y suministrarle alimentación mediante un precio». Mientras que otros autores ofrecen una definición de contrato de hospedaje en los siguientes términos «Se trata de un contrato *sui generis*, de carácter complejo (por los diversos contratos simples que lo integran), consensual y bilateral, en virtud del cual una de las partes (dueño de la hospedería) se obliga con respecto a la otra (huésped), a cederle el uso de determinadas habitaciones, a prestarle ciertos servicios, a la custodia de los efectos y a la reventa de ciertos objetos o energías industriales, a cambio de un precio»⁶⁵.

El tratadista Langle⁶⁶, establece que «es una relación jurídica entablada entre dos personas, de las cuales uno se obliga a prestar a otra un alojamiento, con los correspondientes servicios y con o sin suministro de alimentación, mediante precio». Añade a continuación el citado autor, «lo más fundamental es la cesión del uso de determinadas habitaciones, amuebladas; cesión que va naturalmente acompañada de ciertos servicios necesarios (limpieza, agua, luz,...) »⁶⁷. En parecidos términos, Castán Tobeñas⁶⁸, manifiesta que «se puede definir esta convención como un contrato consensual, por virtud de una persona que se obliga a prestar a otra alojamiento – suministrándole también o no alimentación –, mediante un precio. La parte que presta el albergue recibe la denominación de hostelero, posadero o fondista; la otra, la de

⁶⁴ De Diego, C. (1930), *Instituciones de Derecho Civil español*. Tomo II, 2, Ed. Juan Pueyo, Madrid, pp. 245-246.

⁶⁵ Cf. Álvarez del Manzano, F., Bonilla, A. y Miñana, E. (1916), *Tratado de derecho mercantil español comparado con el extranjero*. Tomo II, Librería General de Victoriano Suárez, Madrid, p. 557.

⁶⁶ Langle y Rubio, E. (1959), *Manual de Derecho mercantil español*, Tomo III, Ed.: Bosch, Barcelona, p. 270.

⁶⁷ *Ibid.*

⁶⁸ Castán Tobeñas, J. (1977), *Derecho Civil español, común y foral*. Tomo IV. Derecho de Obligaciones, Ed. Reus, Madrid, Ed.: Reus, p. 672.

huésped o viajero ». Ha de añadirse a lo anterior que además del servicio de alojamiento (habitación debidamente equipada), y, en su caso el servicio de comidas, el hostelero puede ofrecer otra serie de servicios complementarios acordes con la categoría oficial del establecimiento (recepción y consejería, mantenimiento de la habitación, lavandería y planchado, salones sociales, garajes, servicios de ocio...) ⁶⁹.

En cuanto al contenido básico de este contrato, podemos señalar en primer lugar, los elementos de índole personal que son fundamentalmente: el fondista (posadero, mesonero, hospedador,...), el huésped o viajero. Con respecto al primero la característica fundamental es la nota de industrialismo o profesionalidad, como consecuencia de la cual se convierte en oficio o menester suyo el admitir viajeros para albergarlos ⁷⁰. Respecto a la capacidad civil del fondista se realiza una remisión a las normas generales de contratación. Y en cuanto a su capacidad para ejercer una actividad relacionada con el hospedaje deberá obtener la autorización correspondiente, y constituirse en un industrial autorizado en cumplimiento de las disposiciones administrativas. Al huésped, por su parte, se le aplica la doctrina general de capacidad jurídica.

Elemento espacial, coincide con la noción de establecimiento mercantil, que según los tratadistas sería la fonda, instalación caracterizada por estar destinada esencialmente a hospedar ⁷¹.

En cuanto al elemento formal de este contrato, hay que destacar que no precisa de otorgamiento en una forma determinada como elemento determinante para su validez. El contrato de hospedaje puede pactarse válidamente de forma verbal o por escrito, y asimismo se puede concertar mediante el consentimiento tácito del viajero, habida cuenta de que el fondista se halla en oferta constante de público y, por tanto, es suficiente con que un particular cualquiera dé nacimiento a la relación jurídica

⁶⁹ Ya establecía el jurista Domat, M. (1766), *Les lois civiles dans leur ordre naturel. Le Droit Public et Legum Delectus*. Tomo I, Paris, Ed.: Chez la veuve Cavalier, (traducción de Hector Silva, 1998), p. 112 : «entre el hostelero y el viajero surge una convención por la que el hostelero se obliga con el viajero a alojarlo y custodiar su equipaje y sus caballos; y el viajero por su parte se obliga a pagar el precio»; Fragalli, (1958): “Albergo (contratto di)” en *Enciclopedia de Diritto*, Tomo I, Milano, Ed.: Giuffrè, p. 964; Marlasca Martínez, O. (2006), *Los establecimientos de hospedaje. Estudio histórico. Responsabilidades que derivan para los titulares de los mismos: de Roma al Derecho actual.*, Bilbao, Universidad de Deusto, pp. 73-75.

⁷⁰ Por lo tanto, cuando se trate de hospedajes meramente civiles, faltará todo carácter profesional o industrial, y no podrá hablarse tampoco de fondista.

⁷¹ Los establecimientos hoteleros, así como otro tipo de alojamientos están clasificados en grupos y categorías, en función de los requisitos técnicos de los mismos y por la calidad de sus servicios; las tarifas de precios se hallan en consonancia con tal clasificación.

aceptando dicha oferta⁷². A la par que en la regulación latina, basta con la introducción de los enseres de los viajeros en la *caupona* para entender nacida la responsabilidad objetiva por parte del *caupo*, actual fondista o empresario hotelero.

2.2. Distinción entre custodia directa y custodia indirecta.-

El régimen agravado de responsabilidad por la introducción de las pertenencias de los viajeros en la fonda, como analizamos en el Capítulo Primero, existe desde tiempos de Roma, sin embargo en aquella época su constitución se vio alentada por la mala fama de los mesoneros y fondistas, que perduraría durante siglos⁷³. Mas, y como nos ilustra Enneccerus⁷⁴, «actualmente, tal régimen no obedece a tales razonamientos, si no al deseo del legislador de dar al viajero una seguridad que él mismo no puede procurarse y que el hostelero más fácilmente puede y debe garantizar».

La responsabilidad nacida por los daños sufridos en las cosas del cliente hay que distinguir, en orden a su funcionamiento, dos hipótesis disímiles: según se trate de cosas introducidas en el establecimiento pero sobre las cuales el cliente conserva su posesión – sin entregarlas al titular del establecimiento – o, por el contrario, se trate de las cosas del cliente que han sido entregadas para su custodia por el titular del establecimiento. En el primer caso, puede hablarse de custodia indirecta (sin detención) y en el segundo, de custodia directa, siendo esta nomenclatura herencia de la doctrina italiana⁷⁵, a través de la recepción del Derecho romano, como podemos constatar.

El apelativo de “indirecta” pretende poner de manifiesto la falta de posesión inmediata de los bienes por parte del deudor de la obligación; a este respecto considera

⁷² Pérez Serrano, N. (1930), *El contrato de hospedaje en su doble aspecto civil y mercantil*, Madrid, Ed.: Impr. Huérfanos S.C., p 166; Marlasca Martínez, *Los establecimientos de hospedaje*, pp. 81-83.

⁷³ Uno de los grandes clásicos de la literatura universal es testigo fiel del desprestigio de los mesoneros, hablando así del ventero, Cervantes Saavedra, M. De, (1994), *Don Quijote de La Mancha*, Ed., Introducción y notas de Martín de Riquer de la Real Academia Española, Barcelona, Ed.: Editores S.A., p. 111: «Aunque él era andaluz, y de los de la playa de Sanlúcar, no menos ladrón que caco, ni menos maleante que estudiantado paje (...)»

⁷⁴ Enneccerus, L., Wolff, M., Kipp, T. (1966), *Tratado de Derecho Civil: Derecho de Obligaciones*, 3ª Ed., Vol. 2, Segunda parte, Barcelona, Ed.: Bosch (Traducción de Blas Pérez González y José Alguer y Micó; Adaptación de José Ferrandis Vilella), p. 660.

⁷⁵ Por ejemplo, Fragalli, “Albergo (Contratto di)”, pp., 963 ss. También Geri, V. (1978), *La responsabilità civile dell'albergatore*. 2ª ed., con apéndice en base a la Ley de 10 de junio de 1978, Milano, Ed.: Giuffrè, se refiere a la custodia directa en las pp. 53 ss., y a la indirecta, en pp. 89 ss. Asimismo la doctrina española también se refiere a estos dos tipos de custodia: entre otros Jordano Fraga, F. (1994), “Comentario a la STS 27/1/1994”, *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, 34, p. 363 ; Díez Soto, C. M. (1995), *El depósito profesional*. Barcelona, Ed.: Bosch, pp. 142 ss.; Represa Polo, Mª. P. (2004), *Responsabilidad de los establecimientos hoteleros por los efectos introducidos por los clientes*, Madrid, Dykinson S.L., pp. 90 ss. (custodia indirecta) y pp. 183 ss. (custodia directa).

Majello⁷⁶ que «la detentación del bien no constituye un presupuesto imprescindible de la responsabilidad por custodia». Más concretamente cuando se trata de cosas no entregadas para su custodia, la responsabilidad del hostelero por los daños derivados de la misma durante la estancia del cliente en el establecimiento no deriva del contrato de depósito, sino del deber de custodia que la ley (esencialmente los artículos 1783 s. del Código Civil), le impone aún en ausencia de aquella entrega⁷⁷. «Al hostelero (empresario/o profesional asimilado), se le impone *ex lege* la obligación de prestar seguridad a sus clientes, actuales y potenciales, respecto de las cosas que llevan consigo (y conservan en su poder), durante todo el tiempo en que permanezcan en el ámbito espacial del establecimiento hostelero»⁷⁸.

La responsabilidad de los hoteleros según los citados artículos está fundada en el riesgo empresarial o profesional⁷⁹, que tiene carácter público al ser frecuentado su negocio por cualquier viajero. Dicha responsabilidad nace por el hecho de la introducción en el hotel de los efectos por el huésped, sin necesidad de un previo contrato de depósito y sin requerirse la aceptación del fondista que queda desde ese momento y hasta la terminación del hospedaje, responsable de los daños o pérdidas de dichos efectos, tal y como ocurre en el *receptum* del Derecho romano. Es evidente que la responsabilidad de los hoteleros resulta agravada en relación con la que a los depositarios impone el artículo 1.766 del Código Civil.

La responsabilidad por custodia de las cosas cuya posesión mantiene el huésped, perdura en aquellos contratos en los que la prestación típica de una de las partes implica la obligación de confiar necesariamente algunos de los bienes personales en el local de la empresa del otro contratante, de forma que éste y sólo este puede ejercer la prestación de custodia⁸⁰. Más, específicamente, «la responsabilidad es extensible a todos aquellos establecimientos en los que el normal desarrollo de la actividad debitoria que allí se desenvuelve, presupone en el cliente una dificultad para proveer a la custodia de las cosas introducidas por necesidad o costumbre en los mismos, y una

⁷⁶ Cf. Majello, U. (1958), *Custodia e deposito*, Napoli, Ed.: Jovene, p. 146, nota 82.

⁷⁷ Jordano Fraga, *La responsabilidad contractual*, p. 500.

⁷⁸ *Ibid.*, “Comentario a la STS 27/1/1994”, p. 364.

⁷⁹ No obstante, el fundamento de esta figura no siempre ha sido el derivado del riesgo de empresa o profesional, en este sentido Sánchez Hernández, “El depósito derivado del hospedaje y la responsabilidad del hospedero”, p. 376: «Desde tiempos de Roma, el fundamento de esta figura se centraba en que el viajero no tenía opción y debía confiarse ciegamente en manos del fondista, por lo que se le atribuía a éste una especial responsabilidad, ya que nada puede atenuar su acción odiosa o punible, sin culpa alguna del viajero por haber colocado tan mal su confianza».

⁸⁰ Majello, *Custodia e deposito*, p. 152; Borrel y Soler, A.M. (1955), *Derecho Civil español*. Tomo III, *Obligaciones y Contratos*, Barcelona, Ed.: Bosch, p. 518.

mayor facilidad del deudor – empresario para tal custodia –. Es decir en todos aquellos casos en que, con arreglo a la buena fe, el pleno disfrute de la prestación principal deba comprender la prestación accesoria de garantía o custodia por parte del titular del establecimiento público en que aquélla se presta»⁸¹.

Abordada la custodia indirecta, procedemos a puntualizar la cuestión de la custodia directa, respecto de la cual Represa Polo⁸² sostiene que, «en el marco de la relación hospedero-viajero, el término custodia directa es empleado para definir la relación que les une, en virtud de la cual el viajero entrega al hostelero alguna de las pertenencias introducidas en el hotel, con el fin de que este las guarde». Existe una responsabilidad por custodia en las cosas entregadas que tiene su origen en un contrato de depósito con carácter accesorio de otro principal, el contrato de hospedaje⁸³. De tal forma, «el contrato de depósito asumirá unos perfiles peculiares en aquellos casos en que aparezca como contrato accesorio de otras actividades principales, diferenciándose con ello de los contratos de depósito autónomos»⁸⁴.

Concretamente, «en el marco de la relación hospedero-viajero, el término custodia directa es empleado para definir la relación que los une, en virtud del cual el viajero entrega al hostelero alguna de las pertenencias incluidas en el hotel, con el fin de que este las guarde»⁸⁵. Resulta destacable en esta materia, de conformidad con los usos y costumbres, y en conjunción con el artículo 1258 del Código Civil, que podría formar parte de este depósito la “prestación debida del hostelero”, en virtud de la cual éste no podría reusar de almacenar y custodiar los efectos y pertenencias de sus clientes salvo por causa justificada – tamaño excesivo de las mercancías, necesidades especiales de almacenamiento,... –⁸⁶.

Igualmente y en palabras de Jordano⁸⁷: «no obstante el distinto fundamento (contractual y legal) en que se apoya la responsabilidad del hostelero por la custodia directa e indirecta, su régimen de responsabilidad es el mismo: se trata, en definitiva, en ambos casos, de una responsabilidad por custodia, por daño, pérdida o sustracción de las cosas (entregadas o introducidas, responsabilidad legal o contractual)».

⁸¹ Jordano Fraga, *La responsabilidad contractual*, p. 519.

⁸² Represa Polo, *La responsabilidad de los establecimientos hoteleros*, p. 93.

⁸³ Funaioli, (1957): “Albergatore, albergo”, en *novissimo Digesto italiano*. Tomo I, Torino, pp. 439 ss.

⁸⁴ Díez Soto, C. M. (1995), *El depósito profesional*, Barcelona, Ed.: Bosch, p. 144.

⁸⁵ Represa Polo, *Responsabilidad de los establecimientos hoteleros*, p. 183.

⁸⁶ A colación se puede apreciar el artículo 1776 del Código Civil: “El depositario que tenga justos motivos para no conservar el depósito, podrá, aun antes del término designado, restituirlo al depositante; y, si éste lo resiste, podrá obtener del Juez su consignación”.

⁸⁷ Jordano Fraga, *Responsabilidad contractual*, p. 510.

Como colofón, podríamos concluir que cualquier actividad profesional relacionada con la custodia directa de los bienes o pertenencias de los clientes, implicará el compromiso de un régimen agravado de responsabilidad para el empresario, ya sea por la aplicación – directa o por analogía – del régimen especial de los artículos 1.783 y 1.784 del Código Civil (que afrontaremos en el siguiente apartado), o por el acogimiento del régimen general de responsabilidad, atendiendo a las circunstancias de la propia actividad profesional⁸⁸, y de acuerdo a la opinión de Díez Soto, «se llega por ambos caminos a un sistema fundado en la imputación al empresario de la responsabilidad por el inexacto cumplimiento de su obligación derivado de causas incluidas en el ámbito de su actividad»⁸⁹.

2.3. Regulación del hospedaje en el ámbito nacional y comunitario.-

2.3.1. Regulación en el Código Civil.

La regulación que contiene el Código Civil a cerca del contrato de hospedaje es escueta, se circunscribe básicamente a su mención en los artículos 1.783 y 1.784⁹⁰, los cuales versan sobre el régimen de responsabilidad atribuible a fondistas y mesoneros⁹¹.

La previsión que realiza el artículo 1.784 Cc, recoge el testigo de la *exceptio labeoniana* – abordada en nuestro Capítulo Primero –, *alma mater* de la idea de exención de responsabilidad de los empresarios marinos y hoteleros, prevista en sus orígenes para los antiguos *nautas*, *caupones* y *stabularios*.

⁸⁸ Díez Soto, *El depósito profesional*, p. 146.

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ Artículo 1.783 Cc: “Se reputa también depósito necesario el de los efectos introducidos por los viajeros en las fondas y mesones. Los fondistas o mesoneros responden de ellos como tales depositarios, con tal que se hubiese dado conocimiento a los mismos, o a sus dependientes, de los efectos introducidos en su casa, y que los viajeros por su parte observen las prevenciones que dichos posaderos o sus sustitutos les hubiesen hecho sobre cuidado y vigilancia de los efectos”. Artículo 1.784: “La responsabilidad a que se refiere el artículo anterior comprende los daños hechos en los efectos de los viajeros, tanto por los criados o dependientes de los fondistas o mesoneros, como por los extraños; pero no los que provengan de robo a mano armada, o sean ocasionados por otro suceso de fuerza mayor”; Marlasca Martínez, *Los establecimientos de hospedaje*, pp. 85-88.

⁹¹ El Código Civil emplea los apelativos de “fondista” y “mesonero”, para referirse a los empresarios titulares de “fondas y mesones”. Es posible que estos términos nos resulten en la actualidad anacrónicos y propios de la época decimonónica en la que el Código fue redactado. De acuerdo a la opinión del político republicano Quinto Mucio Escévola, compilada en Manresa y Navarro, J. M. (1952), *Comentarios al Código Civil*, Tomo XXVII, Madrid, Ed.: Instituto Editorial Reus, p. 527: «deben entenderse “fondistas y mesoneros”, todos aquellos empresarios que se dedican profesionalmente a la actividad de alojamiento de otras personas extrañas, llamadas clientes». Ha sido la imprecisión ocasionada por lo arcaico de los apelativos, que se ha hecho necesaria la tarea de precisar su significación tal y como afirma Represa Polo, *Responsabilidad de los establecimientos hoteleros*, pp. 91 ss.

Actualmente podríamos referirnos a los citados empresarios y a sus establecimientos con una nomenclatura más adecuada, “hosteleros”⁹². Desde su regulación en la inicial redacción del Código Civil, allá en los postreros años del siglo XIX, el régimen de la responsabilidad prevista para los titulares de estos negocios no se ha visto alterado. El empresario responderá como un depositario, por aquellos bienes que los clientes hayan introducido en sus establecimientos. No obstante, los señalados artículos 1783 y 1784 Cc, anteriormente expuestos, establecen una serie de requisitos *sine qua non* nacería la responsabilidad⁹³.

Lo establecido en el artículo 1.783 se completa con la delimitación de los sujetos responsables por los daños padecidos por las pertenencias de los clientes que realiza el artículo siguiente. Los titulares de establecimientos hosteleros (“mesoneros” y “fondistas”, como aún se refieren los preceptos), responderán por los menoscabos cometidos por sus propios actos o los de sus operarios y personas que bajo su supervisión trabajen – culpa *in eligendo* –. La extensión de la responsabilidad por los actos cometidos por “extraños” u otros huéspedes, se erige sobre la obligación del fondista de vigilar el tránsito de personas que acceden en su establecimiento aunque no fueran huéspedes⁹⁴.

Indudable es la influencia de la doctrina gala en nuestro Código Civil. No obstante, de forma coetánea a nuestra etapa codificadora – Código Civil vigente desde el 1 de mayo de 1.889 –, en Francia comenzó a reformarse el régimen de responsabilidad de los hosteleros – Ley de 18 de abril de 1.889 –, limitándose, por ejemplo, la cuantía de su responsabilidad. Por su parte, los Códigos del siglo XX⁹⁵, comienzan a erradicar la consideración de depósito necesario, siendo sustituido por una modalidad especial de depósito, depósito hostelero.

Como expresa Marlasca Martínez, «la legislación española recoge en estos artículos el antiguo *receptum cauponum*, reconociendo su peculiaridad y asimilándolo al depósito necesario (el artículo 1.783Cc., cuando dice, *se reputa también depósito*

⁹² Vid. Jordano Fraga, F. (1985), “Las reglas particulares de la responsabilidad contractual”, *Revista crítica de Derecho Inmobiliario*, 61, p. 639. De igual forma, ID. (1987), *La responsabilidad contractual*, Madrid, Ed.: Civitas, p. 498.

⁹³ El artículo 1783 parece exigir la introducción de los efectos personales en los establecimientos de alojamiento, conociendo de la misma por parte de los fondistas, mesoneros o sus dependientes. Finalmente la actuación diligente de los viajeros mediante el cumplimiento de las prevenciones realizadas por los fondistas o sus dependientes para la conservación de sus pertenencias.

⁹⁴ Sánchez Hernández, “El depósito derivado del hospedaje y la responsabilidad del hospedero”, p. 537.

⁹⁵ Código Civil italiano de 1942; Código suizo de Obligaciones de 1980; Código neerlandés de 1992; también el Proyecto de Código civil argentino de 1998.

necesario...), de esta forma el Código distribuye los antiguos *recepta* de la regulación romana entre el contrato de transporte (art. 1.601), donde encaja precisamente el *receptum nautarum*, y el de depósito, en los artículos citados»⁹⁶.

En aquellos supuestos en los que, mediando contrato de hospedaje, una persona ocasionalmente da alojamiento a terceros, no resultará de aplicación lo previsto en estos artículos, dado que estos están dirigidos a la actividad profesionalizada de hospedaje⁹⁷.

La responsabilidad del hostelero nacida de los daños sufridos en el equipaje de los huéspedes o viajeros durante su estancia en la posada es de naturaleza contractual, por lo tanto y en virtud del artículo 1967. 4º del Código Civil – sobre la prescripción para la reclamación de deudas derivadas del hospedaje⁹⁸ – el viajero dispondría del plazo de 15 años (a contar desde que se produjo el siniestro), para exigir al posadero una cuantía indemnizatoria por los daños sufridos⁹⁹. En cuanto a los viajeros que contraten el hospedaje en el marco de una relación de viaje combinado, el artículo 13 de la Ley de Viajes combinados¹⁰⁰, establece el plazo de dos años para la prescripción de las acciones de reclamación por daños en el equipaje de los huéspedes contra el organizador o detallista, o directamente al hostelero.

Un extremo que conviene resaltar es el llamado, “privilegio del hostelero”¹⁰¹. Conforme a la opinión de Pérez Serrano¹⁰², «Si el viajero no suele conocer al albergador, y por ello, y, además, por la confianza que en el mismo ha de depositar, se organiza en beneficio suyo una responsabilidad excepcional y severísima del hostelero, no es menos natural que éste goce por compensación, y como contrapartida, de un derecho especial sobre bienes aportados por el huésped, ya que en la mayoría de las ocasiones tampoco lo conocerá, ni podrá conocer su solvencia». Este privilegio del hostelero que actúa como garantía del pago de los huéspedes, encuentra sus raíces en

⁹⁶ Marlasca Martínez, *Los establecimientos de hospedaje*, p. 88.

⁹⁷ Habrá que estar a lo dispuesto en el artículo 1103 del Código Civil., Libro IV “de las obligaciones y contratos”, Título primero, Capítulo II, “De la naturaleza y efectos de las obligaciones”, en este sentido Vid. Represa Polo, *Responsabilidad de los establecimientos hoteleros*, pp. 94 s.

⁹⁸ Actualmente todas las legislaciones establecen una garantía o privilegio a favor del fondista, para el cobro de sus créditos contra el cliente y recayendo sobre los efectos que éste haya introducido en su establecimiento. Vid. Marlasca Martínez, *Los establecimientos de hospedaje*, p. 117-119.

⁹⁹ Para algunos autores, dada la naturaleza de los daños cuya indemnización se pretende, este plazo se considera excesivo, Vid. Represa Polo, *La responsabilidad de los establecimientos hoteleros*, p. 173.

¹⁰⁰ La Ley de 21/1995, de 6 de julio, reguladora de los viajes combinados, en cumplimiento de la Directiva del Consejo de la Comunidad Europea 90/314, de 13 de junio de 1990. Vid. Martínez Espín, P. (1999), *El contrato de viaje combinado. Antecedentes, Derecho Comparado, Estudio normativo y jurisprudencial*. Murcia, Ediciones de la Universidad de Castilla La Mancha, pp. 40 ss.

¹⁰¹ Marlasca Martínez, *Los establecimientos de hospedaje*, pp. 119-121.

¹⁰² Pérez Serrano, *El contrato de hospedaje*, p. 278.

el derecho histórico francés¹⁰³ y se hace eco de él el art. 1.922 del Código Civil, dedicado a los créditos de cobro preferente, en cuyo apartado 5º reconoce tal categoría los créditos derivados del hospedaje, sobre los muebles del deudor existentes en la posada¹⁰⁴.

Respecto del objeto del privilegio del hostelero, el Código Civil distingue entre: los efectos del viaje que trae consigo, y los que introduce con posterioridad el viajero en la posada o establecimiento de análogas características¹⁰⁵. El artículo presume *iuris tantum* el derecho de propiedad dominical del viajero sobre los efectos que trae consigo, sin embargo de acuerdo a Manresa y Navarro,¹⁰⁶ «esa presunción de la ley no puede perjudicar el derecho de terceros. Y por lo tanto, si se probase que los bienes citados eran de otra persona distinta cesará la preferencia y no podrá menos de prosperar la tercería de dominio que respecto de ellos se impusiere».

La legitimación activa para hacer uso del privilegio corresponde a los posaderos, en virtud de artículo 1926.4 del Proyecto de Código Civil de 1851 y el artículo 175 de la costumbre de París. En nuestro Código Civil de 1889 no se refiere a ello, no obstante se desprende de la lectura del apartado 5º del artículo 1922, que podrá ser alegado el privilegio por la persona dedicada profesionalmente al hospedaje¹⁰⁷.

Nuestro Código Civil, en su artículo 1967¹⁰⁸ implanta en el marco de la prescripción trienal las acciones para el cumplimiento de la obligación de abonar al posadero la comida y habitación¹⁰⁹.

La prescripción está referida a aquellos créditos a favor del hotelero, frente a profesionales de una determinada actividad. No obstante, los créditos que posea de los clientes, seguirán las reglas generales de prescripción. Igualmente quedaría fuera del ámbito de aplicación del artículo, los créditos a favor de hosteleros que tuvieran su

¹⁰³ Artículo 175 de la Costumbre de París, concedía este privilegio sobre los bienes y caballos hospedados, junto con un derecho de tales bienes hasta que el posadero estuviera pagado, Vid. Guillón Ballesteros, A. (1982), “Comentario al artículo 1922 del Código Civil”, en Albadalejo, M. (dir.), *Comentarios al Código Civil y Compilaciones forales*, Tomo XXIV, Madrid, Ed.: EDESA, p. 627

¹⁰⁴ Artículo 1922 del Código Civil: “Con relación a determinados bienes muebles del deudor, gozan de preferencia: 5.º Los de hospedaje, sobre los muebles del deudor existentes en la posada.”.

¹⁰⁵ *Ibid*, p. 713.

¹⁰⁶ Manresa y Navarro, J.M. (1931), *Comentarios al Código Civil español*. Tomo XII, Madrid, Instituto Editorial Reus, p. 627.

¹⁰⁷ Lo que excluye a todos aquellos empresarios hosteleros, a quienes la terminología tradicional no designe “posaderos” (v. gr. dueños de restaurantes, locales de consumo de bebidas). Sostiene esta opinión Guillón Ballesteros, “Comentario al artículo 1922 del Código Civil”, p. 713.

¹⁰⁸ El Proyecto de 1851 lo establecía en el artículo 1973, fijando el tiempo de prescripción en un año.

¹⁰⁹ “Por el transcurso de tres años prescriben las acciones para el cumplimiento de las obligaciones siguientes: 4.ª La de abonar a los posaderos la comida y habitación, y a los mercaderes el precio de los géneros vendidos a otros que no lo sean, o que siéndolo se dediquen a distinto tráfico”; Marlasca Martínez, *Los establecimientos de hospedaje*, pp. 121 s.

origen en conceptos distintos al de habitación y comida (por ejemplo, comunicación telefónica, uso de internet,...).

En cuanto al cómputo del tiempo de prescripción del crédito de hosteleros, existen diversas opiniones. Destaca Díez Picazo¹¹⁰, quien entiende que la sistematización ha de comenzar en el momento en que el hospedaje cese.

2.3.2. Referencia a la Convención europea sobre responsabilidad de los hosteleros.

El desfase normativo en materia de responsabilidad de hosteleros que destilaban los Códigos europeos decimonónicos, desembocó en la firma del Convenio del Consejo de Europa sobre responsabilidad de los hoteleros por los objetos de los viajeros introducidos en sus establecimientos, el 17 de diciembre de 1962. Las directrices y preceptos contenidos en el Convenio se han integrado en los ordenamientos jurídicos de los Estados firmantes, propiciando las correspondientes reformas legislativas. Sin embargo, España, pese a su participación en la elaboración no ha ratificado su contenido.

Grosso modo, el Convenio establece las líneas generales de la responsabilidad de los hoteleros y establecimientos asimilados, sin introducir demasiadas novedades en la materia. Establece una distinción entre la custodia directa (artículo 1, responsabilidad ilimitada, artículo 2, supuestos de custodia directa) y custodia indirecta (responsabilidad limitada). De igual forma hace referencia en su artículo 3 a los supuestos que hacen cesar la responsabilidad del hotelero respecto de los daños causados en el equipaje y pertenencias de sus huéspedes.

La intención regulatoria del Convenio reside en procurar un régimen europeo de responsabilidad que dé cabida a una rica casuística. Ello tiene una finalidad tuitiva del consumidor de los servicios de hostelería, y del propio titular de estos establecimientos, aportándole un plus de seguridad en el marco del riesgo empresarial de su actividad¹¹¹.

¹¹⁰ Díez-Picazo y Ponce de León, L. (1964), *La prescripción en el Código Civil*, Barcelona, Ed.: Bosch, pp. 212 s.

¹¹¹ Marlasca Martínez, *Los establecimientos de hospedaje*, pp. 123-127.

CAPÍTULO TERCERO

LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO. ALGUNOS EJEMPLOS DERIVADOS DEL DERECHO ROMANO.-

3.1. *Excursus* evolutivo de la configuración de los contratos de transporte marítimo en la tradición histórico jurídica española.-

Durante la época romana se habría logrado hacer del comercio transmarino una materia jurídica caracterizada por su internacionalidad. Multitud de *negotiatores* recorrían las provincias anexionadas al Imperio estableciendo relaciones mercantiles¹¹². Por ello, cuando un derecho mercantil comienza a abrirse camino entre los usos, costumbres, normas corporativas o *stylus mercatorum*¹¹³ – convertido el Derecho romano en *Ius Commune* que resolvía las lagunas a las que el derecho mercantil no se refería –, las normas del mar constituían un conjunto independiente, observado por todos los pueblos navegantes¹¹⁴.

Cuando la Península fue invadida por los bárbaros, los invasores, conscientes de su superioridad, recogieron las instituciones romanas y continuaron su desenvolvimiento, yuxtapuestas a sus (exiguos) *iura propria*. No encontramos una especial regulación en el Código de Eurico, aunque D’Ors atribuye a la época euriciana las cuatro leyes que aparecen como *antiquae* en el LV. 11, 3, 1-4 (*de transmarini negotiatoribus*), que se refieren a una jurisdicción especial para los mercaderes de ultramar (los *telonarii*)¹¹⁵; a la venta por parte del *negotiator transmarini* de las cosas robadas¹¹⁶; a la prohibición de exportar siervos¹¹⁷ y a la fijación de una tasa para el alquiler de siervos¹¹⁸. En opinión de este autor, Eurico había extendido su dominio por toda la costa mediterránea de la Galia y es natural que

¹¹² Beneyto Pérez, J. (1930), *Instituciones de Derecho histórico español*, Vol. II, *Obligaciones y contratos. Sucesiones. Derecho Profesional*, 1ª ed., Barcelona, Ed. Bosh, p. 238.

¹¹³ Para un completo estudio de los orígenes corporativos de nuestro Derecho mercantil y su desarrollo intermedio hasta la Codificación, vid. Petit, C. (1990), “Derecho mercantil: entre corporaciones y Códigos”, en *Hispania. Entre los derechos propios y derechos nacionales. Atti dell’incontro si studio Firenze-Lucca 25, 26, 27, Maggio 1989* (a cura di Clavero, B., Grossi, P. y Tomás y Valiente, F.), Tomo I, Milano, pp. 315-500.

¹¹⁴ González-Lebrero, R.A. y Rodolfo, A. (1998), *Curso de Derecho de la navegación*, Bilbao, Ed: Servicio Central de Publicaciones & Escuela de Administración Marítima, p. 29.

¹¹⁵ LV. 11, 3, 2: *Ut transmarini negotiatores suis et telonariis et legibus audiantur.*

¹¹⁶ LV. 11, 3, 1: *Si transmarini negotiatores rem furtivan venderé detegantur.*

¹¹⁷ LV. 11, 3, 3: *Si transmarinus negotiator mercennarium de locis nostris secum transtulerit.*

¹¹⁸ LV. 11, 3, 4: *Si transmarinus negotiator mercennarium pro commercio suscepit.*

ello diera ocasión para la reglamentación del comercio marítimo, siendo los puertos de aquellas costas –en especial el de Marsella–¹¹⁹, de un intenso tráfico comercial.

Posteriormente en el Breviario de Alarico (lib. II), se observan dos disposiciones que están palmariamente relacionadas con el comercio del mar: la *Lex Rhodia de jactu* y la *Pecunia traiecticia* o préstamo marítimo. Ambas constituyen una remisión al conjunto de normas consuetudinarias que reciben genéricamente el nombre de *Lex Rhodia*, como legislación propia del mar, no solo de la época romana (D. 14, 2), sino también de la Alta Edad Media¹²⁰. Por su parte, el *Liber Iudiciorum* habla de los mercaderes de ‘*ultra portos*’, y dice que deben ser juzgados por sus propios jueces y leyes (lib. XI, título 3, ley 2)¹²¹.

La invasión islámica en el año 711 no removi6 las vigentes normas del Fuero Juzgo, recopiladas a finales del siglo VII, formando un compendio de normas romanas, bárbaras y can6nicas.

Siguiendo en este *6ter* hist6rico a Gonz6lez-Lebrero, hemos de mencionar en materia mercantil y mar6tima a las Costumbres de Valencia, que datan de 1250, y conten6an important6simas normas en materia de obligaciones y responsabilidad. Pero no ser6a hasta el C6digo de las Siete Partidas de Alfonso X el Sabio cuando se compilaran casi la totalidad de normas jur6dicas esparcidas por el territorio espa6ol, en lo que respecta a usos y costumbres del comercio mar6timo¹²².

Llegado 1492, el descubrimiento de Am6rica plante6 a Espa6a la necesidad de una legislaci6n mar6tima y comercial particular. El comercio con las Indias fue reglamentado y vigilado por la “Casa de Contrataci6n” de Sevilla, de donde se expidieron Ordenanzas como las *Ordenanzas para seguros mar6timos*, que formaron el *Prior y C6nsules de la Universidad de mercadores de Sevilla*, con respecto a la

¹¹⁹ D’Ors, A. (1997), “Los transmarini negotiatores (Sobre LV. 11, 3, 1-4)”, en *Parerga hist6rica*, Pamplona, Ed.: Publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad de Navarra, pp. 215 ss.

¹²⁰ Sobre esta legislaci6n, D’Ors, Ibid., pp. 221 s: «*Los visigodos, al aceptar esta legislaci6n especial, no hac6an m6s que, como siempre, insertarse en la tradici6n romana. Y no se trata de que los visigodos, al ocuparse de la protecci6n de los caminantes y extranjeros, legislaron tambi6n sobre el tr6fico mar6timo, si no que respetaron en el derecho mar6timo internacional en bloque para su aplicaci6n a los litigios entre los mercaderes de ultramar*» (p. 222).

¹²¹ Minguij6n Adri6n, S. (1943), *Historia del Derecho espa6ol* (3^a ed.), Barcelona, Ed. Labor S.A., p. 72.

¹²² En concreto, en el T6tulo 9, Partida 5 (De los navios et del precio dellos), leyes 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 12, encontramos una indudable recepci6n de la *Lex Rhodia*, tal y como aparec6a reflejada en el texto justinianeo. Para un estudio en torno a la recepci6n del derecho mar6timo romano en las Partidas, *vid.* Arias Bonet, J.A. (1971), “Derecho mar6timo en las Partidas”, en *Studi in onore di E. Volterra*, 3, Milano, pp. 105-121.

navegación de las Indias Occidentales (1555); si bien el ordenamiento principal fue la *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, promulgada en 1680¹²³.

La nacionalización de la normativa navegatoria no sería más que consecuencia de la consolidación del poder real y la formación de los grandes Estados. Con el reformismo borbónico se reorganizaron los antiguos Consulados y de las dispersas normas y prácticas de funcionamiento. Cabe citar como un auténtico Código Mercantil, a las *Ordenanzas del Consulado de Bilbao*, promulgadas por Felipe V en 1737, que inicialmente se promulgaron para la villa de Bilbao, pero que la jurisprudencia convirtió en generales para toda España y sus colonias Americanas. Se aportaba la novedad de contemplar en un mismo cuerpo legal los derechos terrestre y marítimo, considerados en la época materia normativa diferenciada¹²⁴.

De este liviano recorrido por la historia de nuestro derecho marítimo podemos advertir cómo a pesar de las peculiaridades nacionales del comercio, existen instituciones típicas de las transacciones marítimas que tienen su base en el mundo antiguo, mucho antes de la existencia de las normas mercantiles a la que por circunstancias fortuitas, van ligadas¹²⁵.

Aunque el mandato y el arrendamiento de obras y servicios cubren casi toda la contratación de gestión en nuestro Derecho histórico español, el desarrollo de algunos servicios particulares conlleva el nacimiento de algunos contratos. Uno de ellos es el contrato de transporte, en virtud del cual una persona denominada “porteador”, conduce o transporta las cosas de otra, llamada “cargadora”. El contrato de transporte marítimo se desarrolló principalmente en el derecho marítimo bajo medieval, en la figura del contrato de “fletamento”¹²⁶, un contrato típico de transporte en el que quien cede el barco debe responder de la mercancía transportada¹²⁷.

¹²³ Heredia Herrera, A. (1970), “Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de cargadores a Indias en Sevilla y Cádiz”, *Anuario de Estudios Americanos*, 27, pp. 219-279; ID., “Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla”, en *Archivo Hispalense*, 171-173, pp. 149-183; Miguel Bernal, A. y García Baquero, A. (1973), *Tres siglos del comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*, Sevilla, Ed.: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, pp. 53 ss.

¹²⁴ Probablemente aquí jugó, como sostiene Petit, C. “Derecho mercantil: entre corporaciones y códigos...”, pp. 379-380, un papel decisivo el modelo ofrecido por la *Curia Philipica* de Juan Hevia de Bolaños, donde se abordan conjuntamente; P. 380: «esa circunstancia hubo de favorecer la difusión de las Ordenanzas en unos Consulados que, como los creados en la España del siglo XVIII, desde un mismo nombre oficial proclamaban su vocación marítima y terrestre».

¹²⁵ En expresión de González-Lebrero et al., *Curso de Derecho de la navegación*, p. 33.

¹²⁶ La doctrina y las fuentes de nuestro derecho histórico lo configuran como un contrato de transporte. Vid. Cerdá Alberó, F. (2003), “Los contratos de fletamento: fletamento por viaje, fletamento por tiempo, otras modalidades de fletamento”, en AA.VV., *El contrato de transporte*, vol. I., Madrid, Consejo General del Poder Judicial, pp. 89 ss.

¹²⁷ Vid. Lalinde Abadía, J. (1983), *Derecho histórico español* (3ª ed.), Barcelona, pp. 475 y 479.

La prestación característica en el fletamento es el transporte de mercancías. Así se expresa en las Ordenanzas de Bilbao, concretamente en su capítulo XVIII (De los fletamentos de Navíos, y los conocimientos que hacen los Capitanes, ó Maestres, y su forma). De este modo pasa a nuestro derecho codificado, como ya se advierte en la propia Exposición de Motivos del Proyecto de Código de Comercio, presentado a las Cortes el 18 de marzo de 1882, en su parte rubricada como “Transportes marítimos”¹²⁸.

Esta concepción se observará en el articulado del Código de Comercio de 1885, al establecer como obligación fundamental del fletante “conducir” las mercancías (art. 652.2.7ª) y la del fletador el pago del flete, siempre que se verifique el transporte (arts. 657; 661 Cco.).

La solución que se adopte en torno a su naturaleza jurídica y contenido del contrato de fletamento tiene importantes consecuencias prácticas, sobre todo por lo que respecta a la responsabilidad por daños irrogados a las mercancías, según el fletante asuma la obligación de transportar las mercancías o su obligación se ciña exclusivamente a la navegación. En nuestro derecho histórico ha quedado patente la finalidad del transporte. Ahora bien, en la actualidad es necesario estudiar otras figuras más específicas que implican una noción de transporte marítimo más amplia dentro de la llamada utilización o explotación del buque¹²⁹.

3.2. Figuras contractuales. Analogías y diferencias con el Derecho romano.-

3.2.1. Arrendamiento del buque.

La primera forma que encontramos originaria del Derecho romano la constituye, sin duda, el “arrendamiento del buque” (“demise charter” o “bare-boat charter”, del derecho anglosajón). Se trata de aquel contrato por el cual el titular del dominio de un buque cede al arrendatario el uso y goce del mismo por un tiempo dado y a cambio de un precio determinado.

¹²⁸ “Los transportes por mar, que constituyen la base de las especulaciones del comercio marítimo, recaen sobre dos objetos distintos, que son las mercancías y personas, dado lugar a la celebración de los contratos que reciben el nombre de fletamento propiamente dicho cuando se trata del transporte de géneros o efectos comerciales...”, “...por regla general el flete sólo se devenga si el transporte se realiza en los términos pactados y llegan las mercancías al puerto de su destino”.

¹²⁹ Salazar Revuelta, M. (2010), “Relaciones contractuales atinentes a la navegación romana y su proyección actual en el derecho privado español”, *Revista europea de Derecho de la navegación marítima u aeronáutica*, 27, pp. 3925- 3929.

Se distinguen dos clases de esta modalidad contractual: el arrendamiento del buque armado o equipado (“charter by demise”), y el de casco desnudo (“bareboat charter”). La diferencia está en la cesión o no de las relaciones laborales, esto es, si la dotación contratada por el arrendador pasa a manos del arrendatario o éste tiene que hacerlo por sí mismo. En ambos casos el arrendatario deviene naviero o titular de la empresa de navegación¹³⁰. Éste, al utilizar el buque, se expone a incurrir en responsabilidades contractuales y extracontractuales; ya que, al igual que en el Derecho romano, el *periculum* en la *locatio-conductio navis* (sea *totius navis*, o *locorum navis*), recae sobre el conductor¹³¹.

Este contrato no está contemplado en las normas del Código de comercio, por lo que se acude, normalmente, al Código civil, pues no difiere del concepto de *locatio-conductio rei*, regulado en los artículos 1.554 Cc., y ss., sin apartarse de la normativa común, salvo en los aspectos imprescindibles que supone la singularidad de la cosa arrendada y las modalidades de las prestaciones. Además, la importancia de estos contratos es menor en relación a los contratos de fletamento, sin llegar a tener la consideración de contratos mercantiles de utilización de buques al no ser estrictamente contratos de empresa¹³².

3.2.2. Contrato de fletamento.

A. Fletamento por tiempo o “time charter”.

Desde mediados del siglo XIX, impulsados por la práctica inglesa, se desarrolló un tipo especial de fletamento del buque por entero. En esta modalidad contractual el empresario naviero se obliga a realizar durante cierto período de tiempo los transportes o viajes que el empresario contratante le ordene, a fin de transportar en cada uno de ellos la carga que le fuera indicando, mediante un flete determinado. Se trata del “fletamento por tiempo” o “*time-charter*”.

¹³⁰ Para González Lebrero, et al., *Curso de Derecho de la navegación*, p. 335: «el arrendamiento de un buque, ya desarmado, ya armado, es un simple arrendamiento de cosa que produce el traspaso de la tenencia de ésta del arrendador al arrendatario, conclusión que no varía en los casos de sublocación o de cesión del contrato de arrendamiento». Un asunto distinto es quien designa al capitán del buque y contrata la tripulación.

¹³¹ Salazar Revuelta, *La responsabilidad objetiva*, p. 78.

¹³² Vid. Valenzuela Garach, F. y Valenzuela Garach, F.J. (2008), “Arrendamientos mercantiles”, en AA.VV., en Jiménez Sánchez, G.J. (Coord.), *Lecciones de Derecho mercantil*, Madrid, Ed.: Tecnos, p. 500.; Salazar Revuelta, “Relaciones contractuales atinentes a la navegación romana y su proyección actual en el derecho privado español”, p. 3931.

El “*time charter*”, como figura *sui generis*, típica del derecho marítimo, no aparece recogida entre los contratos marítimos de nuestro ordenamiento positivo, con independencia de que algunos autores apliquen directamente las normas del “fletamento por viaje” al “fletamento por tiempo”. Para I. Arroyo Martínez, salvo los artículos 658.2 y 652. 8 Cco., referidos al cálculo del flete por unidad de tiempo, parece más acertada la aplicación analógica, limitada a los supuestos donde haya identidad de razón. Pero en realidad predominan las pólizas uniformes (BALTIME, NYPE, ASBATIME, SHELLTIME o GENTIME), habida cuenta del carácter dispositivo del contrato¹³³.

Esta modalidad contractual – a diferencia del “fletamento simple” que sigue la estela romanística –, se rige por el régimen del Código de Comercio en materia de responsabilidad *ex repecto* y responsabilidad por culpa, con inversión de la carga de la prueba previsto en los artículos 673 y 676. También ha de advertirse que el ámbito de la responsabilidad por daños a las mercancías se acorta al período del traslado marítimo de las mismas.

B. Fletamento por viaje o simple fletamento.

En el “fletamento por viaje” o simplemente, “fletamento” la regulación de nuestro Cco. es dispositiva (art. 652 a 692), y lo habitual es cerrarlo de acuerdo a las pólizas tipo, en función del viaje que se ha de realizar y del cargamento que se ha de transportar¹³⁴.

Este contrato se caracteriza por no ser formal, es decir, se perfecciona con el mero consentimiento, y su regulación de se confía a la autonomía de la voluntad. La emisión de la póliza no es un requisito esencial, sino probatorio de la existencia y condiciones del contrato (arts. 653 y 654 Cco.).

Nos hallamos ante un contrato de resultado. La prestación esencial es la de entregar las cosas en destino y la obligación fundamental del fletante es poner el buque a disposición (total o parcial) del fletador para conseguir el resultado del transporte requerido por este último.

¹³³ Arroyo Martínez, I. (2005), “Transporte marítimo y otros contratos de utilización del buque y aeronave”, en Menéndez Menéndez, A. (coord.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, Ed.: Civitas, p. 956.

¹³⁴ Por ejemplo, la póliza *NORGRAIN*, para el fletamento a granel en las rutas entre América del Norte y Europa; la *GASVOY*, para los gases licuados; la *CEMENCO* para el cemento; la *CHEMTANKVOY*, para productos químicos; la *ASBATANKVOY*, para el transporte de petróleo; la *POLCOALVOY*, para el carbón procedente de Polonia. La *GENCON* y la *MULTIFORM*, son más generales.

El artículo 657 recoge la obligación del capitán de fletar otro buque que reciba la carga y la portee a su destino, cuando el buque originario quedare inservible durante el viaje. Dicho artículo permite a los cargadores acudir a la autoridad judicial para que apremie al capitán para aprobar el contrato de fletamento correspondiente en caso de omisión de este. Así mismo, los artículos 659 y 660 del Cco., hacen alusión a la determinación del flete en función del hecho de la operación, obteniendo el fletante una remuneración en atención a los resultados parciales de su actividad. Dada la dificultad de acotar el significado de “resultados parciales”, se ha acudido a la especialidad del tráfico jurídico marítimo para explicar el pago del flete en proporción a la distancia recorrida, tratándose de una regla tradicional que encuentra su fundamento en los especiales riesgos que asume el naviero en este tipo de transporte¹³⁵.

Efectivamente, estos preceptos del Código de Comercio recuerdan al juicio de Labeón (recogido en Ulp. 32 *ad ed.* D. 19, 2, 13, 1) de exonerar de responsabilidad al *nauta* – arrendatario de *merces vehendae* –, que transborda las mercancías a otra nave porque no puede subir el *flumen Minturnense*¹³⁶. Supuesto que no tiene nada que ver con el expuesto, también anteriormente, en Lab. 1 *pith. a Paulo epit.* D. 14, 2, 10, 1, en el que, en contra de la condición impuesta por el cargador, el *nauta* traslada las mercancías, sin necesidad, a una nave peor y, como consecuencia, de ello perecen. Aquí se presume el comportamiento negligente que da lugar a responsabilidad y que tendría repercusiones en el pago de la *vectura*; pero en ningún caso, se desvirtuaría la naturaleza jurídica de la relación contractual: la *locatio mercium vehendarum*, esto es, el pago de una *merces* por el transporte de mercancías indemnes. Así pues, cabe sostener la compatibilidad entre la naturaleza jurídica del contrato de fletamento como arrendamiento de obra, cuya *opus* es la entrega de la carga a puerto de destino, y la remuneración en función de los resultados parciales.

Concebido así el fletamento, el fletante asume la doble responsabilidad – proveniente del Derecho Romano –: la propia por incumplimiento del contrato (responsabilidad *ex contractu*) y la derivada de la recepción y custodia de las mercancías (responsabilidad *ex recepto*).

¹³⁵ Rubio García-Mina, J. (1953), “El fletamento en Derecho Español”, *Revista de Derecho Privado*, 8, pp. 60 s.

¹³⁶ Vid. *Supra.* nt. 27.

En cuanto a la responsabilidad *ex recepto*, el art. 619 Cco., impone como principio general que: “El Capitán responderá del cargamento desde que se hiciera entrega de él en el muelle o al costado a flote en el puerto en donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla o en el muelle del puerto de la descarga, a no haberse pactado expresamente otra cosa”. No obstante, y como establece el art. 620 Cco.: “No será responsable el Capitán de los daños que sobrevinieran al buque o al cargamento por fuerza mayor”¹³⁷. Nuestro decimonónico Código de Comercio bebe de la tradición jurídica latina, puesto que como nos refiere Ulpiano 14 *ad ed.* D. 4, 9, 3, 1 – como abordamos en el Capítulo Primero –, se atribuye al jurista romano Labeón la creación de una *exceptio* con poder de oponerse a la acción recepticia en los casos de piratería, naufragio y más tarde se extendería a los demás casos de *damnum fatale* o *vis maior*, es decir, aquellas circunstancias imprevisibles e inevitables que escapaban a la esfera de control del empresario naviero, y por lo que son comúnmente denominadas “de fuerza mayor”.

Al margen de esta responsabilidad objetiva, la propia que nace del contrato de fletamento es – como se deriva también directamente del Derecho romano – una responsabilidad que llega hasta la culpa.

En consecuencia, tanto en el ámbito de la responsabilidad contractual como extracontractual, la responsabilidad del fletante alcanza, no solo los actos realizados por sí mismo, si no por sus dependientes. El origen de esta regla general de responsabilidad por daños y perjuicios causados por sus empleados y auxiliares o dependientes, radica en la denominada *culpa in vigilando* o *in eligendo*¹³⁸ del derecho justinianeo – que encontramos claramente formulada en I. 4, 5, 3 –, y que condicionará el ulterior desarrollo histórico de la responsabilidad por los hechos de los dependientes¹³⁹.

3.2.3. Contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque.

En su definición clásica se trata de aquel contrato por el que una persona, porteador, asume, mediante un determinado precio, la obligación de transportar por

¹³⁷ Vid. Padilla González, R. y Clavero Ternero, M. (2002), *Transportes. Lecciones de Derecho Mercantil*, Madrid, Ed.: Tecnos, p. 524.

¹³⁸ Sánchez Gargallo, I. (2002), “Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. El contrato de transporte”, *Manuales de formación continuada*, 21, p. 76.

¹³⁹ Salazar Revuelta, *Responsabilidad objetiva*, pp. 214 ss.; ID. “Relaciones contractuales atinentes a la navegación romana”, 786-792.

mar de un lugar a otro, mercancías bajo su propia custodia¹⁴⁰. La prestación fundamental del transporte es la de entregar en destino las mercancías cuya custodia se asume desde que se le hace entrega de las mismas “en el muelle o al costado a flote en el puerto donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla o el muelle del puerto de la descarga” (art. 619 Cco.). En este sentido la responsabilidad se extiende, como en la responsabilidad *ex recepto* del Derecho romano, al perecimiento o destrucción de las mercancías que aún no habiendo sido introducidas en la nave fueron aceptadas como objeto del *receptum nautarum* (D. 4, 9, 1, 8; D. 4, 9, 3, pr.; D. 4, 9, 3, 2)¹⁴¹.

Las diferencias que ha observado Arroyo Martínez en este contrato respecto de las demás modalidades contractuales, pueden resumirse del siguiente modo: Primera) El objeto de este contrato es la mercancía. Segunda) La prestación fundamental del servicio de transporte se integra por tres obligaciones principales: el desplazamiento marítimo, la custodia y la entrega de la carga en el puerto de destino. Tercera) El transporte de mercancías se puede documentar en póliza de fletamento o bajo conocimiento de embarque, empleado para el tráfico irregular relativo a mercancías heterogéneas que ocupan espacios limitados dentro de la carga general. Cuarta) El régimen de conocimiento de embarque se rige por una disciplina uniforme, imperativa e internacional (Reglas de la Haya-Visby y Reglas de Hamburgo), dirigida a proteger a los cargadores. Frente a las cláusulas de exoneración de responsabilidad.

El Convenio de Bruselas de 1924 no recoge ningún principio general de responsabilidad del porteador, limitándose a enumerar los supuestos de exoneración y responsabilidad de ésta. La Ley de unificación de reglas en los conocimientos de embarque en buques mercantes (LTM), de 22 de diciembre de 1949, transpuso las normas de este Convenio, completando el principio general: El porteador será civilmente responsable de todas las pérdidas, averías, daños sufridos por las mercancías, y en general, de las indemnizaciones a favor de tercero a que diere lugar la conducta del capitán, en relación con las cargas del buque, salvo los casos de exoneración de que traten los artículos 8 y 9" (art. 6 LTM).

¹⁴⁰ Definición dada por Padilla González, R. y Clavero Ternero, M. (2002), *Transportes. Lecciones de Derecho Mercantil*, Madrid, Tecnos, p. 525.

¹⁴¹ Salazar Revuelta, *La responsabilidad objetiva*, pp. 54 ss.; ID. (2008), “Les sujets intervenant dans le transport de marchandises et/ou de personne à Rome : légitimation active et passive pour l’action du *receptum nautarum*, *cauponum et stabulariorum*”, en *Le droit, les affaires et l’argent : célébration du bicentenaire du code de commerce actes des journées internationales de la Société d’Histoire du Droit*, Dijon 2007, Ed.: SHD – Faculté de Droit et Science Politique de Dijon –, 49-65, pp. 63s. ; ID., “Configuración jurídica del *receptum nautarum cauponum et stabulariorum* y evolución de la responsabilidad recepticia en el Derecho Romano”, pp. 1093 ss.

Destacamos que de entre las causas de exoneración de responsabilidad del artículo 8 LTM, muchas de ellas tienen origen romano¹⁴². El principio que rige el contrato de transporte en general de las responsabilidades del empresario marítimo por los hechos atribuibles a sus auxiliares o dependientes (derivada de la culpa *in vigilando* o *in eligendo* justiniana), es ajena al "transporte en régimen de conocimiento de embarque", por influencia de las Reglas de la Haya-Visby. De esta forma el artículo 8 a) exonera de responsabilidad al porteador en los casos de daños en la mercancía por "actos, negligencia o falta del capitán, mariner, piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque; pero no exonerarán al porteador los actos, negligencia o faltas del personal citado en relación con el manejo, cuidado y custodia del cargamento".

En parangón con la responsabilidad nacida del *receptum nautarum* romano, D. 4, 9, 1, 2 (Ulp. 14 *ad ed.*) también deja bien claro que el *exercitor navis* se obliga únicamente por sí mismo, o a través de su *magister navis* o factor mercantil, o bien si autorizó específicamente a algún mariner a concluir el *receptum*; puesto que, si bien la actividad de los marineros (simples *nautae*), está relacionada con las artes de la navegación, también podían desempeñar funciones de naturaleza mercantil como, por ejemplo, concluir contratos de transporte con los pasajeros o los propietarios de las mercancías. De manera que debemos entender que sólo en estos casos obligaban al armador¹⁴³.

3.2.4. Contrato de pasaje o transporte marítimo de personas.

La definición del mismo es unánime para la doctrina como contrato consensual en virtud del cual una persona, denominada transportista o porteador, se obliga a trasladar por mar de un lugar a otro, a otra persona, llamada pasajero a cambio de una remuneración (precio o flete). Igualmente, el porteador está obligado a proporcionar al pasajero un camarote, cabina y la manutención necesaria, siendo estas obligaciones

¹⁴² Por ejemplo, la fuerza mayor, los hechos de guerra, los motines... (art. 8 a), e), f), g), h) j), k) LTM). Las reglas de Hamburgo, sin embargo, omiten relación alguna de causas de exoneración del porteador, lo que, en muchos casos resulta irrelevante pues implican ausencia de culpa por parte del porteador y sus empleados. Pero en cualquier caso, pueden simplificar el enjuiciamiento. Vid. Sancho Gargallo, "Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. El contrato de transporte", pp. 75 ss.

¹⁴³ Salazar Revuelta, "Les sujets intervenant dans le transport de marchandises et/ou de personnes à Rome : légitimation active et passive pour l'action du *receptum nautarum*, *cauponum* et *stabulariorum*", pp. 54 ss.; ID., *La responsabilidad objetiva*, pp. 120 ss; ID., "Relaciones contractuales atinentes a la navegación romana y su proyección actual en el derecho privado español", pp. 3937-3941.

prestaciones accesorias de la fundamental que es el transporte¹⁴⁴. En consecuencia nos encontramos ante una locación de obra, consistente en el *opus* indivisible del transporte, cuya ejecución se manifiesta con el desembarco del pasajero en destino sano y salvo¹⁴⁵.

Nuestro Código de Comercio, como la mayoría de normas decimonónicas, lo sitúa en el su Libro III “Del comercio marítimo”, Título III, “De los contratos especiales del comercio marítimo”, en el Apartado primero del fletamento, Sección “De los pasajeros en los viajes por mar” (arts. 693-705).

El pasaje es un contrato dominado por los principios de autonomía de la voluntad y libertad contractual; de manera que prevalecen los pactos frente a la ley. No obstante, los Convenio Internacionales sobre la materia: Bruselas de 29 de abril de 1961 y el de Atenas de 13 de diciembre de 1974 sobre transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, modificado por el Protocolo de Londres de 19 de noviembre de 1989, declaran —en defensa del consumidor—, nulas las estipulaciones contractuales que exoneren o disminuyan la responsabilidad del porteador.

Igualmente resultan de aplicación a la materia la Ley para la defensa de los consumidores y usuarios, de 19 de julio de 1984 y la Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación, siempre que las condiciones de contratación haya sido emitida de forma impresa a modo de contrato de adhesión. A este respecto, —al igual que en el Derecho Romano, que considera como parte débil de la relación contractual a cualquier persona, incluso comerciante o empresario que hubiera concluido el *receptum nautarum*, dentro de su ámbito comercial (Paulo 13 *ad ed.*, en D. 4, 9, 4, 1) —, la condición de empresario no es excluyente, a priori, de la del consumidor o usuario. Asimismo, en Roma, podían ser dignos de protección del Edicto *de receptis* otros *exercitores* o titulares del negocio de la navegación que hubieran concluido un *receptum nautarum*, para el traslado de sus mercancías o personas, con otros colegas del mismo ramo empresarial¹⁴⁶.

¹⁴⁴ Arroyo Martínez, I., (1995), “Notas sobre el contrato de pasaje marítimo”, *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al Prof. Manuel Broseta*, Vol. I, Valencia, Ed.: Tirant lo Blanch, p. 192, con la doctrina mayoritaria al respecto. Para ese autor está claro que los llamados viajes de crucero marítimo, siendo elemento u obligación esencial de traslado de la persona y no la prestación de los servicios complementarios (obligaciones derivadas del alquiler de la cabina o camarote, manutención, etc.) *Ibid.*, pp. 194 y 201 ss. Del mismo autor, vid. *Transporte marítimo y otros contratos de utilización de buque y de la aeronave*, p. 981.

¹⁴⁵ González-Lebrero *et al.*, *Curso de Derecho de la navegación*, p. 474

¹⁴⁶ Salazar Revuelta, “Les sujets intervenant dans le transport de marchandises et/ou de personnes à Rome : légitimation active et passive pour l'action du *receptum nautarum*, *cauponum et stabulariorum*”, pp. 131 s.

Finalmente, también rige la Ley 50/1980, de 8 de octubre, sobre Contrato de seguro, por la vía supletoria en caso de seguro obligatorio de pasajeros.

En referencia a los sujetos que intervienen en este tipo de transporte (que no se encuentran definidos en nuestro Cco.), tiene una papel preeminente lo relativo a las relaciones entre el transportista y el personal colaborador con el transporte. Esta materia se sigue rigiendo, como en el Derecho Romano, por *locatio conductio operum* o arrendamiento de servicios, constituyéndose la tripulación en *locatores al servicio del exercitor navis*¹⁴⁷.

La responsabilidad del porteador se ha erigido a lo largo de los años como un tema de arduo debate. No existe en nuestro Código de Comercio normativa específica al respecto, en cuanto a los daños y perjuicios causados en la persona del pasajero (lesiones o muerte), sin embargo la doctrina es unánime en cuanto al reconocimiento de la obligación del porteador de velar por la seguridad de sus pasajeros; influida sin duda por el derecho romano, pues éste no distinguía al pasajero de una mercancía más a efectos de la responsabilidad del transportista. Además, se observa como la tradición histórica confirma esta tesis sin solución de continuidad hasta la época codificadora¹⁴⁸.

El Convenio de Atenas, que ratificó España, relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, de 13 de diciembre de 1974, considera al transportista responsable siempre que la muerte o lesiones del pasajero ocurran durante el transporte y resulten de culpa o negligencia de aquél o de sus dependientes. Correspondiendo al pasajero demostrar dicha negligencia (art. 3). Por su parte el art. 6 exime de responsabilidad al transportista cuando la muerte o lesiones se deban a culpa o negligencia de la propia víctima.

El porteador responde de toda pérdida o daño sufrido en el equipaje de los pasajeros, siempre y cuando el perjuicio ocurriera durante el transporte y sea imputable a culpa o negligencia del porteador o sus empleados o agentes. Está exento, sin embargo, si el perjuicio se produjo en la estación marítima, muelle o instalación portuaria; limitándose, pues, su responsabilidad a la fase propiamente acuática del transporte¹⁴⁹.

¹⁴⁷ Vid. Gaurier, D. (2004), *Le droit maritime romain*, Rennes, Presses Universitaires, pp. 52 ss.; Zamora Manzano, *Averías y accidentes*, p. 193.

¹⁴⁸ En opinión de Arroyo Martínez, “Notas sobre el contrato de pasaje marítimo”, p. 217, 24 la regulación del Código de Comercio (arts. 693-705): «resulta incompleta y desfasada en algunos aspectos respecto de la evolución doctrinal y del mismo derecho convencional internacional».

¹⁴⁹ Artículo 703 del Código de Comercio: “El pasajero será reputado cargador en cuanto a los efectos que lleve a bordo, y el capitán no responderá de lo que aquél conserve bajo su inmediata y peculiar

Lo que ocurría, al principio, en el Derecho romano con las acciones penales *in factum, adversus nautas, caupones et stabularios*, que limitaban la responsabilidad al lugar concreto donde se ejercitaba el negocio (D. 4, 9, 7 pr.), pero que llega a ampliarse con la introducción de la figura del *receptum nautarum* a todas aquellas cosas aceptadas por el transportista, aún no habiendo sido embarcadas (D. 4, 9, 1, 8; D. 4, 9, 3 pr.; D. 4, 9, 3, 2). De todas formas, la extensión de la responsabilidad recepticia al equipaje o efectos personales de los viajeros debió ser, en un principio, extraña a la previsión del Edicto pretorio sobre el *recetum*, ya que en D. 4, 9, 4, 2 (Paulo 13 *ad. ed.*), recurre a la accesión para ampliar la protección edictal a los objetos de uso personal de los pasajeros.

Se trata por lo tanto de una responsabilidad *ex contractu*, con la prueba del daño y de la culpa o negligencia del contratante¹⁵⁰. Ahora bien, la doctrina y la jurisprudencia se han pronunciado sobre la compatibilidad de las acciones contractuales nacidas del mismo hecho, a la elección del perjudicado¹⁵¹. En el Derecho romano también está clara, por un lado, esta concurrencia electiva entre las acciones penales *in factum* y la acción del *receptum nautarum*, si bien ambas otorgaban una responsabilidad *sine culpa* (objetiva) *e in solidum*; pero, por otro lado, existe también una concurrencia acumulativa entre las acciones contractuales típicas y la *de recepto*. Las primeras, dirigidas al cumplimiento de las obligaciones recíprocas de las partes, mientras que la segunda sería más bien utilizada para la obtención de una indemnización al *simplum* de las cosas perdidas o dañadas¹⁵².

custodia, a no ser que el daño provenga de hecho del capitán o de la tripulación”. El transportista asume la responsabilidad de la pérdida o daños que sufra el equipaje de su pasajero guardado en la bodega; mientras que respecto al equipaje de mano, solo será responsable por los hechos culposos atribuibles a él, a su capitán o tripulantes. No será responsable de las pérdidas ni sustracciones de dinero, títulos, alhajas u objetos de valor del pasajero que no hayan sido entregados en depósito directamente a él, principio general de la hostelería. Vid. González-Lebrero *et al.*, *Curso de derecho de la navegación*, p. 483. A esta normativa hay que añadir el art. 3 del Convenio de Atenas, que establece una presunción *iuris tantum* de culpa para el cargador. Vid. Arroyo Martínez, “Transporte marítimo y otros contratos de utilización del buque y la aeronave”, p. 983.

¹⁵⁰ Arroyo Martínez, “Notas sobre el contrato de pasaje marítimo”, p. 217.

¹⁵¹ Vid., por ejemplo, SSTs de 17 de febrero de 1956 (Aranzadi 1103) y de 31 de mayo de 1982 (Aranzadi, 2610).

¹⁵² Salazar Revuelta, *Responsabilidad objetiva*, pp. 170 ss.

CONCLUSIONES.-

I. Hablar del comercio en Roma, es hablar de su propio camino hacia la grandeza, por ello desde el último período de la época republicana el pretor daría gran variedad de recursos jurídicos acordes todos ellos a incentivar y proteger el tráfico mercantil. Cronológicamente, podemos citar los siguientes remedios procesales a los que podía apelar el *cliens* para exigir responsabilidad por la pérdida, daño o robo de su mercancía al *nauta*, *caupo* o *stabulario*: Primero) Las acciones civiles ordinarias dimanantes del propio negocio jurídico celebrado con ocasión del transporte. Tradicionalmente el transporte marítimo se articulaba tradicionalmente mediante la figura contractual de la *locatio-conductio*, en sus versiones *operis* y *rei*. Mientras que en el seno del transporte terrestre solía ser el contrato de *depositum*. Pero la tutela proporcionada por estas acciones ordinarias se revelaba insuficiente, dado que se hallaba sometida a la *fides* de los *negotiatores* –D. 4, 9, 1, 1, Ulpiano 14 *ad ed.* –, quedando el “consumidor” de los servicios contratados desprotegido. Segundo) Las acciones *in factum*: *actiones vel damni adversus nautas caupones et stabularios*. Hacían responder al *negotiator* por las acciones cometidas por él mismo o sus empleados, estando su operatividad reducida a los casos de hurtos y daños denominados cualificados. Al igual que las acciones ordinarias, el problema de las *actiones in factum* se hallaba en su incapacidad frente al estigma de la práctica probatoria, dado que solo eran oponibles frente al autor material del hecho, individuo que no siempre se lograba identificar. Tercero) *Actio del Receptum nautarum, cauponum et stabulariorum*. No es posible fijar una fecha precisa para el origen del edicto recepticio, mas suele atribuirse su nacimiento a la segunda mitad del siglo I a.C., o incluso antes, durante la mencionada “etapa comercial” de Roma (s. III a.C. – s. III d.C.). Alude al pacto por el cual el *negotiator* – *nauta*, *caupo* o *stabulario* –, realiza una declaración de voluntad comprometiéndose a devolver a sus clientes las mercancías que le fueron confiadas *salvas*. Permitiendo obtener al eventual damnificado una cantidad estimatoria, determinada por el *iudex*, en concepto de indemnización por los menoscabos sufridos. Con ello el pretor perseguía ahondar en la responsabilidad de los empresarios, disuadiéndolos de pretender lucrarse indebidamente de sus clientes, favoreciendo la seguridad jurídica en el comercio. Como podemos observar se produjo una objetivización progresiva del régimen de responsabilidad de estos *negotiatores*.

II. Los *negotiatores* afectados por el *receptum* soportaban el riesgo por la ventura de las mercancías que les eran confiadas en base al *periculum* que asumían, término que podría corresponderse con el actual “riesgo empresarial”. Se establece un régimen de responsabilidad objetiva basada en la *culpa in vigilando*, de tal modo que se responsabiliza al empresario, en todo caso, por los actos realizados por ellos mismos y por aquellos que se encontraran bajo su mando, y de cuyas acciones él responde. Igualmente la responsabilidad del *dominus negotii* abarca los daños causados por su propia clientela a otros clientes – D. 4, 9, 1, 8, in fine, Ulpiano *ad ed.* –. La responsabilidad atribuible a él descansa en la idea del poder o control que ejerce de forma efectiva sobre su esfera profesional.

III. El *íter* evolutivo de la constitución del *receptum* ha oscilado entre la inicial solemnidad, hasta entenderse, *naturale negotii*, o tácitamente incluido en el propio contrato principal. En un primer momento, al constituir un aumento de responsabilidad considerable, con respecto al contrato original (de transporte, o de alojamiento), induce a pensar que era necesario un pacto expreso de asunción de responsabilidad. Pero cuando la evolución de la custodia terminó por incluir los daños en los supuestos de hecho por los que se responde (coincidiendo con el ámbito de responsabilidad del *receptum*), se hace innecesaria la convención expresa de aumento de responsabilidad.

IV. El elenco de cosas susceptibles de ser objeto del *receptum* experimentó un paulatino acrecentamiento por parte de la jurisprudencia debido a la imperiosa necesidad de dotar de seguridad al tráfico mercantil, de vital importancia para Roma. En virtud de Ulpiano 14 *ad ed.*, en D. 4, 9, 1, 6, el nacimiento de la responsabilidad quedaba vinculada a la introducción de las cosas en la nave – *in navem illatae sunt* –. A la luz de esto, la responsabilidad del nauta emergía por la pérdida o daño de aquellas cosas que se hallaran en su esfera de control: *res adsignatae*, *res illatae* o *collatae*, *res in navem missae*, y las cosas que hubieran perecido en el puerto, orilla o litoral. A mitad del siglo I d. C., el elemento objetivo del *receptum* se acrecentó, incluyéndose en él por el principio de la *accessio*, la pertenencias, provisiones y enseres de los clientes y las mercancías objeto de transporte pero que no estuvieran garantizadas *salvum fore*, ni se hubiera satisfecho *vectura* por ellas. No obstante, el equilibrio de la situación entre *cliens* y *negotiator*, radica en que éste último podía refutar deliberadamente el transporte o alojamiento de cualquier *cliens* o mercancía, no asumiendo responsabilidad alguna.

V. Están legitimados para emprender la *actio ex recepto* dimanante del *pactum receptum nautarum, cauponum, stabulariorumque*, todas aquellas personas que en aras de una relación comercial, pactaran con otra la entrega de unos bienes para su custodia – Ulpiano 14 *ad ed.*, en D. 4, 9, 1 pr. –. En cuanto a la legitimación pasiva, en base a D. 9, 1, 2 a 5 se deduce que corresponde directamente al *exercitor* (titular o regente del negocio), *per se*, o por el *receptum* contraído por su *magister navis* (capitán), *institor* (secretario, factor de negocios) y por el resto de personal autorizado por él mismo para hacerlo.

VI. En cuanto a la responsabilidad de los empresarios hoteleros en el Derecho actual – sin adentrarnos en la problemática del contrato de hospedaje, del que ya se han ocupado una pléyade de autores, en doctrina afanados en dotarlo de una apropiada definición –. En cuanto a la responsabilidad de los empresarios hoteleros está fundada como en el Derecho Romano, en el riesgo profesional y nace con la introducción en el establecimiento de hospedaje de los efectos del huésped, sin necesidad de que se haya concertado con carácter previo un contrato de depósito – *ex lege* –, sin requerirse la aceptación del fondista ni la detentación o aprehensión física para la custodia de tales bienes por parte del mismo. De esta idea surge, que en la responsabilidad por daños en las cosas del cliente hay que distinguir dos hipótesis: aquellas cosas sobre las que el huésped conserva la posesión – custodia indirecta –, y por el contrario, los bienes que hayan sido *ex profeso* confiados al fondista para su custodia – custodia directa–. Nos encontramos ante una responsabilidad legal, encauzada a desagraviar al huésped por los riesgos resultantes de la constante afluencia de personas que concurren en los establecimientos hoteleros. Con tal regulación, el legislador pretende conformar al viajero en la idea de que sus pertenencias y equipajes no podrán ser impunemente sustraídos, perdidos o dañados, ya fuere por el fondista u hostelero, por sus dependientes o por otros huéspedes que se alojen en el establecimiento.

VII. La exigua mención que realiza el Código Civil al contrato de hospedaje podría resumirse a lo establecido en los artículos 1.783 y 1.784, y de forma marginal o por analogía en otros artículos dispersos. Según lo establecido en estos artículos, fondistas y mesoneros responderán en condición de depositarios, siempre y cuando los huéspedes hubiesen informado, a ellos o a sus dependientes, de la introducción de sus efectos en el establecimiento, y tomasen en consideración las prevenciones que les hubieran sido dadas sobre su vigilancia o cuidado. Además, se añade una cláusula de

exoneración de responsabilidad de los fondistas, en los casos en los que habiéndose producido la pérdida, daño o sustracción de los bienes, esto fuera resultado de robo a mano armada, suceso de fuerza mayor, o cualquier otra circunstancia que se sustraiga al ámbito del control del empresario, y por tanto, exceda a la esfera de riesgo profesional, asumible y evitable por el fondista. Otros artículos como el 1967.^{4º} y 1922.^{5º} del Código Civil, recogen cuestiones relacionadas con la prescripción para reclamación de deudas derivadas de hospedaje y el llamado “privilegio del hostelero”, que erige el derecho de crédito del hostelero contra el huésped por la prestación de sus servicios, a la categoría de “crédito preferente”.

VIII. El devenir histórico de la responsabilidad objetiva en el transporte marítimo, nos sitúa en la caída del Imperio Romano de Occidente – 476 d. C. –, cuando la Península Ibérica fue invadida por los bárbaros, estos aprehendieron las instituciones romanas, conscientes de su superioridad, conjugándolas con sus primitivas propias normas. En la época visigótica identificamos importantes menciones y actividad regulatoria del comercio del mar y el estatuto jurídico del naviero en el Código de Eurico, el Breviario de Alarico y el *Liber Iudiciorum*. Con la invasión islámica del año 711, se respetaron las normas vigentes del Fuero Juzgo. En la Alta Edad Media, destacan las importantísimas normas en materia de obligaciones y responsabilidad de las Costumbres de Valencia, y el Código de las Siete Partidas de Alfonso X el Sabio que compilaría casi la totalidad de normas jurídicas sobre usos y costumbres del comercio del mar en el territorio español. En 1492, con el descubriendo de “las Indias Occidentales”, se hizo necesaria una legislación marítima y comercial particular, y ello vino con las Ordenanzas expedidas por la “Casa de Contratación” de Sevilla. Con la entronización borbónica, el espíritu nacionalista y la constitución de los grandes Estados cabe citar con la envergadura de auténtico Código Mercantil, a las Ordenanzas de Bilbao, que alanzarían aplicabilidad en todo el territorio. Este recorrido por el derecho histórico del comercio del mar, nos ilustra que existen instituciones típicas de las transacciones marítimas que hunden sus raíces en el mundo antiguo.

IX. El contrato de transporte marítimo se desarrolló principalmente en el derecho marítimo bajo medieval en la figura del contrato de fletamento, un contrato típico de transporte en el que quien cede el barco debe responder de la mercancía transportada. En el mismo, la responsabilidad por daños irrogados a las mercancías,

depende de si el fletante ha asumido la obligación de transportar las mercancías o si se ciñe en exclusiva a las tareas de navegación.

X. El contrato de arrendamiento de buque es una modalidad específica del contrato de fletamento. Lo encontramos por vez primera en la regulación romana, y se trata de aquel contrato por el que el titular de un buque cede su uso y goce al arrendatario por un tiempo dado a cambio de un precio. El arrendatario deviene en titular de la empresa de navegación, también a efectos de responsabilidad contractual y extracontractual, es decir, asumiendo el *periculum* empresarial al que se refería la jurisprudencia latina.

XI. El contrato de fletamento por tiempo o “time charter”, tiene origen decimonónico. Se trata de un fletamento del buque entero, en el que el empresario naviero se obliga a realizar por cierto tiempo los transportes que el empresario contratante de sus servicios le mande, a fin de transportar en cada uno de ellos la carga que le fuera indicando mediante flete determinado. A diferencia de la estela romanística, este contrato en materia de responsabilidad *ex recepto* y responsabilidad por culpa, se rige por la doctrina de la inversión de la carga de la prueba.

XII. El contrato de fletamento por viaje o simple fletamento es de naturaleza dispositiva y consensual. La prestación esencial es la de entregar las cosas en destino y la obligación fundamental del fletante es poner el buque a disposición, total o parcial, del fletador para conseguir el resultado del transporte requerido por este último. El artículo 657 Cco., recoge la obligación del capitán de fletar otro buque que reciba la carga y la portee a su destino, cuando el buque originario quedare inservible durante el viaje, este precepto deviene de la opinión de Labeón – Ulpiano 32 ad ed., en D. 19, 2, 133, 1 –. El fletante asume una doble responsabilidad, que deviene del Derecho Romano: la derivada del incumplimiento del contrato, *ex contractu*, y la emanada de la recepción y custodia de las mercancías, *ex recepto*. En cuanto a la primera se trata de una responsabilidad que llega hasta la culpa. En cuanto a la extracontractual (*ex recepto*), el cargador responderá por los daños en la mercancía desde que ésta se cargue, hasta su llegada a destino, operando la *exceptio* labeoniana en relación a la exoneración de responsabilidad en caso de *vis maior*.

XIII. La definición clásica del contrato de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque indica que es aquel contrato por el que una persona, porteador, asume, mediante un determinado precio, la obligación de transportar por mar de un lugar a otro, mercancías bajo su propia custodia. La

responsabilidad *ex recepto* del cargador se extiende, como en el Derecho Romano, al perecimiento o destrucción de las mercancías que aún no habiendo sido introducidas en la nave fueron aceptadas como objeto del *receptum*. También, al igual que en la regulación del *receptum*, el *exercitor navis* se obliga únicamente por sí mismo, o a través de su factor mercantil o a quien autorizase para concluir el *receptum*.

XIV. El contrato de pasaje o transporte marítimo de personas es de naturaleza consensual, en virtud del cual una persona, denominada transportista o porteador, se obliga a trasladar por mar de un lugar a otro, a otra persona, llamada pasajero a cambio de una remuneración (precio o flete). Al igual que en el Derecho Romano – Paulo 13 ad ed., en D. 4, 9, 4 1 –, la condición de empresario no es excluyente con la de cliente o usuario. Como se estableció en el Convenio de Atenas de Transporte de Pasajeros y Equipajes por Mar de 13 de diciembre de 1974, se considerará responsable al transportista por la muerte o lesiones de los pasajeros que ocurran durante el transporte y resulten de su culpa o negligencia o la de sus dependientes, soportando la carga de la prueba el pasajero o sus causahabientes. Pero cuando los daños se producen en el equipaje, la responsabilidad del transportista está circunscrita al estricto ámbito acuático – donde se desarrolla la actividad –, como sucedía con las acciones penales *in factum, adversus nautas, caupones et stabularios*, excluyéndose todos los demás casos (malogradas en el muelle a la espera de embarque, el caso de *res missae*, etc.).

BIBLIOGRAFÍA.-

Álvarez del Manzano, F., Bonilla, A. y Miñana, E. (1916), *Tratado de derecho mercantil español comparado con el extranjero*. Tomo II, Madrid, Ed.: Librería General de Victoriano Suárez.

Arangio-Ruiz, V. (1958), *Responsabilità contrattuale in diritto romano*, 2ª Ed., Napoli, Ed.: Jovene Editore.

Arias Bonet, J. A. (1971), “Derecho marítimo en las Partidas”, en *Studi in onore di E. Volterra*, 3, Milano, pp. 105-121.

Arias Ramos, J. (1965), “El transporte marítimo en el mundo romano”, en *Estudios de Derecho Público y Privado ofrecidos al profesor Ignacio Serrano y Serrano*, vol. 2, Valladolid, Ed.: Universidad de Valladolid, pp. 27-63.

- y Arias Bonet, J. A. (1981), *Derecho Romano II*, Madrid, Editorial de Derecho Reunidos.

Arroyo Martínez, I. (1995), “Notas sobre el contrato de pasaje marítimo”, en *Estudios de Derecho Mercantil en homenaje al Prof. Manuel Broseta Pont*, tomo I, Valencia, Ed: Tirant lo Blanch, pp. 192-236

- (2005), “Transporte marítimo y otros contratos de utilización del buque y la aeronave”, en Menéndez Menéndez, A. (coord.), *Lecciones de Derecho Mercantil*, Ed.: Civitas, pp. 969-990.

Beneyto Pérez, J. (1930), *Instituciones de Derecho histórico español*, Vol. II, *Obligaciones y contratos. Sucesiones. Derecho Profesional*, 1ª ed., Barcelona, Ed. Bosh.

Bernad Mainar, R. (2006) *Curso de Derecho Privado Romano*, Caracas, Ed.: Universidad Católica Andrés Bello.

Borrel y Soler, A.M. (1955), *Derecho Civil español*. Tomo III, *Obligaciones y Contratos*, Barcelona, Ed.: Bosch.

Cannata, C. A. (1966), *Ricerche sulla responsabilità contrattuale nel diritto romano*, Milano, Ed.: A. Giuffrè.

Castán Tobeñas, J. (1977), *Derecho Civil español, común y foral*. Tomo IV. *Derecho de Obligaciones*, Madrid, Ed.: Reus.

Cerdá Albero, F. (2003), “Los contratos de fletamento: fletamento por viaje, fletamento por tiempo, otras modalidades de fletamento”, en Concepción Rodríguez,

- J. L. (dir.), *El contrato de transporte*, vol. I., Madrid, Consejo General del Poder Judicial, pp. 85-198.
- Crook, J. A. (1967), *Law and Life of Rome (Aspects of Greek and Roman Life)*, London, Ed.: Thames and Hudson.
- D'Ors, A. (1997), "Los *transmarini negotiatores* (Sobre LV. 11, 3, 1-4)", en *Parerga histórica*, Pamplona, Ed.: Publicaciones de la Facultad de Derecho de la Universidad de Navarra, pp. 213-238.
- De Diego, C. (1930), *Instituciones de Derecho Civil español*. Tomo II, 2, Madrid, Ed.: Juan Pueyo.
- De Robertis, F.M. (1952), '*Receptum nautarum*'. *Studio sulla responsabilità dell'armatore in diritto romano, con riferimento alla disciplina concernente il 'caupo' e lo 'stabularius*, Bari, Ed.: Cacucci Editore.
- Díez Soto, C. M. (1995), *El depósito profesional*. Barcelona, Ed.: Bosch.
- Díez-Picazo y Ponce de León, L. (1964), *La prescripción en el Código Civil*, Barcelona, Ed.: Bosch.
- Domat, M. (1766), *Les lois civiles dans leur ordre naturel. Le Droit Public et Legum Delectus*. Tomo I, Paris, Ed.: Chez la veuve Cavelier (Traducción de Hector Silva, 1998).
- Enneccerus, L., Wolff, M., Kipp, T. (1966), *Tratado de Derecho Civil: Derecho de Obligaciones*, 3ª Ed., Vol. 2, Segunda parte, Barcelona, Ed.: Bosch (Traducción de Blas Pérez González y José Alguer y Micó; Adaptación de José Ferrandis Vilella).
- Ferguson, J. (1978), "China and Rome", *ANRW*, 9, 2, pp. 581-603.
- Földi, A. (1993), "Anmerkungen zum Zusammenhang zwischen der Haftung *ex recepto nautarum cauponum stabulariorum* und der Haftung für custodia", *RIDA* 40, pp. 263-291.
- Fragalli, (1958): "Albergo (contratto di)" en *Enciclopedia de Diritto*, Tomo I, Milano, Ed.: Giuffrè, p. 964.
- Funaioli, (1957): "Albergatore, albergo", en *Novissimo Digesto Italiano*. Tomo I, Torino, pp. 439 ss.
- Gaurier, D. (2004), *Le droit maritime romain*, Rennes, Presses Universitaires.
- Geri, V. (1978), *La responsabilità civile dell'albergatore*. 2ª ed., Milano, Ed.: Giuffrè.
- Giardina, A (1989), "El comerciante", en Giardina, A., *El hombre romano*, Madrid, Alianza Editorial, pp. 289-318.
- Giménez-Candela, T. (1990), *Los llamados cuasidelitos*, Madrid, Ed. Trivium S.A.

- (1990), “Problemas jurídicos del comercio marítimo: la responsabilidad de los *nautae*”, en *Le commerce maritime romain en Méditerranée occidentale*, Strasbourg, Ed.: Conseil de l’Europe, pp. 35-45.
- González Romanillos, J.A. (2006), “Evolución de la responsabilidad del *nauta* en el Derecho Romano” *Foro, Nueva época*, 3, pp. 483-491.
- González-Lebrero, R. A. y Rodolfo, A. (1998), *Curso de Derecho de la navegación*, Bilbao, Ed.: Servicio Central de Publicaciones & Escuela de Administración Marítima.
- Grossi, P. (2003), *Mitología Jurídica de la Modernidad*, Madrid, Ed.: Trotta, S.A. (Traducción de Miguel Martínez Neira).
- Guillón Ballesteros, A. (1982), “Comentario al artículo 1922 del Código Civil”, en Albadalejo, M. (dir.), *Comentarios al Código Civil y Compilaciones forales*, Tomo XXIV, Madrid, Ed.: EDERSA, pp. 627-713.
- Heredia Herrera, A. (1970), “Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de cargadores a Indias en Sevilla y Cádiz”, *Anuario de Estudios Americanos*, 27, pp. 219-279.
- “Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla”, en *Archivo Hispalense*, 171-173, pp. 149-183.
- Herrera Bravo, R. (1987), *El contrato de depósito en el Derecho romano*, Granada, Ediciones TAT.
- (1993), “Planeamientos generales sobre responsabilidad por custodia en el Derecho romano, en la tradición romanística y en la codificación”, *Revista de Derecho Privado* 77, pp. 663-684.
- Heumann, H.- Seckel, E. (1958), *Handlexicon zu den Quellen des römischen Rechts*. Graz, Ed.: Akademische Druck-u, Verlagsanstalt.
- Huvelin, P. L. (1929), *Études d’histoire du droit commercial romain*, Paris, Ed. : Librairie du Recueil Sirey.
- Jordano Fraga, F. (1985), “Las reglas particulares de la responsabilidad contractual”, *Revista crítica de Derecho Inmobiliario*, nº61, pp. 575-724.
- (1987), *La responsabilidad contractual*, Madrid, Ed.: Civitas.
 - (1994), “Comentario a la STS 27/1/1994”, *Cuadernos Civitas de Jurisprudencia Civil*, nº34, pp. 363 ss.
- Karlowa, O. (1901), *Römische Rechtsgeschichte*, vol. II, 1, Leipzig, Ed.: Verlag von Veit & Comp.

- Kaser, M. (1978), *Römische Rechtsgeschichte* (2ª ed.), Göttingen, Ed.: Vandenhoeck und Ruprecht.
- Kleberg, T. (1957), *Hôtels, restaurants et cabarets dans l'antiqué romaine*, Uppsala, Ed.: Almqvist & Wiksell.
- Lalinde Abadía, J. (1983), *Derecho histórico español* (3ª ed.), Barcelona, Ed.: Ariel.
- Langle y Rubio, E. (1959), *Manual de Derecho mercantil español*, Tomo III, Barcelona, Ed.: Bosch.
- Lenel, O. (1927), *Edictum Perpetuum: Ein Versuch Seiner Wiederherstellung*, 3ª Ed., Leipzig, Ed.: Tauchnitz.
- y Sierl, L. E. (1889), *Palingenesia iuris civilis* I-II, Leipzig (reimpr. 1960: Graz), Ed.: Akademische Druck- u. Verlagsanstalt. .
- López-Amor, M. (1994), “‘*Receptum argentarii*’. ‘*Receptum nautarum, cauponum, stabulariorum*’”, en *Derecho romano de obligaciones. Homenaje al Prof. J.L. Murga Gener*, Madrid, Ed. Centro de Estudios Ramón Areces, pp. 721-728.
- Majello, U. (1958), *Custodia e deposito*, Napoli, Ed.: Jovene.
- Manresa y Navarro, J. M. (1931), *Comentarios al Código Civil español*. Tomo XII, Madrid, Ed.: Instituto Editorial Reus.
- (1952), *Comentarios al Código Civil español*, Tomo XXVII, Madrid, Ed.: Instituto Editorial Reus.
- Marlasca Martínez, O. (2006), *Los establecimientos de hospedaje. Estudio histórico. Responsabilidades que derivan para los titulares de los mismos: de Roma al Derecho actual*, Bilbao, Ed.: Universidad de Deusto.
- Marrone, M. (1994), *Istituzioni di diritto romano* (2ª ed.), Palermo, Ed. Palumbo.
- Martín Serrano, V. (2006), *Custodiam praestare: la prestación de custodia en el Derecho Romano*, Madrid, Ed.: Tébal S.L.
- Martínez Espín, P. (1999), *El contrato de viaje combinado. Antecedentes, Derecho Comparado, Estudio normativo y jurisprudencial*, Murcia, Ediciones de la Universidad de Castilla La Mancha.
- Martínez Martínez, F. (2003), “Recensión efectuada a Paolo Grossi, *Mitología Jurídica de la Modernidad*”, *Byblos, Revista de Bibliografía histórico-jurídica de la Facultad de Derecho de la UCM*, 1 de diciembre de 2003. Disponible on line : <http://pendientedemigracion.ucm.es/info/byblos/grossi02.htm>
- Meyer-Termeeer, A. J. M. (1978), *Die Haftung der Schiffer im Griechischen und Römischen Recht*, Zutphen, Ed.: Terra.

- Miguel Bernal, A. y García Baquero, A. (1973), *Tres siglos del comercio sevillano (1598-1868). Cuestiones y problemas*, Sevilla, Ed.: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación.
- Minguijón Adrián, S. (1943), *Historia del Derecho español*, 3ª Ed., Barcelona, Ed.: Labor S.A.
- Miquel, J. (1964), “*Periculum locatoris*. Richerce in tema di responsabilità contrattuale”, *ZSS*, 81, pp. 134-189
- Padilla González, R. y Clavero Ternero, M. (2002), *Transportes. Lecciones de Derecho Mercantil*, Madrid, Ed.: Tecnos.
- Panero Gutiérrez, R. (1989), ‘*Deponere*’ y ‘*reddere*’ en la ‘*actio depositi in factum*’, Barcelona, Ed.: Promociones y Publicaciones Universitarias, PPU.
- (1994), “El depósito”, en *Derecho romano de obligaciones: homenaje al profesor José Luis Murga Gener*, Madrid, Centro de Estudios Ramón Areces, pp. 251-382.
- Partsch, J. (1908), “Der Ediktale Garantievertrag durch *receptum*”, *ZSS*, 29, pp. 403-422.
- Pérez Serrano, N. (1930), *El contrato de hospedaje en su doble aspecto civil y mercantil*, Madrid, Ed.: Impr. Huérfanos S.C.
- Pernice, A. (1877), *Marcus Antistius Labeo*, vol. II, I, Halle, Ed.: Buchlandlung des Waisenhauses.
- Petit, C. (1990), “Derecho mercantil: entre corporaciones y Códigos”, en *Hispania. Entre los derechos propios y derechos nacionales. Atti dell’incontro si studio Firenze-Lucca 25, 26, 27, Maggio 1989 (a cura di Clavero, B., Grossi, P. y Tomás y Valiente, F.)*, Tomo I, Milano, pp. 315-500.
- Petrucci, A. (2002), “Sobre los orígenes de la protección dada a los terceros contrayentes frente a los empresarios. Observaciones sobre algunas normativas del derecho romano clásico, en *Roma y América. Diritto romano comune. Rivista di diritto dell’integrazione e unificazione del Diritto in Europa e in America Latina*, 13, pp. 233-252.
- (2002), “Recensión a Fercia R., *Criteri di responsabilità dell’ exercitor*”, *IVRA*, 53, pp. 324-346.
 - (2002), “Ulteriori osservazioni sulla protezione dei contraenti con gli *institores* ed i *magistri navis* nel diritto romano dell’ età commerciale”, *IVRA* 53, pp. 17-56.

- (2003), “Orígenes romanísticos de la buena fe objetiva en la contratación mercantil”, *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, 15, pp. 601-615.
- 2003), “‘*Neque enim decipi debent contrahentes*’. “Appunti sulla tutela dei contraenti con un’ impresa del diritto romano tardo repubblicano e del principato”, en *Il ruolo della buona fede oggettiva nell’ esperienza giuridica storica e contemporanea*, en *Studi in onore di A. Burdese*, 3, Padova, pp. 89-103.
- (2003), “Ancora sulla protezione dei contraenti con gli imprenditori nel diritto romano classico: il caso del *receptum nautarum, cauponum et stabulariorum*”, en *Estudios de Derecho Civil. Obligaciones y contratos. Libro homenaje a Fernando Hinestrosa 3*, Bogotá, Ed.: Universidad Externado de Colombia, pp. 71-102

Purpura, G. (1996), *Studi romanistici in tema diritto commerciale marittimo*, Messina, Ed.: Rubbettino.

Raschke, M. G. (1978), “New Studies in Roman Commerce with the East”, *ANRW II*, 9, 2, pp. 604-1.378.

Represa Polo, M^a. P. (2004), *Responsabilidad de los establecimientos hoteleros por los efectos introducidos por los clientes*, Madrid, Dykinson S.L.

Robaye, R. (1987), *L’obligation de garde. Essai sur la responsabilité contractuelle en droit romain*, Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires Saint-Louis.

Rougé, J. (1966), *Recherches sur l’organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l’Empire romain*, Bruxelles, S.E.V.P.E.N.

Russo Ruggeri, C. (1997), *Viviano, giurista minore?*, Milano, Ed.: Giuffrè.

Salazar Revuelta, M. (2006), “Configuración jurídica del *receptum nautarum, cauponum et stabulariorum* y evolución de la responsabilidad recepticia en el Derecho Romano”, *Anuario da Facultad de Dereito da Universidad da Coruña*, 10, pp. 1.083-1.100.

- (2007), *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma*, Madrid, Ed. Dykinson S.L.
- (2007), “El *receptum nautarum, cauponum et stabulariorum*: motivación de la intervención pretoria en el ámbito del transporte marítimo y terrestre”, *RGDR*, 8, pp.1-51.
- (2008), “Les sujets intervenant dans le transport de marchandises et/ou de personne à Rome : légitimation active et passive pour l’action du *receptum*

nautarum, cauponum et stabulariorum”, en *Le droit, les affaires et l’argent : célébration du bicentenaire du code de commerce actes des journées internationales de la Société d’Histoire du Droit*, Dijon 2007, Ed.: SHD-Faculté de Droit et de Science Politique de Dijon, pp. 49-65.

- (2010), “Relaciones contractuales atinentes a la navegación romana y su proyección actual en el derecho privado español”, *Revista europea de Derecho de la navegación marítima u aeronáutica*, 27, pp. 3.913-3.943.

Sánchez Hernández, A. (1994), “El depósito derivado del hospedaje y la responsabilidad del hospedero”, *Boletín de la Facultad de Derecho (UNED)*, 7, pp. 373-397.

Sancho Gargallo, I. (2002), “Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. El contrato de transporte”, *Manuales de formación continuada*, 21, pp. 27-84.

Sargenti, M. (1953), *Osservazioni sulla responsabilità dell’exercitor navis in diritto romano*, en *Studi in memoria di E. Albertario*, Vol, I, Milano, Giuffrè Editore, pp. 551-580.

Schulz, F. (1961), *Geschichte der römischen Rechtswissenschaft*, Weimar, Ed.: H. Böhlaus Nachfolger.

Solazzi, S. (1936) “Appunti di diritto romano marittimo: le azione contro il *nauta*”, *RDN* 2, pp. 113-131.

Thiel, J.H. (1949), *Studies on the history of Roman Sea Power before the second Punic War*, Amsterdam, North Holland Publishing.

Valenzuela Garach, F. y Valenzuela Garach, F. J. (2008), “Arrendamientos mercantiles”, en Jiménez Sánchez, G. J. (coord.), *Lecciones de Derecho mercantil*, Madrid, Ed.: Tecnos.

Wacke, A. (1994), “Die adjektivischen Klagen im Überblick”, *ZSS*, 111, pp. 280-362.

Zamora Manzano, J.L. (2000), *Averías y accidentes en el derecho marítimo romano*, Madrid, Ed.: Edisofer.