



Universidad de Oviedo
Universidá d'Uviéu
University of Oviedo

Facultad de Derecho

GRADO EN DERECHO

TRABAJO FIN DE GRADO

LA ECHAZÓN ROMANA Y SU EVOLUCIÓN HISTÓRICO-JURÍDICA
ESPAÑOLA:

ESPECIAL MENCION AL HALLAZGO DE LO ARROJADO.

Alumno: Darío Fernández Fernández

Convocatoria: Extraordinaria segundo semestre

RESUMEN

La avería gruesa sigue estando presente en el tráfico marítimo actual como demuestra su declaración por la empresa titular del buque ante el reparto de responsabilidades derivadas del bloqueo del Canal de Suez de 2021¹. Este accidente marítimo ya se contemplaba en el Derecho Romano mediante la acción de la echazón del barco, cuya regulación es objeto de estudio. Tras ello, se realizará un análisis de los efectos “a posteriori” centrado en las mercancías afectas por tal arrojado y los derechos vinculados a ellas como son los de propiedad de lo arrojado, que no abandonado, y la ocupación de lo hallado por terceros. Una vez vista la legislación romana que trata de armonizarlos para que no colisionen entre ellos, se irá extrapolando a lo largo de la historia jurídica de nuestro país para concretar sus cambios y evolución en los cuerpos normativos más importantes hasta llegar a su regulación en la actualidad.

ABSTRACT

General average is still present in today's maritime traffic as demonstrated by its declaration by the company owner of the ship in the face of the sharing of responsibilities that 2021 Suez Canal obstruction led to. This maritime accident was already contemplated in Roman law in the form of jettison, which will be studied to see how it was regulated. After this, an analysis of the "a posteriori" effects will be carried out focusing on the goods affected by the throwing off and their rights linked to them, like the ownership of what has been dumped but not abandoned, and the possibility of occupation of what has been found by third parties. Once we have seen the Roman legislation that tries to harmonise them so that they do not collide with each other, it will be extrapolated throughout the legal history of our country to specify its changes and evolution in the most important bodies of legislation until we reach the current regulation.

¹ PEDROSA, J.M. (13/04/2015) *Especial Aon: Marítimo*. CapitalRadio. Minuto 5. Visto el 23 de junio de 2023. https://www.capitalradio.es/noticias/economia/quien-debe-hacerse-cargo-danos-economicos-del-colapso-canal-suez_91254448.html

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS.

BOE	Boletín Oficial del Estado
CC.....	Código Civil de 1889
CE.....	Constitución Española de 1978
CMI.	Comité Marítimo Internacional
CCom.....	Código de Comercio de 1885
YAR.....	Reglas de York y Amberes de 2016
LV.....	Liber Iudiciorum

ÍNDICE

RESUMEN.....	2
ABSTRACT.....	2
ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS.	3
INTRODUCCIÓN	5
1. EL MAR PARA ROMA.	6
1.1. EL COMERCIO MARÍTIMO Y LA <i>LOCATIO-CONDUCTIO</i>.	7
1.2. LA PROTECCIÓN JURÍDICA DEL COMERCIO MARÍTIMO.	8
1.3. LA <i>LEX RHODIA DE IACTU</i>.	9
1.4. EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDADES EN LA <i>LOCATIO-CONDUCTIO</i>.	12
1.4.1. LAS RESPONSABILIDADES POR EL <i>RECEPTUM</i>	12
1.4.2. LAS RESPONSABILIDADES POR EL <i>IACTUS</i>	14
1.4.3. LAS RESPONSABILIDADES POR EL HALLAZGO.	18
1.4.4. LAS RESPONSABILIDADES POR RECURRIR A LOS <i>URINATORES</i>	21
2. EL DERECHO VISIGODO: LA <i>LEX VISIGOTHORUM</i> Y EL FUERO JUZGO.	23
3. LA RECEPCIÓN EN LA LEGISLACIÓN ALFOSNINA:	24
3.1. EL FUERO REAL.	24
3.2. LAS SIETE PARTIDAS DE ALFONSO X.	27
3.2.1. EL ENCAJE LEGAL DEL <i>IUS NAUFRAGII</i>	29
4. EL LIBRO DEL CONSULADO DEL MAR.	30
5. LA NUEVA RECOPIACIÓN.	33
6. LA NOVÍSIMA RECOPIACIÓN.	33
7. LA ETAPA CODIFICADORA EN ESPAÑA: CÓDIGOS DE CIVIL Y DE COMERCIO.	34
8. LA LEY 14/2014, DE 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA.	35
9. LAS REGLAS YORK Y AMBERES.	35
10. EL REAL DECRETO 371/2020, DE 18 DE FEBRERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE EXTRACCIONES MARÍTIMAS.	38
11. LOS SEGUROS DE CARGA INTERNACIONAL.	38
12. CONCLUSIONES	39
BIBLIOGRAFÍA.	42

INTRODUCCIÓN

El papel que desempeña el Derecho Marítimo ha tenido una gran influencia en todas las etapas de la historia humana y ha condicionado nuestra relación con el medio marino que tan extenso es en nuestro planeta. Desde permitir nuestra expansión por todos los rincones del globo y mezclar diversas culturas que a su vez han cimentado otras, hasta acortar relaciones en lugares muy distantes en un breve espacio de tiempo con el fenómeno de la globalización.

Esta rama del Derecho Mercantil debido a su gran componente comercial que ha sido su principal motor de desarrollo y evolución, alberga la evidente particularidad de tener al mar como su ámbito de aplicación. Por esta razón requiere un punto de vista distinto en todas las conductas que le conciernen y en las que el medio, podría decirse que es una parte más al igual que los sujetos involucrados.

Para ilustrar este trato especial, el trabajo va a centrarse en unas de las instituciones más características que existen en este derecho y que como se va a poder comprobar, ha existido desde antes del Imperio Romano.

La avería gruesa comporta una gran variedad de representaciones fácticas, siendo la más gráfica y el objeto de estudio en este trabajo, la echazón que, como su propio nombre indica, no deja de ser echar objetos del barco. Para ver todo lo que entraña este recurso que no deja de ser un accidente marítimo más pero con diferencias en cuanto a las responsabilidades derivadas, se analizará a fondo su consideración en las principales fuentes de Derecho Romano al ser una de las primeras y más completas muestras de su utilización. Puesto que comporta una gran variedad de elementos para que concurra, se pondrá el foco en su relación con los bienes afectos y los derechos de sus dueños y de terceros involucrados. Una vez establecido el marco legal romano, se irá comparando con las regulaciones en las más importantes obras y cuerpos normativos de la historia jurídica de nuestro país hasta la actualidad y ver así, si ha habido modificaciones significativas desde la época romana hasta hoy.

1. EL MAR PARA ROMA.

Ya lo decían los propios romanos: “Mare Nostrum”: Mar Nuestro², en referencia al Mar Mediterráneo. Su estima es una propia consecuencia histórica en la configuración de Roma. Desde una colonia que tuvo unos orígenes sin tales relaciones marítimas estrechas³, hasta el Imperio que alcanzó a ser gracias a su mayor aprovechamiento del medio acuático, como demuestra el triunfo en las Guerras Púnicas contra otros exponentes de ese alto grado de conexión con el mar como eran los cartaginenses⁴.

Aparte de su indudable relevancia desde un ámbito defensivo, al ser el Mar Mediterráneo escenario de numerosos conflictos⁵, también fue un elemento indispensable a la hora de abastecer a la totalidad del Imperio y que, ante problemas que lo dificultasen, el mismo emperador trataba de solucionarlos con carácter prioritario⁶. Existía tráfico de una gran variedad de elementos y así lo reflejan los propios recipientes encontrados en excavaciones arqueológicas que detallaban información relativa al interior, así como al origen y control que mostraban una gran movilidad de su contenido⁷. Desde objetos de cerámica a incluso condimentos de pescado como el garum, se demuestra la actividad económica que generaban por su propia demanda⁸, permitiendo enriquecer clases sociales como la de los *equites*⁹ y disfrutar de productos extravagantes como se ve representado en las comedias de Plauto¹⁰.

No es de extrañar que esta posibilidad y mejora en la calidad de vida fuera objeto de interés para los habitantes del Imperio como una ocupación jurídica que, al igual que las demás, debía estar sujeta también a regulación por el Derecho Romano para garantizar la

² ARIAS RAMOS, J., “El transporte marítimo en el mundo romano: (discurso de apertura)” *Discursos de apertura Universidad de Valladolid* (1948). Pág. 9.

³ *Ibid.* 2. Pág. 10.

⁴ GUZMÁN SOTO, F. “Las Guerras Púnicas. El nacimiento del Imperio Romano”, *Revista Electrónica Historias del Orbis Terrarum*, nº extra 2, 1-2010. Págs. 23-24, (consulta el 10 de febrero de 2023):

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3796525>

⁵ *Ibid.* 4. Pág. 20.

⁶ Un ejemplo de ello es la importancia que le dio el Emperador Claudio a solucionar los conflictos entre las provincias de “Mauretania Tingitana” y otra provincia de “Hispania Baetica” reflejado en la obra de CHIC GARCÍA, G. “Roma y el mar: del Mediterráneo al Atlántico”. *Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Moderna*, Víctor Alonso Troncoso (coord.). A Coruña: Universidade 1995. Pág. 79, (consulta el 10 de febrero de 2023): https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/18037/file_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y

⁷ ZAMORA MANZANO, J. L Y ÁLAMO GONZÁLEZ, Y. Derecho Romano y Transporte marítimo: antecedentes del Bill of Lading B/L y del documento electrónico de transporte. Justo García Sánchez (director). *Fundamentos Romanísticos del Derecho Contemporáneo*, tomo IX, volumen II, editorial Agencia Estatal BOE y Asociación Iberoamericana de Derecho Romano, Madrid, 2021. Pág. 1310-1311.

⁸ *Ibid.* 6. Pág. 70.

⁹ *Ibid.* 2. Pág. 11.

¹⁰ DICENTA MORENO, T. “Una reflexión en torno al consumo de productos de lujo en Roma”, Silvestre Bello Rodríguez y José Luis Zamora Manzano (coordinadores), *El Derecho Comercial, de Roma al Derecho Moderno*, vol.1, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Gran Canaria, 2007. Pág. 246.

paz y la óptima vida en común de la sociedad¹¹. El propio Estado buscaba fomentar esta actividad comercial compensando los riesgos asumidos (*pericula eorum*)¹², sobre todo si se relacionaba con las *annonas*, urbes. Porque se tenía tanto un provecho de propia subsistencia, como uno fiscal (*fiscus*) que beneficiaba el tesoro del Estado¹³. Se le daba tal importancia, que influía en otros aspectos, como por ejemplo en el nombramiento o prohibición de cargos municipales en caso de una posible evitación fiscal sobre los bienes¹⁴. El intento estatal de estímulo se plasmaba en ciertas prerrogativas que liberaban a los operadores marítimos, *navicularii*, del pago de impuestos por la tarea de suministro con los motivos de interés general¹⁵, peligrosidad y gastos propios que ya tenían aparejados en esa misión que condicionaba la continuidad del Imperio.

1.1. EL COMERCIO MARÍTIMO Y LA *LOCATIO-CONDUCTIO*.

El papel destacado de este comercio marítimo se debió a la propia expansión del Imperio a territorios que ya eran potencias con anterioridad, como los siracusos o los rodios, quienes tendrán un papel como precursores en nuestro objeto de estudio¹⁶. Para ellos ya existía cierto marco regulatorio flexible y muy práctico de las relaciones comerciales aún muy poco practicadas por los romanos en su inicio. Con las conquistas, se adaptó a las instituciones ya existentes del Derecho Romano¹⁷, como la *locatio-conductio* utilizada en las relaciones contractuales de arrendamiento¹⁸ de manera unitaria, sin distinción del objeto del acuerdo¹⁹. El motivo fue que, como es entendible, en este comercio no se involucraban solamente *civites*, sino que debido a la gran dimensión que adquirió el Imperio, también implicó a personas bajo el “*Ius Gentium*”²⁰, considerados peregrinos por habitar en un territorio tomado y anexionado por Roma y que entablaron relaciones privadas con los “*cives*”, quienes gozaban de los estatus de ciudadanía y libertad²¹. Tras este primer reconocimiento por el *praetor* peregrino y por la gran variedad de servicios y prestaciones que abarcaba, fue introducida en el “*Ius Civile*”, pasando a estar presente en cualquier relación jurídica sin

¹¹ PANERO GUTIÉRREZ, P. *Derecho Romano*, 4ª ed., Editorial Tirant Lo Blanch. Valencia. 2008. Pág. 39.

¹² GUERRERO LEBRÓN, M. “D.50.6,6,3 (Call. 1 de Cogn.). Los privilegios a favor de los *navicularii*: entre iniciativa privada e intervencionismo estatal”. Justo García Sánchez (director). *Fundamentos Romanísticos del Derecho Contemporáneo*, tomo IX, volumen II, editorial Agencia Estatal BOE y Asociación Iberoamericana de Derecho Romano, Madrid, 2021. Pág. 1194.

¹³ *Ibid.* 2. Pág. 12.

¹⁴ D.50.6.5.10 (*Callistratus, libro I de Cognitionibus*).

¹⁵ *Ibid.* 12. Pág. 1194.

¹⁶ ¹⁶ *Ibid.* 2. Pág. 10.

¹⁷ JIMÉNEZ VALDERRAMA, F. “La regulación jurídica del transporte marítimo en la Roma antigua”. *Opinión Jurídica*. Nº 26. 2014. Pág. 177, (consulta el 14 de febrero de 2023):

<http://www.scielo.org.co/pdf/ojum/v13n26/v13n26a12.pdf>

¹⁸ D.19.2.2 (*Gaius libro II Rerum quotidianarum*).

¹⁹ ZAMORA MANZANO, J. L. *Averías y accidentes en Derecho Marítimo Romano*. Editorial Edisofer, Madrid, 2000. Pág. 43.

²⁰ D.19.2.2.1 (*Gaius libro II Rerum quotidianarum*).

²¹ *Ibid.* 11. Pág. 243.

importar la posición social de las partes. Además, tenía un menor grado de formalismo, ya que bastaba el simple consentimiento²². En el ámbito procedimental se podía recurrir al proceso romano formulario como resorte defensivo para las partes y que se caracterizaba por incluir “la fórmula” a modo de breve informe del litigio, con carácter de guía, en los que el juez se instruía²³.

Adaptado al transporte marítimo, en esta relación de arrendamiento el *locator*, dueño del objeto no consumible²⁴, lo encomendaba a otra persona *conductor*, a cambio de un precio que aportaría el beneficiado por el contrato, *merced*: “si se hubiere convenido sobre el precio”²⁵. El acuerdo podía versar sobre el uso temporal y posterior devolución del objeto encomendado (*locatio conductio rei*), una obra por el encomendado a cambio de una retribución (*locatio conductio operarum*)²⁶, o a cambio de la misma, un resultado del trabajo sobre el objeto encomendado al conductor (*locatio conductio operis*)²⁷.

La peculiaridad del mundo marítimo hace que se considere esencial la figura de la nave, de la que se hará un análisis como un todo, puesto que podía contener elementos anexos, al no dejar de ser una agrupación con una gran variedad de utensilios y herramientas²⁸, además de un bien mueble y *res nec mancipi*²⁹ para facilitar la transmisión de su propiedad, perteneciente al *dominus navis*, que es asistido en labores técnicas por más personal formando la *nauta*³⁰. Entre ellos estaba el *exercitor*³¹, actual armador, que tiene la posesión de la nave para dedicarla al propósito de la *locatio-conductio*; y el *magister navis*, con responsabilidades inherentes de mantenimiento: “debemos entender por patrón de nave, aquel a quien está encomendado el cuidado de toda la nave”³² con el fin de llevar a cabo el contrato acordado.

1.2. LA PROTECCIÓN JURÍDICA DEL COMERCIO MARÍTIMO.

Son innegables las vicisitudes que había en toda práctica sobre el mar, como sucede hoy en día. Ante ello, existían cláusulas específicas para el contrato que contemplaban la

²² Ibid. 18.

²³ Ibid.11. Pág.165.

²⁴ IGLESIAS, J. *Derecho romano*, 18ª edición, Sello Editorial, Barcelona, 2010. Pág.283.

²⁵ D. 19.2.2 (*Gaius libro II. Rerum quotidianarum*). “[...] si de mercede convenerit.”

²⁶ Ibid. 17. Pág. 180.

²⁷ POLO ARÉVALO, E. M., “La responsabilidad en la *locatio-conductio operis*: algunas consideraciones desde la perspectiva de los *bona fidei iudicia*”. Justo García Sánchez (director). *Fundamentos Romanísticos del Derecho Contemporáneo*, tomo VII, volumen III, editorial Agencia Estatal BOE y Asociación Iberoamericana de Derecho Romano, Madrid, 2021. Págs. 2.649-2.650.

²⁸ Ibid. 2. Págs. 26-27 (D.41.3.30).

²⁹ Ibid. 2. Pág. 26.

³⁰ D.4.9.1.2. (*Ulpianus libro XIV. ad Edictum*).

³¹ D.14.1.1.15 (*Ulpianus libro XXVIII. ad Edictum*).

³² D.14.1.1.1 (*Ulpianus libro XXVIII ad Edictum*): *Magistrum navis acipere debemus, cui totius navis cura mandata est*

afectación negativa de las mercancías encomendadas en el transporte³³ como el “receptum nautarum, cauponum et stabulariorum”³⁴, de la que después se volverá a tratar; al igual que el reconocimiento público de ese “periculum” inherente a la actividad y ante el cual se tuvieron que establecer una serie de medidas para hacer frente a posibles pérdidas como, por ejemplo, los *negotiatores* y la protección reforzada a todo aquello destinado a la *annona* con un carácter público³⁵. Esta peligrosidad no era solo algo propio del Imperio romano sino de la propia actividad, por lo que no es de extrañar que las potencias marítimas anteriores³⁶ hubiesen ya contemplado ciertas eventualidades que fueron una especie de excepción en la política no receptiva de las Instituciones del Derecho Romano³⁷, aunque con adaptaciones procedimentales en él³⁸. Esto sucedió, por ejemplo, con la *Lex Rhodia de iactu* en materia de avería gruesa al no producirse un perjuicio total y haber cierto grado de provecho por un acto dañino intencionado³⁹. Como así se contiene en el Digesto de Justiniano y que versa así:

D.14.2.1 (*Paulus libro II. Sententiarum*):

<p><i>Lege Rhodia cavetur, ut, si lavandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione saciatur, quod pro omnibus datum est.</i></p>	<p>Dispongo la ley Rodia que si, para aligerar la nave, se hubiesen echado al mar unas mercancías, se resacirá con la contribución de todos los propietarios de las mercancías, el daño que en beneficio de todas se causó.</p>
---	---

1.3. LA LEX RHODIA DE IACTU.

La disposición se aplicaba cuando se realizara ese *iactus*, entendido como “arrojo”, pero siempre enmarcado dentro de la *Lex Rhodia de iactu* y no en posibles conductas delictivas⁴⁰ que supusieran un incumplimiento contractual de la custodia derivada de la *locatio-conductio*. Por lo que se ha de observar, cuándo ese acto de arrojar era un elemento de esta avería gruesa reconocido y quedaba amparado en ella.

Para empezar, hay que partir de que las mercancías objeto del contrato de arrendamiento para su transporte se encontraban en una posición de afectación directa por la nave que las transportaba a través del mar, siendo el modelo *ponto o corbita* entre los más utilizados y que se caracterizaban por una gran dimensión⁴¹. Junto a ella, se formaba una

³³ SALAZAR REVUELTA, M., “Configuración jurídica del receptum nautarum, cauponum et stabulariorum y evolución de la responsabilidad recepticia en el Derecho Romano” *Anuario da Facultade de Dereito de Universidade da Coruña*, 2006-10. Pág. 1.087.

³⁴ D.4.9.1. (*Ulpianus libro XIV, ad edictum*).

³⁵ *Ibid.* 6. Pág. 82.

³⁶ *Ibid.* 2. Pág. 6.

³⁷ *Ibid.* 19. Pág. 121.

³⁸ *Ibid.* 19. Pág. 125.

³⁹ *Ibid.* 17. Pág. 175.

⁴⁰ *Ibid.* 2. Pág. 51.

⁴¹ *Ibid.* 2. Pág. 23.

comunidad de bienes⁴² y un riesgo en el que, si la propia nave estaba ante una situación de peligro, conllevaba una *communio periculi* como causa *deiectum*⁴³. Ante este suceso, había que recurrir a la figura asentada del *iactus*, en busca del menor perjuicio posible sobre la totalidad amenazada, y que ejercitaba el *magister*, si bien no de manera discrecional, pues era costumbre procurar un acuerdo de voluntades “sed si voluntate”⁴⁴, entre todos aquellos presentes físicamente durante el transporte y que tuvieran intereses en juego⁴⁵. Como es entendible, también podían darse situaciones de una necesaria rápida reacción de su ejercicio y que se vieran influidas por el *metus* a la hora de tomar la decisión. Esto refleja el gran componente casuístico de esta solución ante situaciones que el Derecho romano recoge, como al encontrarse ante una meteorología adversa.

D.14.2.6 (*Paulus. libro II.Sententiarum*):

[...] tempestate gravi orta necessario iactura facta erat [...].	[...] por haberse formado una grande tempestad se había hecho necesariamente alijo [...].
---	---

O de ser necesario acometer un perjuicio al propio buque del D.14.2.2.1 (*Paulus libro II. Sententiarum*):

Si conservatis mercibus deterior facta sit navis, aut si quid exarmaverit.	Si por haberse conservado las mercancías se hubiera deteriorado la nave.
--	--

Este segundo escenario puede darse siempre que aquello afectado no fuera parte del objeto contractual ni que su ausencia pusiese en claro riesgo el normal desarrollo de la actividad de transporte de las mercancías⁴⁶, además de tener que darse en aras de conservación de la mercancía. Elementos como el mástil⁴⁷ u otros *navis instrumentum*⁴⁸ podían ser necesarios en ese *iactus* “para evitar un peligro común”⁴⁹. Si no lo fueran, sus daños se englobarían en riesgos inherentes de la actividad⁵⁰ que, o han de asumirse⁵¹, o

⁴² Ibid. 19. Pág. 135.

⁴³ Ibid. 19. Pág. 142.

⁴⁴ D.14.2.2.1 (*Paulus libro XXXIV. ad Edictum*).

⁴⁵ D.14.2.2.2 (*Paulus libro XXXIV. ad Edictum*).

⁴⁶ Ibid. 19. Pág. 135 y ss.

⁴⁷ Basílicos 53.8.15.

⁴⁸ Ibid. 19. Pág. 143.

⁴⁹ D.14.2.3 (*Palpinianys libro XIX. Responsorum*): “Quam arbor, aut aliud navis instrumentum removendi communis periculi causa deiectum est, [...]”

⁵⁰ Ibid. 19. Pág. 143 P.S. (Pauli Sententiae) 2.7.2): “nave ver arbore vi tempestatis amissa vectores ad contributionem non tenentur”.

⁵¹ Ibid. 17. Pág. 142.

recaer en la responsabilidad derivada de no haber garantizado un correcto estado de la nave⁵² para realizar la *locatio-conductio* acordada.

Otro caso era la concurrencia de más de un buque auxiliador denominado esquife y de menor tamaño⁵³ para su transbordo como vía de salvación de la mercancía del buque principal susceptible de hundimiento. Todo lo posterior a ese traslado que repercutiera negativamente en el buque, sería un incumplimiento tanto del propio motivo del *iactus* como del contrato de *locatio-conductio* por el *navicularii*. Porque no se habría conseguido el propósito de salvar la mercancía en el buque principal al aliviársele el peso “si para aliviar una nave cargada [...]”⁵⁴. Si en cambio, el perjudicado únicamente fuera el esquife al que se recurrió con parte de la mercancía, sí que habría responsabilidad por los beneficiados de tal alivio que fue el fundamento de recurrir a esta segunda embarcación: “se transbordaron algunas mercancías a un esquife, para que no peligrase”⁵⁵.

Aquí, se puede apreciar el variable régimen de responsabilidad que entraba en juego ante esta figura jurídica, que no se basaba en el mero incumplimiento de la actividad de traslado marítimo con los perjudicados y que solía encomendarse al *magister*, quien contrataba a quien fuese necesario⁵⁶. Puesto que tenía la condición de *praepositus*⁵⁷ otorgada por el *exercitor*, en caso de haberlo, o por el propio *dominus navis* y tener así poder en las tareas comerciales⁵⁸. Esta *potestas*⁵⁹ permitía a los sujetos de la parte locator, ejercitar la acción oportuna contra la otra parte en base, o al apoderamiento⁶⁰ o por la asunción de un riesgo presente durante la realización del transporte contratado⁶¹. Como resultado, se fomentaba el tráfico jurídico marítimo en el que siempre existía “un respaldo” ante la actividad del *magister*⁶² emanado del Edicto de “*exercitoria actio*” para asegurar las responsabilidades contractuales acordadas⁶³.

⁵² D.14.2.6 (*Paulus libro XXXIV. ad Edictum*).

⁵³ Ibid. 19. (D.14.2.4) Pág. 147.

⁵⁴ D.14.2.4 (*Callistratus libro II. Quaestionum*): “Na vis onustae levandae causa [...]”.

⁵⁵ D.14.2.4 (*Callistratus libro II. Quaestionum*). “[...] si quaedam merces in scapham traiectae sunt, nea ut extra flumen periclitetur [...]”.

⁵⁶ Ibid. 2. Págs. 34-35.

⁵⁷ VALIÑO DEL RÍO, E., Las “acciones adiecticiae qualitatis” y sus relaciones básicas en Derecho Romano”, *Anuario de historia del derecho español*, nº 37, Madrid,1967. Pág. 356.

⁵⁸ Ibid. 2. Págs. 35-36.

⁵⁹ Ibid. 2. Pág. 36.

⁶⁰ Ibid. 57. Pág. 357.

⁶¹ Ibid. 33. Pág.1087.

⁶² Ibid. 2. Pág. 35.

⁶³ GARCÍA QUINTAS, M. M., “La importancia comercial de los ríos”, Silvestre Bello Rodríguez y José Luis Zamora Manzano (coordinadores), *El Derecho Comercial, de Roma al Derecho Moderno*, vol.1, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Gran Canaria, 2007. Pág. 335.

1.4. EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDADES EN LA *LOCATIO-CONDUCTIO*.

Tras ver la situación previa del *iactus*, ha de tratarse el régimen ordinario de responsabilidades derivadas de incumplimientos de la *locatio-conductio* contemplado por el Derecho Procesal Romano, para después ver la alteración que provocaba la echazón y qué consecuencias tenía sobre las partes involucradas en el contrato cuya finalidad se ha visto afectada.

Como se mencionó previamente, se partió del contenido del “*Ius civile*” para la adaptación a este nuevo sector económico y sucedió lo mismo con las acciones a ejercitar, siendo éstas la *actio locati* o la *actio conducti*, ante el incumplimiento del *conductor* o del *locator* y cuyas funciones de *facere*⁶⁴ ya se detallaron previamente. Debido al gran volumen de tráfico, así como a su inherente carácter práctico, también se recurrió a más formas de tutela judicial pretoria como la que figura en el D.4.9.1 (*Ulpianus libro XIV. Ad Edictum*):

<p>“<i>Nautae caupones stabularii quod cuiusque salvum fore receperint nisi restituent, in eos iudicium dabo</i>”</p>	<p>“Si los marineros, venteros y mesoneros no restituyesen lo de cualquiera que hubiera recibido para que esté a salvo, daré acción contra ellos”.</p>
---	--

Cabe hacer un inciso en que la mención a los “*nautae*” se entiende como equivalente a los sujetos propios de las actividades mercantiles marítimas *exercitor navis*⁶⁵ al no haberse considerado aún la encomendación de poder al “*magister*”⁶⁶.

1.4.1. LAS RESPONSABILIDADES POR EL *RECEPTUM*.

El uso del *receptum* suponía un compromiso arbitral y pactado por las partes⁶⁷, *receptum-recipient*: prometer/prometerse⁶⁸, de recibimiento y restitución de lo mismo después del transporte pertinente. Esa guarda de la mercancía empezaba a contar desde que se ponía ya para su embarque, por lo que los efectos y garantías del propio contrato ya entraban en juego ante cualquier problema en el cargue que llevase a cabo parte del grupo bajo el *dominus magister* o *exercitor*. Extendiéndose, pues, desde la puesta a disposición hasta la entrega en otro punto, con fases entremedias como el mantenimiento, verificación o custodia del género⁶⁹. Si esto no se daba, por incumplir la debida diligencia presente durante todo el

⁶⁴ Ibid. 27. Pág. 2652.

⁶⁵ SALAZAR REVUELTA M., *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma. Estudio sobre el receptum nautarum, cauponum et stabulariorum: entre la utilitas contrahentium y el desarrollo comercial*. Editorial Dykinson, Madrid, 2007. Pág. 47.

⁶⁶ Ibid. 2. Pág. 35.

⁶⁷ Ibid. 65. Pág. 105.

⁶⁸ Ibid. 19. Pág. 50.

⁶⁹ Ibid. 7. Pág. 1313.

proceso, se ejercitaba la *actio de recepto*⁷⁰. Su existencia se enmarcaba en la *bona fides*, que estaba tanto en la muestra de voluntad de los operadores marítimos partícipes en la relación por la que iban a estar afectados⁷¹, como en la misma interposición de la *actio* ante el incumplimiento de la cláusula⁷².

Su utilización y su posterior adhesión como elemento inherente al contrato en sí⁷³, supuso toda una ventaja respecto a las propias acciones del contrato base, *locatio-conductio*. Con su ejecución había únicamente que demostrar que la institución del *receptum* concurría y que no se había completado. A diferencia de las otras, en las que había que probar un incumplimiento doloso por la otra parte y tenían una importante valoración de los elementos subjetivos al darse solo en ese caso⁷⁴.

No obstante, como se pudo ver la importancia de los supuestos de hecho en la realización del *iactus*, aquí también se contemplaba uno, que era una *exceptio* introducida por Labeón ante eventualidades, como el hundimiento del buque o asaltos al mismo por piratas⁷⁵, que influían negativamente en ese compromiso del *receptum* y se eximía de procedimiento a seguir por la no devolución de la “merces”, objeto de la *locatio-conductio*⁷⁶. En esa “merces” no solo se incluían las mercancías propiamente dichas, como alimentos o esclavos, sino también, los propios dueños que podían hallarse en el buque y que, como es de entender, necesitaban asegurar de subsistencia en la travesía como, por ejemplo, con vestimentas, que viajaban con ellos: *misase*⁷⁷. Estos también mediante la *accedere* quedaban amparados en el *receptum* por haber sido llevados a la nave igualmente⁷⁸.

D.4.9.1.8 (*Ulpianus libro XIV. Ad Edictum*):

<p>“[...] Et puto, ommium eum recipere custodiam, quae in navem illatae sunt, et factum non solum nautarum praestare debere, sed et vectorum.</p>	<p>[...] y pienso que debía recibir a todos los guardias que se traían en el navío, y que la escritura debía ser hecha no sólo por los marineros, sino también por los pasajeros.</p>
---	---

Esta extensión de la cobertura procedimental tanto objetiva como subjetiva también contempló los actos de mala fe en los que, como se indicó antes, existía una especie de “cadena” de sujetos involucrados al poder actuar el magister en nombre de quien le

⁷⁰ Ibid. 66. Pág.1303.

⁷¹ D. 14.1.1.19 (*Ulpianus libro XXVIII.ad Edictum*).

⁷² D. 14.1.1.17 (*Ulpianus libro XXVIII.ad Edictum*).

⁷³ Ibid. 7. Pág. 1314.

⁷⁴ Ibid. 65. Págs. 102 y 103.

⁷⁵ Ibid. 65. Pág. 51.

⁷⁶ Ibid. 63. Pág. 51.

⁷⁷ Ibid. 65. Pág. 108.

⁷⁸ D.4.9.1.8 (*Ulpianus libro XIV. ad Edictum*).

encomendó la actividad, dificultando así, hallar la autoría propia del hecho penal con las acciones *in factum adversus nautas, caupones et stabularios*⁷⁹.

1.4.2. LAS RESPONSABILIDADES POR EL *IACTUS*.

Tras observar el régimen de responsabilidad objetivo general en la actividad comercial marítima, se ha de analizar la alteración que sufre éste, ante la necesidad de recurrir a la avería gruesa del echazón, que no deja de ser un elemento accidental en el correcto desarrollo de la regulación común y de cláusulas como la citada del *receptum*⁸⁰, y que se podría englobar en la debida diligencia que requiere la actividad del *magister* y no deberse al dolo o negligencia que entraba en juego en ese acuerdo u otros pactos.

Como se ha ido destacando en puntos anteriores, el carácter de colectividad en el que se integraba todo aquello encontrado en el buque constituye la famosa *communis periculum*. No ha de asociarse a una comunidad romana, *communio incidens*, en la que la titularidad de sus componentes se definía en cuotas de socios que les permitía accionar la *actio communi dividundo*⁸¹, sino a una vinculación común tanto por el beneficio buscado, como por el riesgo que se ha de afrontar, en este caso con el arrojado de mercancía. Esta unión suponía que todas las partes que habían sacado un provecho por tal acción, quedasen sujetas a la reparación de los afectados.

En los procesos consecuentes hay que destacar la influencia de la buena fe⁸², presente en todas las acciones posibles de defensa y de la *aequitas*, al seguir encontrándose en la *locatio-conductio* del “*Ius Gentium*”⁸³.

D.1.1.1 (*Paulus libro XIV ad Sabinum*):

<i>Cum id quod semper aequum ac bonum est ius dicitur, ut est ius naturale</i>	Se llama derecho a lo que es siempre equitativo y bueno, como es el derecho natural.
--	--

⁷⁹ Ibid. 63. Pág. 105.

⁸⁰ Ibid. 19. Pág. 192.

⁸¹ Ibid. 19. Pág. 183.

⁸² Ibid. 19. Pág. 189.

⁸³ ROBLES VELASCO, L. M. “Aequitas-equity”. Justo García Sánchez (director). *Fundamentos romanísticos del Derecho Contemporáneo*, tomo XI volumen I, editorial Agencia Estatal BOE y Asociación Iberoamericana de Derecho Romano, Madrid, 2021. Pág. 272.

Comenzando con los medios de defensa, están los de la propia institución que recoge la actividad comercial: la *actio ex locato*, por incumplimiento de la prestación a realizar, en este caso el transporte, contra el *gubernator navis*, puesto que el *magister*, por la potestas que poseía, era por así decir el “brazo ejecutor” sin responsabilidad *per se*⁸⁴, siempre que no existieran vicios sobre si era o no contraproducente y necesaria.

En el otro lado, el *magister*, como conductor en la relación jurídica, podía a su vez interponer como protección, influido también por la *aequitas* y que la comisión del daño del arrojado ha sido algo esencial para continuar con el transporte efectivo, la *actio conducti* contra los demás titulares de la mercancía salvada. Además, como garantía, se reconocía el remedio procesal de la *actio retentio*⁸⁵ para seguir custodiando todo aquello salvado de los no perjudicados hasta que contribuyeran en sus cuotas correspondientes por el perjuicio común, *commune detrimentum*, superado y así no quedar el operador marítimo desamparado ante la negativa del resto de cargadores de cooperar en el proceso de contribución⁸⁶.

D.14.2.2. (*Paulus libro XXXIV. ad Edictum*):

<p>[...] <i>aequissimum enim est, commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent [...]</i></p>	<p>[...] porque es muy equitativo que se haga una pérdida común a los que han ganado a causa de la pérdida de la propiedad ajena, para que tengan seguro su salario, esto es, la merces que el conductor obtiene como retribución y que no se vería recompensado a falta de cumplimiento sobre la mercancía del afectado.</p>
---	---

Con este derecho reconocido en las instituciones de Derecho Romano, se refuerza esa responsabilidad colectiva de contribución a un daño que ha afectado de manera particular “porque la prestación se hace del daño, no del lucro”⁸⁷ que regula el fragmento D.14.2.2.2 (*Paulus libro XXXIV. ad Edictum*):

<p>[...] <i>omnes, quorum interfuisset iacturam fieri, conferre oportere, quia id tributum observatae res deberent, itaque dominum etiam navis pro portione obligatum esse. [...]</i></p>	<p>[...] todos los que habían estado presentes en la pérdida debían contribuir, porque debían aquel tributo a las cosas observadas, y por lo tanto el patrón de la nave también era responsable de su parte [...]</p>
---	---

⁸⁴ Ibid.19. Pág.187.

⁸⁵ Ibid.19. Pág.188.

⁸⁶ Ibid.19. Pág.189.

⁸⁷ D.14.2.2.4 (*Paulus libro XXXIV ad Edictum*): “[...] quoniam detrimenti, non lucri fit praestatio. [...]”

Cabe citar otras soluciones para la extinción de esta obligación de contribución de los otros cargadores, como la *compensatio* con la *merced* acordada en la *locatio-conductio*, siempre que fuera de un valor que incluyera la cantidad de la cuota correspondiente en la responsabilidad colectiva explicada, gracias a que ambas cantidades cumplían las características de reciprocidad de las partes sobre los créditos (cuota contributiva y merced), del carácter pecuniario de los mismos y derivar del mismo contrato de arrendamiento⁸⁸.

Al girar en torno al daño acometido y resultante en la desaparición de los bienes por su arrojado desde la nave, y no por conductas ajenas a la avería gruesa⁸⁹, el remedio se materializaba en una cantidad correspondiente a la valía que tuviera lo arrojado en el momento de su compra, sin plusvalías adicionales que pudieran surgir: *lucrum cessans*⁹⁰; ni tampoco disminuciones en su valor, como en el caso de enfermedades que surgieran en la travesía de los esclavos arrojados⁹¹.

No solo se tenía que delimitar para saber cuánto se había de recompensar a los demás, sino también para determinar la cuota contributiva, al tener que ser proporcional, *aequitas*, al valor de los bienes salvados de cada titular. Para ello era necesario inventariar todo lo presente en el buque en el momento del *iactus* que no fuera lo fungible que se hubiera aportado en común “[...] y pareció bien que todo, a no ser que algunas cosas hubieran sido embarcadas para ser consumidas [...]”⁹², como la comida, indispensable para la expedición. Excluyendo esto, todo lo demás suponía una gran variedad de objetos tangibles, dada la amplitud de la actividad marítima comercial. Desde flores a gemas⁹³ y, en contraposición a la no consideración de las personas libres puesto que “no puede hacerse estimación alguna de los individuos libres”⁹⁴, sí se consideraban a los esclavos como *res corporalis* que son⁹⁵ en lo transportado.

El daño podía recaer en bienes de uno o varios *locatores*, pero también se podía recurrir a elementos propios del buque bajo la titularidad del *magister navis*, como el caso de la antena o la vela, bien para su desecho por la borda⁹⁶, bien para afectarlos negativamente siempre con un fin positivo global del transporte⁹⁷:

⁸⁸ Ibid. 11. Pág. 536.

⁸⁹ Ibid. 19. Pág. 178.

⁹⁰ Ibid. 19. Pág. 175.

⁹¹ D.14.2.2.5 (*Paulus libro XXXIV ad Edictum*).

⁹² D.14.2.2.2 (*Paulus libro XXXIV ad Edictum*): “[...]et omnim visum est, nisi si qua consumendi causa imposita forent [...]”.

⁹³ D.14.2.2.2 (*Paulus libro XXXIV ad Edictum*).

⁹⁴ D.14.2.2.2 (*Paulus libro XXXIV ad Edictum*): “[...] corpum liberorum aestimtionem nullam fieri possee; [...]”.

⁹⁵ Ibid. 11. Pág. 231.

⁹⁶ D.14.2.3 (*Palpinianus libro XIX. Responsorum*).

⁹⁷ Ibid. 2. Pág. 20.

D.14.2.5.1 (*Hermogenianus libro II. Iuris Epitomarum*):

<i>Arbore caesa, ut navis cum mercibus liberari possit, aequitas contributionis habet locum.</i>	Picado el mástil para que pueda salvarse la nave con las mercancías, tendrá lugar la equidad de la contribución.
--	--

Los elevados gastos⁹⁸ que conllevaban solo eran incluidos en el montante al que debía responder la contribución si su porqué tenía vinculación con la avería gruesa y no si, por ejemplo, se debía a inclemencias del tiempo que requerían una parada técnica en un puerto para su reparación⁹⁹, al no dejar de ser un riesgo inherente de la actividad mercantil y que está dentro de la debida diligencia en la realización efectiva del transporte puesto que la nave requiere de su arreglo para continuar.

D.14.2.6 (*Iulianus libro LXXXVI. Digestorum*):

<i>[...] hic enim sumtus instruendae magis navis, quam conservandarum mercium gratia factus est.</i>	[...] este gasto se hizo más bien para armar la nave, que para conservar la mercancía.
--	--

Todo lo demás, que no hubiera sido objeto del echazón y que gracias a él se hubiera mantenido indemne, es lo que sujeta a sus titulares a la obligación del correspondiente pago de su cuota en base al precio de sus posesiones, una vez realizada su *emptio venditio* en el lugar de destino¹⁰⁰.

Aparejado a las cosas de las que cada *locator* era titular en el momento de la avería gruesa, el estado y deterioro también podía variar la participación de cada uno.

Porque ese *damnum* podía albergar mucha importancia en caso de ser una consecuencia indirecta del mismo *iactus*¹⁰¹. Véase en una de las causas explicadas que motivan la echazón, como el traslado a un esquife de cierta mercancía¹⁰², y que podía ocasionar un daño secundario a otros elementos no trasladados pero que entraron en contacto con el agua; esto repercutía disminuyendo su precio, siendo éste y no el inicial¹⁰³ el tenido en

⁹⁸ Ibid. 19. Pág. 181.

⁹⁹ D.14.2.5.1 (*Hermogenianus, libro II. Iuris Epitomarum*) y D.14.2.6 (*Iulianus libro LXXXVI. Digestorum*).

¹⁰⁰ Ibid. 18. Pág. 175.

¹⁰¹ Ibid. 19. Pág. 179.

¹⁰² Ibid. 19. Pág. 178.

¹⁰³ Ibid. 19. Pág. 179.

cuenta: “debe contribuir por el actual precio de las cosas”¹⁰⁴, reduciéndose de manera correspondiente a su vez, la cuota a la que estarían obligados a hacer frente¹⁰⁵.

Si, al contrario, ese *damnum* era simplemente por la travesía, la avería gruesa no tendría cabida y las acciones, ante la disminución del valor, encomendarían solo a las partes de la concreta *locatio-conductio* ante un posible caso de incumplimiento del *receptum*.

Por influencia de la *aequitas* es posible incluso que ese daño colateral, aun cuando no comportase la pérdida como la de los objetos del *iactus* a resarcir, fuera de tal magnitud y gravedad que derivara en la exoneración de contribuir al reparo. Encontrándose estas otras pertenencias también bajo la misma protección de lo arrojado, como indica D.14.2.4.2 (*Callistratus libro II Quaestionum*):

<i>Nam sicut ei, qui perdiderit, subvenitur, ita et ei subveniri oportet, qui deteriores propter iactum res habere coeperit.</i>	Porque así como se ayuda al que ha perdido, así también se debe ayudar al que por la pérdida ha comenzado a tener peores cosas.
--	---

Su justificación se debe a que nadie puede soportar la doble carga¹⁰⁶ de contribuir en una cantidad que sea superada por el mismo daño soportado y que no sería equitativo acarrear tanto un perjuicio propio, como encima el resarcimiento del de otra persona¹⁰⁷.

Este *damnum* entendido como detrimento y desaparición de los objetos de la relación jurídica de la *locatio-conductio*, y que implicaba una posición de sus titulares como deudores¹⁰⁸ frente a la comunidad de todos los demás titulares del buque que eran acreedores, no siempre era así. Podía tener un carácter temporal que, sin embargo, no supusiera cambios en la propiedad ni en el tráfico jurídico de los objetos.

1.4.3. LAS RESPONSABILIDADES POR EL HALLAZGO.

Gracias a la preocupación, “*publice interest*”¹⁰⁹, que había por las autoridades del Imperio de evitar que las cosas arrojadas fueran objeto de un mercado en el que no se respetasen los títulos jurídicos establecidos conforme a derecho y que, además, fuese una forma de obtener la propiedad que supusiera un obstáculo y desincentivo al propio desarrollo

¹⁰⁴ D.14.2.4.2 (*Callistratus libro II. Quaestionum*): “[...] conferre debere pretio praesente rerum [...]”.

¹⁰⁵ *Ibid.* 19. Pág. 180.

¹⁰⁶ D.14.2.4.2 (*Callistratus libro II. Quaestionum*): “Indubitate utrumque onus pati non debet”. “Indudablemente no debe soportar una carga y otra”.

¹⁰⁷ *Ibid.* 19. Pág. 178.

¹⁰⁸ *Ibid.* 19. Pág. 175.

¹⁰⁹ D.47.9.1 (*Ulpianus libro LVI. Ad Edictum*).

de la actividad marítima comercial tan valorada pero arriesgada. Se articularon intentos de prevención en el naufragio que facultaban la defensa mediante el reconocimiento de derechos y acciones para recobrar¹¹⁰, ya fuera ante lo arrebatado en el propio suceso (en base a la acción contemplada en D.47.9.1.1 (*Ulpianus libro LVI. Ad Edictum*), o como con la calificación de robo¹¹¹ la apropiación de lo encontrado en el litoral fruto del incidente o el quedárselo a sabiendas de que ése era su origen¹¹². Incurriendo en él, había que proceder a la devolución pronta de cuatro veces el valor de lo robado o del simple importe a posteriori según cuándo fuera ejercitada la acción¹¹³. De este rango de cuantías que se podían reclamar, se ve el férreo castigo que conllevaban estas conductas delictivas y su búsqueda de impedir las al perturbar no solo negativamente a los afectados directos sino a la propia actividad comercial.

Esta regulación que no permitía la ocupación de las mercancías se podía asimilar a un hurto¹¹⁴ en la avería gruesa objeto de estudio ya que, además, las cosas arrojadas tenían el fin de afrontar una situación de peligro común y no de ser abandonadas:

D.14.2.2.8 (*Paulus libro XXXIV. ad Edictum*):

<i>Res autem, iacta domini Manet, nec fit apprehendentis, quia pro derelicto non habetur.</i>	Pero la cosa, arrojada por el Señor Manet, no se convierte en presa, porque no se la considera abandonada.
---	--

Se observa que no se permitía la posibilidad de ocupación de la cosa en base a la *iusta causa* originaria¹¹⁵ de la “usucapio proderelicto” para la “agregación del dominio mediante la continuación de la posesión por el tiempo determinado en la ley”¹¹⁶. El Digesto bien lo recoge en el D.41.7(8).7 (*Iulianus libro II. Ex Minicio*) y D.41.2.21.1 (*Iavolenus libro VII. Ex Cassio*):

<i>[...] num ideo usucapere non possit, quia non viderentur derelictae, quaeritur; sed verius est, eum pro derelict usucapere non posse.</i>	[...] se pregunta, si, no pore so podría usucapirlas, porque no se consideren abandonadas; pero es más verdadero, que él no puede usucapirlas como abandonadas.
<i>Quod ex naufragio expulsus est, usucapi non potest, quoniam non est in derelicto, sed in deperditio.</i>	Lo que por causa de naufragio fue arrojado no puede ser usucapido, porque no está como abandonado, sino como perdido.

¹¹⁰ D.47.9.7 (*Callistratus libro II. Quaestionum*).

¹¹¹ D.47.9.3 (*Ulpianus libro LVI. Ad Edictum*).

¹¹² D.47.2.43.11 (*Ulpianus libro XLI. Ad Sabinum*).

¹¹³ D.47.9.1 (*Ulpianus libro LVI. ad Edictum*).

¹¹⁴ D.47.2.43.11 (*Ulpianus libro XLI. ad Sabinum*).

¹¹⁵ Ibid. 24. Págs.196-197.

¹¹⁶ Ibid. 11. Págs. 408-409.

Sin embargo, muchas veces la casuística sobrepasa de la rígida regulación y como ya se plasmó a principios de este trabajo, el mundo marítimo alberga un gran carácter práctico. Por lo que podría darse que un tercero recogiera lo encontrado para posteriormente devolverlo a su aún dueño. Aquí no estaríamos ante una figura delictual, puesto que no existe un *animus apropiandi*, sino una búsqueda de devolverlo “[...] no para lucrarse, sino para entregársela a aquel de quien era [...]”¹¹⁷. Esta buena fe¹¹⁸ no solo se da en los casos en los que se devolvía a un sujeto determinado que las reclamase con el título jurídico apropiado, sino también en los casos en los que el tercero, movido con esa intención devolutoria, no encontraba al receptor al no haber nadie solicitándolas, a pesar de haber cumplido la publicidad en el hallazgo a la que estaban sujetos, D.47.2.43.8 (*Ulpianus libro XLI. ad Sabinum*):

<p>[...] <i>Solent plerique etiam hoc facere, ut libellum proponant continentem invenisse et redditurum ei, qui desideraverit; [...]</i></p>	<p>[...] Suelen los más hacer también esto, exponer un cartel expresando que la han encontrado y que la devolverán al que la reclamare; [...]</p>
--	---

Por tanto, si aún realizado esto y pasado el tiempo, nadie los reclamaba, podríamos estar ante una causa que excluía la acción de hurto por la ausencia en la recepción de ese *animus furandi*¹¹⁹ y por la inacción de su dueño, derivando en un *derelicto* de las mercancías que permitiría quedarse las cosas. Este caso no es el único en el que se podía dar un efectivo abandono, como se ve en el D. 47.2.43.11 (*Ulpianus libro XLI. ad Sabinum*):

<p>[...] <i>Et si quidem derelinquentis animo iactavit, quod plerumque credendum est, quum sciat periturum, qui invenit, suum fecit, nec furti tenetur.</i></p>	<p>[...] Y si en verdad se jactó en el espíritu del desertor, lo que generalmente es de creer, cuando sabe que perecerá, el que lo encuentra lo ha hecho suyo, y no está sujeto a robo.</p>
---	---

Su determinación se daba en la misma intención concurrente en el *iactus* que generalmente solo se debía a evitar un peligro, pero a la que también se le podía añadir un abandono por el titular de lo arrojado, *animus derelinquentis*.

Este elemento subjetivo tenía una difícil naturaleza probatoria y además, quien pretendiera acudir a la *usucapio*, había de cerciorarse de que su dueño ciertamente había declinado mantener su propiedad y no que simplemente se desconociera¹²⁰.

¹¹⁷ D.47.2.43.7 (*Ulpianus libro XLI. ad Sabinum*): “[...] *non ut lucretur, sed redditurus ei, cuius fuit [...]*.”

¹¹⁸ Ibid. 19. Pág. 163.

¹¹⁹ D.47.2.43.11 (*Ulpianus libro XLI. Ad Sabinum*).

¹²⁰ Ibid. 19. Pág. 163.

1.4.4. LAS RESPONSABILIDADES POR RECURRIR A LOS *URINATORES*.

El propósito de darlo por perdido también era posible demostrarse gracias al despliegue y mecanismos presentes durante el Imperio a la hora de asistir a los rescates marítimos para no dejar los bienes desprotegidos. Estos provocaban la obligación de los dueños de la posterior búsqueda de lo perdido¹²¹ bien de modo particular, bien por encargo a profesionales como los *urinatores*.

Respecto al primer caso, no existía una relación contractual y, por ende, remuneración entre las partes. Pero sí una obligación de comunicación puesto que el dueño afectado no había entablado relación jurídica alguna que conllevara deberes para ambas partes como el pago por el servicio de búsqueda¹²². Al contrario, la figura de los *urinatores* que recoge la conocida obra de Varrón, “De lingua Latina”¹²³ y cuyo nombre se debe a:

[...] <i>Jurnae dictae, quod urinant in aqua haurienda ut urinator, urinare est mergi in aquam</i> [...]	[...] llamadas urnas, porque orinan en el agua para ser sacadas como un urinario, orinar es hundirse en el agua [...]
--	---

Eran considerados unos buceadores de la época que tenían permiso y reconocimiento estatal para llevar a cabo operaciones subacuáticas¹²⁴. Debido a ser una profesión, su desempeño, a diferencia del carácter voluntario de los terceros, era el objeto de prestación en un contrato e igualmente, por tratarse de un servicio, se instituía bajo la *locatio-conductio operarum* con el afectado, puesto que debían recuperar sus *merces* objeto del *iactus*: “[...] mediante retribución se extrajeron por los buzos las mercancías de algunos mercaderes [...]”¹²⁵.

Ambas situaciones en caso de resultar fructuosas, alteraban el régimen de responsabilidad con la contribución del *iactus*¹²⁶ que pivotaba en el daño ocasionado en una pérdida que ya estaba resuelta.

D.14.2.5 (*Hermogenianus libro II. iuris Epitomarum*):

¹²¹ ZAMORA MANZANO J. L. Y BELLO RODRÍGUEZ S. “Marine rescue and assistance in Roman Law, en *Studia Prawnoustrojowe*, nº 9, 2009. Pág. 12.

¹²² Ibid. 121. Pág.13.

¹²³ Ibid. 121. Pág. 14.

¹²⁴ Ibid. 121. Pág. 15.

¹²⁵ D.14.2.4.1 (*Callistratus libro II. Quaestionum*): “[...] *mercatorum merces per urinatores extractae* [...]”

¹²⁶ Ibid.19. Pág. 171.

[...] non sarcitur per eos, qui merces suas naufragio liberaverunt [...]	[...] no se resarce por concurrencia de contribución por aquellos que libraron del naufragio sus mercancías. [...]
--	--

Como ahí se dice, se paralizaba el proceso de contribución, según Paulo señala en su *libro XXXIV, ad Edictum*: “Si las cosas que fueron alijadas hubieren aparecido, se prescinde de la contribución [...]”¹²⁷. Ahora bien, esto sucedía cuando no se hubiera dado ya tal reparación. Si ya se hubiera procedido a ella, habría una respuesta procedimental para salvaguardar la *aequitas* lesionada. Los contribuyentes debían pues, accionar la *actio ex locato* contra el *magister* que realizó la recaudación de las cuotas, para que éste mismo, en base a su posición de *conductor* en la *locatio-conductio* con los contribuidos, pidiera la devolución de lo aportado¹²⁸:

D.14.2.2.7 (*Paulus libro XXXIV.ad Edictum*):

[...] quodsi iam contributio facta sit, tunc hi, qui solverint, agent ex locato cum magistro, ut is ex conducto experiatur, et quod exegerit, reddat [...].	[...] si ya se ha hecho la aportación, entonces los que hayan pagado pasarán del arrendatario al dueño, para que pruebe al arrendatario y le devuelva lo que ha gastado [...].
---	--

Se recuperaban así las cantidades que habían recibido en concepto de reparación por la pérdida, que finalmente no sucedió, y que se puede interpretar de la misma manera que con la obligación de evitar el doble gravamen en relación con el daño y la contribución en un mismo sujeto. Ya que, al igual que en ese caso, tampoco podría haber un doble beneficio sobre la misma cosa de encontrarla y ser resarcido en base a una realidad que finalmente no se dio.

Ese es el único efecto con repercusiones de esta actividad buceadora en el régimen de responsabilidad grupal ante la avería gruesa. Todo lo negativo que sucediera con posterioridad en el buque tras superar el evento que desembocó el *iactus*, no incumbía a los titulares de lo arrojado y rescatado al no formar más parte de esa *communio periculi*:

D.14.2.4 (*Callistratus, libro II. Quaestionum*):

[...] Contra si scapha cum parte mercium salva est, navis periit, ratio haberi non debet eorum, qui in nave perdiderunt, quia iactus in tributum nave salva venit.	[...] Por el contrario, si se salvó el esquite con parte de las mercancías, y se perdió la nave, no debe tenerse en cuenta de los que las perdieron en la nave, porque
--	--

¹²⁷ D.14.2.2.7 (*Paulus libro XXXIV. ad Edictum*): Si res, quae iactae sunt, apparuerint, exoneratur collatio [...]

¹²⁸ Ibid. 19. Págs. 192-193.

	el alijo obliga a la contribución, habiéndose salvado la nave.
--	--

En ese ejemplo se podía recurrir igualmente a los procedimientos vistos de rescate para recuperar las mercancías que continuaron en el buque principal y de unos dueños que solo quedarían sujetos en caso de haber otros *iactus* cuyos objetos tirados no hubieran sido extraídos. En caso de ser exitoso, no habría grado de responsabilidad de los beneficiados por el echazón al no haber provecho alguno y además haberse visto el barco perjudicado en un accidente como un naufragio que supuso la pérdida, aunque en parte fuera temporal, de lo transportado¹²⁹.

2. EL DERECHO VISIGODO: LA LEX VISIGOTHORUM Y EL FUERO JUZGO.

Las actuaciones procesales en el Derecho Romano derivan de la ejecución de la echazón y de la búsqueda de equilibrio entre las obligaciones de ambas partes: la de localizar, en casos de sospecha, todo lo arrojado al no transformarse en cosa abandonada y, a su vez, la de ser reparado por los demás cargadores durante la travesía que asumen la responsabilidad colectiva sobre la comunidad de riesgos a la que pertenecen. De tales, resulta más que evidente la importancia que tenía la propiedad sobre los bienes del perjudicado, la cual es una máxima en el Derecho Romano que, sin embargo, no continuará teniendo tal protección con las acciones por robo y la figura de los *urinators* tras la caída del Imperio de Occidente en el 476 d.C.¹³⁰, siendo éste el que nos incumbe al tener como ámbito territorial de estudio de la evolución histórica y jurídica del echazón, la hasta entonces provincia romana de Hispania¹³¹.

El comercio marítimo continuó teniendo su destacado lugar en la economía del territorio, incluso después de su ocupación por los visigodos¹³². Respecto a este período, tras el Imperio Romano de Occidente, se ha de incidir en dos elementos claves para el sucesivo estudio del derecho marítimo:

¹²⁹ D.14.2.4.1 (*Callistratus libro II. Quaestionum*)

¹³⁰ ESPINAR MORENO, M. "Capítulo III. Los reinos bárbaros de la Galia" Caída del imperio romano de occidente. Las invasiones germánicas. Libros Estudios sobre Patrimonio, Cultura y Ciencias Medievales, Granada, 2020, pág. 145.

¹³¹ MARTÍNEZ MONTES, L. F, *España, una historia global*, Biblioteca Diplomática Española, Sección Estudios 35, Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, Madrid, 2019, pág.18.

¹³² *Ibid.* 128. Pág. 23.

- + El establecimiento de una especie de continuación de la romanización¹³³, manteniéndose en gran medida en el ámbito que nos atañe, la regulación de sus predecesores los romanos.
- + La influencia del cristianismo, no solo en la reconversión al catolicismo de este pueblo germánico¹³⁴, sino también en la propia concepción de los accidentes marítimos, que ya no se asociaban a los riesgos inherentes a la propia actividad mercantil necesitada de especial protección para incentivarla y era más bien el resultado de un ensañamiento divino. Por él, se aceptaba en la práctica el *ius naufragii*, que permitía la apropiación de aquello que anteriormente era perseguido por las acciones de hurto, para tomarlo ahora en propiedad como *res nullius*, “sin dueño”¹³⁵.

A pesar de esa costumbre asentada, no se contemplaba en el Derecho Visigodo en su *Lex Visigothorum*. En esa compilación de leyes, solo se reconocía el trato especial que merecían todos los mercaderes, *transmarini negotiatores*, pero no incidía tanto en su regulación a diferencia de los romanos y se limitaba a recoger ciertas especificaciones de estos como la jurisdicción o las tasas a las que se sometían¹³⁶. Su posterior modificación y traducción en el Fuero Juzgo continuaba recogiendo solo una escasa mención a las actividades que involucraban el agua y sus peligros¹³⁷: “e toma en periglo de agua”, y la obligación de devolución en cuatro veces su valor de aquello que se hubiera robado de ellas¹³⁸, entendiéndose su sanción, al igual que en el Digesto, como una protección a la propiedad que no deja de estar a pesar del accidente marítimo.

3. LA RECEPCIÓN EN LA LEGISLACIÓN ALFONSINA:

3.1. EL FUERO REAL.

La *Lex Rhodia de iactu*, como parte del derecho marítimo general aplicado en la época¹³⁹ y que tuvo su encaje en el Derecho Romano de una manera que aún hoy en día, sigue sin tener un consenso entre los estudiosos al resultar sorprendente una introducción tan

¹³³ Ibid. 128. Pág. 26.

¹³⁴ Ibid. 128. Pág. 25.

¹³⁵ TEWISE ORTEGA GONZÁLEZ, Y. (2015) *Algunas consideraciones sobre el naufragium y salvamento marítimo: de Roma al Derecho Moderno*. [TESIS]. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Departamento de Ciencias Jurídicas básicas. Págs.173-174, (consulta el 2 de mayo de 2023): https://accedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/17968/4/0726176_00000_0000.pdf

¹³⁶ CÓRCOLES OLAITZ, E. “El comercio marítimo en e, reino visigodo. Los transmarini negotiatores en el siglo VII”, Silvestre Bello Rodríguez y José Luis Zamora Manzano (coordinadores), *El Derecho Comercial, de Roma al Derecho Moderno*. Vol.1, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Gran Canaria, 2007. Págs. 220-221.

¹³⁷ MARLASCA MARTÍNEZ, O. “Prohibición de apropiarse de los despojos de un naufragio: diferentes etapas históricas”. *IVS FVGIT Revista de Estudios Histórico-Jurídicos de la Corona de Aragón*, volumen 13, 2005. Pág. 469, (consulta el 27 de abril de 2023):

<https://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/25/61/19marlascamartinez.pdf>

¹³⁸ LV 7,2,18, a.

¹³⁹ D´ORS, Á. *Estudios Visigodos, II. El Código de Eurico*. Título XIII “De transmarinis negotiatoribus”. Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, Madrid, 2014. Pág.130.

sustancial de legislación de otros pueblos helénicos¹⁴⁰, prosiguió su camino de internacionalización al continuarse dando la necesidad de estas averías gruesas en el Derecho Histórico Español como se puede ver en el Fuero Real de Alfonso X Libro IV Título XXIV Ley II:

“Sy los que andan en el navío ovieren peligro, e por miedo del peligro se acordaren de echar algunas cosas del navío por aliviarlo”

De tal regulación se puede observar cómo se ha mantenido la costumbre marítima, desde tiempos griegos¹⁴¹, del acuerdo de voluntades de entre todos los presentes en el buque para determinar esa *utilitas* ya romana, ante el peligro que afecte a todos y que se debe solventar¹⁴².

Siguiendo con la ley, se contemplaba el escenario que se puede dar después del arrojamiento sobre las cosas y que, al igual que en las instituciones de Derecho Romano, seguía tutelándose ante posibles encuentros por terceros. Éstos solo podían ser mandados por los aún dueños para su recuperación, puesto que: “ninguno non sea osado de tomar ninguna cosa dellas sin mandato de sus duennos”¹⁴³, y cuya aplicación se extendía como recoge la misma ley, a las cosas que “fueren echadas del navío por aliviarlo”. De tal mandato se puede dilucidar que podría ser posible que continuasen existiendo figuras como los *urinators* del Imperio Romano para la búsqueda de lo que estuviera perdido.

Por el otro lado, los terceros que no ostentaban tal acuerdo con los dueños y que se encontrasen con las mercancías, no podían quedárselas en propiedad alegando el *ius naufragii*, pues en el Fuero Real Libro II, Título XI, ley VIII se prohíbe que:

“nadie puede tener las cosas de otro si el dueño no las tuvo por fuerza del agua las perdió”

Si de todos modos se consiguiera su tenencia, se debía seguir un procedimiento señalado en el Fuero Real similar al ya visto de custodia en Digesto, para no concurrir en *furto*¹⁴⁴. Consistía, según la Ley I del Título XXIV del libro IV, en mantener los objetos a buen recaudo y solicitar, si era posible, la presencia del alcalde, como defensor que era de “los derechos del rey e del pueblo” y quien impartía justicia de todo aquello que se pudiera resolver con el Fuero Real, siempre que se pudiera. En caso contrario, era necesario solicitar su impartición por el rey cuya solución pasaba a formar parte del Fuero Real para futuras cuestiones semejantes a la solventada¹⁴⁵. Si no fuera posible recurrir al alcalde, bastaba la

¹⁴⁰ Ibid. 19. Pág.125.

¹⁴¹ ¹⁴¹ Ibid. 19. Pág.118.

¹⁴² Ibid. 19. Pág. 119.

¹⁴³ Fuero Real Libro IV Título XXIV Ley I.

¹⁴⁴ Ibid.137. Pág. 478.

¹⁴⁵ Fuero Real Libro I Título VII Ley I.

asistencia los “omes buenos”, que podían ser tanto los “doce omes bonos”¹⁴⁶ del lugar que formaba la organización territorial de una parroquia¹⁴⁷ denominada colación, como los que éstos mismos con el alcalde hubieran acordado¹⁴⁸.

Este llamamiento servía para realizar la consecuente escritura pública y de buena fe de lo encontrado utilizándose, así como futura prueba si fuera necesario en el pleito¹⁴⁹ que reclamase la propiedad de los objetos, alegando un supuesto robo de los mismos.

Podía darse el escenario de que una misma persona fuera la dueña de ciertas pertenencias y a la vez, le fueran encomendadas otras por mando de otro propietario que, con las suyas, estuvieran en un navío en una situación de *pecio o semeiable* de la Ley IV Título XV Libro III III. En ella se hace referencia a las cosas encomendadas y establecía un sistema de reparación en el supuesto de que alguien salvara sus propias cosas, pero no las que tenía encomendadas o viceversa: se tenía que repartir el daño de la pérdida entre ambos propietarios¹⁵⁰. De este ejemplo se puede ver cómo permanecían los sistemas rodio y romano de la contribución en este tipo de situaciones en las que el peligro era el factor común a todas las propiedades.

El acuerdo de voluntades incluido para determinar el alivio y consecuente comienzo de la institución de la echazón, involucraba a todos los presentes en el navío¹⁵¹. Siendo estos todos los cargadores y el propio dueño del barco del cual su tripulación simplemente llevaba a cabo tareas de asistencia, pero no le sujetaba a la obligación de contribución al perjudicado. Alguno de tales presentes contribuyentes podía ocasionar el problema recogido ya en el Digesto de que no fuera dueño de las mercancías que se hubieran salvado, sino simplemente alguien que hubiera arrendado una zona del barco para realizar el transporte por su cuenta. Ya que esto afectaba la determinación de la cuota individual explicada y cuyas sumas constituían el total de esa responsabilidad común de todos los beneficiados en base a sus propiedades en el momento de riesgo.

En el Digesto eran los vectores y al no tener objetos para ejecutar el “*ius retentionis*” reconocido al patrón como garantía de cumplimiento de los cargadores, se ejercía ante ellos la acción *ex conducto* para reclamarles el pago del precio, merced, fundamentada en que no dejaban de haber acordado una relación jurídica de la hoy estudiada *como locatio conductio rei*.

¹⁴⁶ Fuero Real Libro I Título XXIV Ley III.

¹⁴⁷ Real Academia Española. (s.f.). Colación. En Diccionario de la lengua española, (consulta el 22 de abril de 2023); en <https://dle.rae.es/colaci%C3%B3n>

¹⁴⁸ Ibid. 146.

¹⁴⁹ Fuero Real Libro II Título VIII Ley XI.

¹⁵⁰ Fuero Real Libro III Título XV Ley IV.

¹⁵¹ Fuero Real Libro IV Título XXIV Ley II.

La anomalía que existía con estos sujetos respecto a los demás era que la obligación de resarcimiento se hacía en función de los bienes que se hubiesen beneficiado del arrojado de otros y en los que no jugaba ningún papel la propia vida, entendida solo la de los hombres libres al ser los esclavos meras cosas, *res corporalis*¹⁵², que no tenían ese *status libertatis* ostentado por los primeros para tener capacidad de obrar y entablar relaciones jurídicas¹⁵³. Aunque la vida en sí no dejaba de salvarse al igual que las mercancías en acontecimientos peligrosos en los que necesitaba recurrir a la avería gruesa como los naufragios que ya se vieron previamente, no era motivo sin embargo para incluirse en la valoración de la suma a pagar al agraviado, ni en el Digesto que ya se vio, ni en el Fuero Real, excluyendo a “[...]quien no trajera si no su cuerpo, no sea tenido de dar nada [...]”¹⁵⁴.

En cambio, todos los demás sí que estaban sujetos a “[...] pagar cada uno según que trajera en el navío [...]”¹⁵⁵ viéndose aquí que existe un sistema particular distinto al visto entre dos sujetos teniendo una cosa encomendada que guarda similitud al incluido en la *Lex Rhodia de iactu*.

3.2. LAS SIETE PARTIDAS DE ALFONSO X.

El nacimiento de estas obligaciones por ambas partes, perjudicados y beneficiados en esta avería gruesa, continuó su recorrido en el Derecho Histórico Español con otras obras de gran relevancia como Las Siete Partidas, considerada la equivalencia a obras que albergaban una gran variedad de contenido jurídico con un fin unificador, como el ya visto Digesto de Justiniano, pero en este caso sobre la Península Ibérica bajo el reinado de Alfonso X¹⁵⁶. De ellas, este trabajo se centra mayoritariamente en la Partida V que engloba las relaciones contractuales y sus diversas afectaciones, entre las que más interesa: “los pecios de los navíos”¹⁵⁷.

La actividad comercial en la mar seguía entrañando un alto grado de peligro e incertidumbre, incluso se consideraba a los operarios del mar, también conocidos como mercaderes, una especie de exploradores¹⁵⁸. Tenían más riesgo añadido puesto que, debido al elevado volumen de lo transportado, no era común recurrir a un gran número de paradas

¹⁵² Ibid. 11. Pág. 231.

¹⁵³ Ibid. 11. Pág. 207.

¹⁵⁴ Fuero Real. Libro IV. Título XXIV Ley II: “[...] que non troxieren si non sus cuerpos, no sean tenidos de dar nada [...]”.

¹⁵⁵ Fuero Real. Libro IV. Título XXIV. Ley II: “[...] pagar cada uno segund que troxieren en el navioa [...]”.

¹⁵⁶ FERNÁNDEZ-ORDÓÑEZ, I., *Alfonso X el Sabio en la historia del español*. 2.1 Textos producidos en el *scriptorium* regio. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Alicante, 2009. (Consulta el 8 de junio de 2023): <https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/alfonso-x-el-sabio-en-la-historia-del-espaol-0/html/>

¹⁵⁷ Partida V Título IX.

¹⁵⁸ MOLINA MOLINA, Á. L. “Los viajes por mar en la Edad Media”, *Cuadernos de Turismo* Nº 5, 2000. Pág. 118, (consulta el 8 de junio de 2023): <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2050648>

portuarias durante la travesía y en las que, por si fuera poco, nuestra Península, carecía de infraestructuras adecuadas¹⁵⁹ para la recepción de buques de tales dimensiones. Estos se movían por la fuerza de los hombres remando, y solían ser para escenarios bélicos¹⁶⁰, o por el viento gracias a las velas, entre los que estaban la nao, la coca o la carabela¹⁶¹ y que eran más propias en el comercio.

Estos “navíos” que recoge la Partida V, podían verse perjudicados por inclemencias meteorológicas muy adversas y tener que recurrir a la avería gruesa romana con las consecuentes responsabilidades de todos los afectados que se rubrican en el Título IX: “de los navios et del pecio dellos”¹⁶².

Previamente se ha de destacar el marco general de cometidos indispensables por el mero hecho de desempeñar la travesía. Eran la buena gobernanza, el equipamiento del navío de acorde a las necesidades y el acompañamiento de una persona que no fuera analfabeta para así poder recoger un inventario de los cargamentos y que tendría posterior validez en caso de uso¹⁶³, al igual que suponía la delimitación de la tutela protectora mientras el transporte estuviera en curso¹⁶⁴.

Para garantizar la seguridad de lo transportado, no solo se necesitaba de los encargados del barco, sino que los comerciantes debían comprometerse a respetar las mercancías entre ellos y cualquier posible delito que se cometiera, por ejemplo, el de falsedades sobre la propia mercancía y su contenido, simulando que las monedas de oro que se transportaban eran verdaderas cuando no era el caso al haberse mezclado con otros metales¹⁶⁵. Esto requería del correspondiente juicio para proceder a su castigo que solo se podía llevar a cabo en tierra firme y no en el barco¹⁶⁶.

En esta debida forma de comportarse que sujetaba a todos los presentes en el barco, ha de verse su alteración o adiciones si se recurría a la avería gruesa romana que no cambiaba mucho de lo visto en el Fuero Real en cuanto al deber de hacer frente colectivamente al daño que una parte sufrió por el sacrificio de sus pertenencias ante un “miedo de muerte”¹⁶⁷. Consecuentemente por la pérdida, los afectados reparados quedaban ya fuera de la comunidad¹⁶⁸ que formaban todos los demás mercaderes y el propio dueño de

¹⁵⁹ Ibid. 158. Pág.121.

¹⁶⁰ Ibid. 158. Pág. 116.

¹⁶¹ Ibid. 160.

¹⁶² Partida V Título IX Ley I.

¹⁶³ Ibid. 162.

¹⁶⁴ Ibid. 162.

¹⁶⁵ Partida VII Título VII Ley IV.

¹⁶⁶ Partida VII Título VII Ley VI.

¹⁶⁷ Partida V Título IX Ley VII.

¹⁶⁸ Partida V Título IX Ley VI.

la nave¹⁶⁹ ante futuros eventos de la travesía, por no tener ya más intereses en juego si todo lo suyo había sido arrojado. Se usaba como base para ese desembolso el valor de todo en el momento que se inscribía en el inventario ya mencionado, al instante de recepción al barco. La obligatoriedad de tal registro no se permitía evadir con alegaciones sobre la poca carga que suponían sus pertenencias en el transporte como, por ejemplo, con piedras de poca dimensión¹⁷⁰.

La propiedad entendida y recogida en la Ley XXVII del Título II de la Partida III como “señorío que ha el home en la cosa”, se mantenía protegida incluso ante la posibilidad de descubrir hallazgos de las cosas arrojadas en las riberas de los mares, que pertenecían “comunalmente” a todos los humanos¹⁷¹. La obra de las Partidas contemplaba el hecho de que en ese lugar se encontrasen objetos como piedras preciosas u oro y obtener su “señorío” al carecer previamente de uno¹⁷², siempre y cuando no contradijera lo recogido en otra norma de las Partidas, como sucedía en este caso por influencia de la *Lex Rhodia de iactu*. Esta era la prohibición de adueñarse de todo lo hallado en las proximidades del mar y que estuviera ahí a consecuencia de un accidente marítimo o del echazón. Asegurando esa salvaguarda, se establecía además la obligación de conservar lo encontrado hasta devolvérselo a quien ostentaba su bona propria o a sus sucesores¹⁷³.

Gracias a esta regulación específica, se reforzaba la protección más general reconocida ya a los demandadores para reclamar la posesión y la propiedad de sus pertenencias que les fueron arrebatadas¹⁷⁴.

3.2.1. EL ENCAJE LEGAL DEL *IUS NAUFRAGII*.

Como se puede ver, la normativa de la Partida V respecto al objeto de estudio no dista mucho de la ya mencionada en otras fuentes del derecho de épocas pasadas en cuanto al proceso contributivo y al impedimento de ocupación por otras personas de lo arrojado de la nave. No obstante, en esta obra, sí que hay una novedad que, aunque estuviera ya contemplada consuetudinariamente tanto en aquella época¹⁷⁵ como en la visigoda, se recoge ya en una norma. Se reconoce la excepción al respeto de la propiedad ajena pudiéndose apoderar de todo aquello encontrado en la mar, si las propiedades fueran de lo que se

¹⁶⁹ Partida V Título IX Ley III.

¹⁷⁰ Ibid. 169.

¹⁷¹ Partida III Título XXVIII Ley III.

¹⁷² Partida III Título XXVIII Ley V.

¹⁷³ Partida V Título IX Ley VII.

¹⁷⁴ Partida III Título II Ley XXVII.

¹⁷⁵ Partida V Título IX Ley VII.

denomina “enemigos del rey et del regno”¹⁷⁶ . Esta excepción se configura como un ejemplo del *ius naufragii* y de la posición que tenía la monarquía en esa época al estar por encima del Derecho e instituciones amparadas y protegidas como la de la propiedad.

4. EL LIBRO DEL CONSULADO DEL MAR.

Durante esta misma época, también hay que analizar la obra del Libro del Consulado del Mar¹⁷⁷. Al haber tenido un impacto en el derecho marítimo posterior, visto este desde las interpretaciones que el jurista italiano Accursius realizaba respecto al derecho romano elaborado en época justiniana y que ha sido utilizado previamente en el trabajo. Para él la génesis de la obra era el fragmento del Digesto 14.2.9 (*Volusius Maecianus ex lege Rhodia*) que remarcaba el poder del emperador como la figura que lo ostentaba en su totalidad excepto en el ámbito marítimo donde se lo otorgaba a la ley¹⁷⁸. El Libro del Consulado del Mar afirma la autoridad de la legislación en este campo que, por su elaboración y territorios afectados, se circunscribe al Mar Mediterráneo, patrimonio común en el que había que garantizar un acatamiento de todos los involucrados en él y garantizar así orden y seguridad en todas las operaciones que se desarrollaran ahí.

Al igual que en el Derecho romano marítimo, conformado por la *Lex Rhodia de iactu* y albergando un alto grado práctico y de creación basado en la costumbre de los operadores marítimos, el papel de autoría y participación directa en la legislación por parte de los navegantes continuó en esta época y se añadió además, como factor determinante a la obra, el nivel de autonomía que tenía la jurisdicción mercantil en la Corona de Aragón, prevaleciendo sobre el “*ius commune*” del rey si existían conflictos de leyes. Se reconocía en corrientes de la época el Derecho Positivo del que formaba parte y que se diferenciaba del

¹⁷⁶ El séptimo libro de la obra de las Siete Partidas recoge el derecho penal de la época aplicable a los sujetos que realicen acciones que buscaran atentar al reino, ya sea a la figura del rey o la propia seguridad y orden social. Algunos ejemplos son: los traidores por acometer acciones “contrarias de la lealtad” y “faciendo lo que non debe facer” de la Ley I del Título II; los delincuentes por falsedades que resultaban en “mundamientos de la verdad” de la Ley I del Título VII, con especial gravedad las de la Ley II que afectaban al rey; o los tyrannus como usurpadores del poder reconocido y protegido de otros sujetos como el rey y que recogen las páginas 11 y 14 de la obra de CASTRILLO LOZANO, J.A., “Categorías de poder en el reino visigodo de Toledo: los tiranos en las obras de Juan de Biclara, Isidoro de Sevilla y Julián de Toledo”, *Antigüedad y cristianismo. Monografías históricas sobre la antigüedad tardía. XXXIII-XXXIV*, editorial Universidad de Murcia, 2019. No solo involucraba a los súbditos del rey, sino también a los enemigos fuera de las fronteras respecto a los que, además, en la Partida II se reconoce al rey el derecho de apropiación sobre lo conseguido en guerras marítimas en proporción a la aportación económica que hubiera desembolsado en ellas, como bien se puede ver en la Ley XXIV del Título XXVI.

¹⁷⁷ DE CAPMANY, A. *Libro del Consulado del Mar. Edición del texto original catalán y traducción castellana*. Editorial Teide de Barcelona, Cámara Oficial de Comercio y Navegación en Barcelona, 1965, (consulta el 29 de junio de 2023):

<https://archive.org/download/librodelconsulad00capm/librodelconsulad00capm.pdf>

¹⁷⁸ DE MONTAGUT I ESTRAGUÉS, T., “El “Llibre de Consolat de Mar” y el ordenamiento jurídico del mar” Enrique Gacto Fernández (director), *Anuario de Historia del Derecho Español*, fascículo 1, editorial Agencia Estatal BOE, Madrid, 1997. Pág. 206.

Derecho natural y de creación divina, al ser el primero, producto de lo humano que en este caso, se circunscribía a la experiencia y razón aplicadas a las normas por los mercaderes¹⁷⁹.

La definición de la avería gruesa en el Libro del Consulado del Mar seguía siendo la misma a la ya vista, que la diferenciada de otros accidentes marítimos fortuitos por su voluntariedad y a pesar de su origen repentino, unas formalidades como la necesidad de acuerdo y deliberación entre todos los presentes, oficiales y propietarios de las mercancías denominada *germinamenlo*, traducido como “unir en una masa común los intereses de distintos sujetos”¹⁸⁰.

También continuaba reflejándose la obligada responsabilidad colectiva por interés común, (*salud común*)¹⁸¹, de los cargadores y titular del buque al estar en juego “las personas, el buque y todo el caudal”¹⁸²; se explicaba así, que el dueño del buque respondiera por la mitad del valor de lo perdido¹⁸³ y que suponía también la clasificación del echazón como una avería propia¹⁸⁴. Se remarcó la naturaleza de un recurso extraordinario al que se había de contribuir de manera proporcional a lo que había en juego en ese momento de peligro, así como el requisito de la debida diligencia en el desarrollo de las tareas necesarias por los oficiales al mando. Este escenario de carácter excepcional no incluía el arrojado sin más, de alimentos que simplemente comportan la reducción pecuniaria del marinero¹⁸⁵; tampoco lo que hubiera sido introducido a la nao sin ningún registro escrito en los libros de la nave correspondientes, ni testifical por los cargos correspondientes¹⁸⁶.

En el Título XI del libro se trata ya de manera más concisa la echazón. Un elemento en el que el acuerdo de voluntades de los presentes es indispensable, como se ve en la prohibición para los marineros sujetos a este libro de tomar ellos únicamente la iniciativa de arrojado de algo sin que, previamente, su titular haya procedido a llevarlo a cabo en parte¹⁸⁷, defendiéndose la propiedad de las cosas y la supremacía del dueño de la cosa de decidir qué hacer con ella. Excepcionalmente, en caso de ausencia de mercaderes con mercancías a bordo, el patrón podía subrogarlos, de manera aconsejada por la tripulación, y decidir el qué

¹⁷⁹ Ibid. 178. Pág. 203.

¹⁸⁰ DE CAPMANY, A. “Glosario castellano de los vocablos náuticos y mercantiles contenidos en esta traducción” [*Consolat de Mar*] *Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado. Nuevamente traducido al castellano con el texto lemosín restituído a su original integridad y pureza, e ilustrado con varios apéndices, glosarios, y observaciones históricas*. Imprenta de Don Antonio de Sancha, Madrid. 1791. Pág. 343.

¹⁸¹ Ibid. 180.

¹⁸² DE CAPMANY, A. *Libro del Consulado del Mar. Edición del texto original catalán y traducción castellana*. Editorial Teide de Barcelona, Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona, 1965. Capítulo 98. Pág. 372, (consulta el 29 de junio de 2023):

<https://archive.org/download/librodelconsulad00capm/librodelconsulad00capm.pdf>

¹⁸³ Ibid. 182. Capítulo 95. Pág. 367.

¹⁸⁴ Ibid. 180.

¹⁸⁵ Ibid. 182. Capítulo 167. Pág. 145.

¹⁸⁶ Ibid. 182. Capítulo 114. Pág. 193.

¹⁸⁷ Ibid. 182. Capítulo. 94. Pág. 367.

hacer con esas cosas¹⁸⁸. No solo sobre eso había ciertas precisiones singulares en la regulación, también en lo referente a la tasación del objeto de la echazón al suponer el momento del viaje una variable a la misma. Se tiene en cuenta lo afectado si se pierde antes de la mitad y lo salvado si es posterior¹⁸⁹.

En contraposición a estos cambios de lo visto hasta entonces, el régimen de responder de manera conjunta por todos los no que no hayan sido propietarios agraviados y el no reconocimiento de tomar en propiedad bienes hallados eventualmente por terceros en el mar, no se veían alterados. Esto último se observa en la regulación en los preceptos relativos a los hallazgos del capítulo 251 que, aunque fuera materia que podía variar, al estar el Mar Mediterráneo rodeado por reinos con distintas regulaciones sobre qué hacer con lo encontrado, se plasmaron unas costumbres comunes entre todos los mercaderes por el fin unificador de esta obra.

Acudir a quien ostentaba la justicia del lugar para comunicar lo hallado y que se pusiera a disposición manifiesta del dueño es una de ellas. Con esta actuación el sujeto evitaba ser demandado por robo porque es cierto, que en estas oportunidades que se daban extendiéndose el plazo para acudir al magistrado, ya fuera dentro de los tres primeros días, los seis o los diez, se vislumbraba la existencia de la buena fe. Por el contrario, no se daría si en ninguno de los términos fijados se informara sin “legítimas causas o justas razones”¹⁹⁰ de tal impedimento, incurriendo así en el robo de cosa ajena¹⁹¹. Si no sufrir un castigo penal no fuera suficiente aliciente para actuar de manera correcta, se añadía la recompensa por el hallazgo con la mitad del valor de la cosa entregada¹⁹².

También se atendía al caso de fungibilidad del objeto, a lo que se daba solución con la venta y depósito de la cantidad ante la autoridad judicial. En el mismo capítulo aparece otro supuesto habitual en las costumbres marítimas relativo a lo hallado en una “playa, puerto o ribera”¹⁹³ que hubiera estado desaparecido para su dueño más de año y un día: “Porque no hay mercadería en el mundo de la qual, habiendo estado un año baxo del agua o encima o junto a ella todo aquel tiempo, pueda el que fue su dueño conocer exactamente alguna señal por la qual pueda decir que era suya, a menos que no lo hiciese por arbitrios”. Con esta declaración cobraba especial importancia la certificación ya mencionada como prueba de que se arrojó lo encontrado y sortear la aplicación de esa máxima que no permitía recobrar la propiedad pasado ese plazo. No era la única excepción, pues valía dar la palabra afirmativa

¹⁸⁸ Ibid. 182. Capítulo 98. Pág. 371.

¹⁸⁹ Ibid. 182. Capítulo 96. Pág. 368.

¹⁹⁰ Ibid. 182. Capítulo 251. Pág. 385.

¹⁹¹ Ibid. 190.

¹⁹² Ibid. 182. Capítulo 251. Pág. 383.

¹⁹³ Ibid. 182. Capítulo 251. Pág. 382.

de uno en nombre de Dios de que lo encontrado le pertenecía, o mostrar pruebas o testigos que demostrara su propiedad. En cualquiera de esos casos se procedía a la reintegración de las cosas con el desembolso fijado por un magistrado, de todo aquello afrontado por quien los mantuvo hasta su devolución o, si hubo beneficio en su tenencia, con una reducción en la cantidad¹⁹⁴.

5. LA NUEVA RECOPIACIÓN.

Hubo sucesivos cuerpos normativos con un claro objetivo codificador y que no dejaban de plasmar la práctica de las obras ya vistas previamente, perdurando una política continuista con el trato de la avería gruesa romana, y en la que se seguían regulando los deberes y tutelas ya vistas, como se ilustra en la Nueva Recopilación promulgada por Felipe II en 1567¹⁹⁵. En ella cabía la posibilidad de obtención de la propiedad de todo aquello arrojado al determinarse el necesario *derelictae* para ello. Después de una serie de pasos con un fin de localización de su titular y ya vistos en época romana, entre los que estaban el pregón del hallazgo y la custodia temporal por otra persona, que en esta obra queda encomendada a la figura del alcalde¹⁹⁶, figura con gran carácter administrativo en aquella época.

6. LA NOVÍSIMA RECOPIACIÓN.

Posterior al Antiguo Régimen, la Novísima Recopilación de 1805 bajo el reinado de Carlos IV¹⁹⁷ en su Libro VII, Título X, Ley XI establece la prohibición de vender todo aquello cuya obtención se hubiera derivado del pecio de un navío, ya sea hundido o de restos de la nave quebrada. Si eso se llevara a cabo, no se reconocía la adquisición resultante por el pago del precio en ese negocio jurídico al considerarse contrario a derecho. Además, había la sanción pecuniaria de restitución de los objetos apropiados con las cargas derivadas que tuvo que hacer frente el verdadero propietario al no tenerlo y la entrega de cuatro veces el valor de la cosa con beneficiario del excedente el Estado.

¹⁹⁴ Ibid. 182. Capítulo 251. Págs. 386-387.

¹⁹⁵ GALVÁN RODRÍGUEZ, E. "Estudio preliminar". *Leyes Históricas de España: Nueva Recopilación de las Leyes de Castilla*, editorial Agencia Estatal BOE y Real Academia de la Historia, Madrid, 2022. Págs. 4-5.

¹⁹⁶ YURENA ORTEGA GONZÁLEZ, T. (2015) *Algunas consideraciones sobre el naufragium y salvamento marítimo: de Roma al Derecho Moderno*. [Tesis]. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria Departamento de Ciencias Jurídicas Básicas. Págs. 184-185, (consulta el 22 de junio de 2023): https://accedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/17968/4/0726176_00000_0000.pdf

¹⁹⁷ *Novísima Recopilación de las Leyes de España sancionada por Carlos III de Borbón en 1805*, editorial Agencia Estatal BOE, Madrid, 1993.

7. LA ETAPA CODIFICADORA EN ESPAÑA: CÓDIGOS DE CIVIL Y DE COMERCIO.

El paso a ser un Estado Liberal en la historia de España, tuvo su principal muestra en los proyectos de Código Civil para unificar la fuerza de la ley a lo largo de todo el territorio y que finalmente entró en vigor en 1889¹⁹⁸. En este cuerpo legislativo fuente de derecho, se encontraban organizadas todas las disposiciones aplicables en el Derecho entre individuos, es decir, el Derecho Privado en el que los contratos son una parte fundamental. Como se ha ido viendo desde la época romana, el transbordo de mercancías en barco se encajaba en esa institución jurídica por lo que se ha de ver cuánto recoge este cuerpo normativo de ello.

Al ubicarse en el título dedicado a los contratos de arrendamiento, se ve un idéntico trato al que tenían estas relaciones jurídicas de movilidad comercial náutica en época romana al encajarse en la *locatio conductio*. Más detalladamente, en la sección 3ª sobre “los transportes por agua y tierra, tanto de personas como de cosas” que comportan un arrendamiento de obras y servicios, se menciona brevemente en el art. 1.602 el caso de las averías que ocurrieran en estos casos y en las que se encuadra la echazón.

El trabajo ha ido resaltando la estrecha conexión que tenía el uso de buques y naves con el desplazamiento sobre mar de mercancías con un fin mercantil. Así que el CC no es la única obra que valora el recurso de la avería gruesa y su afectación en relaciones contractuales preexistentes. El Código de Comercio está igual de sistematizado e influenciado por ese afán de ordenar la variedad de fuentes del derecho que había y que podían variar según la localización territorial, como pasaba con el Libro del Consulado del Mar o las Ordenanzas de Bilbao de 1737¹⁹⁹. De estas segundas, el asturiano Don Pedro Rodríguez de Campomanes había intentado que alcanzaran vigencia más allá del territorio local del Consulado de Bilbao durante el reinado de Carlos III, para ser la única legislación mercantil estatal²⁰⁰.

Si el CC tenía los principios generales necesarios en los contratos, el CCom. incidía más en lo que suponía la avería gruesa sobre el negocio jurídico contratado.

¹⁹⁸ SERNA VALLEJO, M., “La Codificación civil española y las fuentes del derecho”. Benjamín González Alonso (director). *Anuario de historia del Derecho Español*, editorial Agencia Estatal BOE, Madrid, 2012. Pág. 29.

¹⁹⁹ MUÑOZ GARCÍA, M. J., “Consideraciones en torno a la génesis y evolución de la codificación mercantil española”. Enrique Gacto Fernández (director). *Anuario de historia del Derecho Español*, fascículo 1, editorial Agencia Estatal BOE, Madrid, 1997. Pág. 221.

²⁰⁰ GARTEIZAURRECOA, J. D., “Las Ordenanzas de Bilbao como antecedente de la codificación mercantil en España”. *Jado: boletín de la Academia Vasca de Derecho= Zuzenbidearen Euskal Akademiaren aldizkaria*, nº22, País Vasco, 2011. Pág. 9, (consulta el 7 de junio de 2023): <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4107977>

El paso del tiempo y la globalización que incentivó una rápida evolución tecnológica en el sector marítimo, dificultaron encajar lo que el Código de 1885 reglaba, quedándose anticuado su contenido en un momento en el que se era parte de entes supranacionales y había que garantizar seguridad jurídica y consonancia con los demás Estados miembros, pues rara vez el comercio por mar involucra únicamente a un país.

8. LA LEY 14/2014, DE 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA.

Tras sucesivas reformas²⁰¹, la mención de la avería gruesa en el CCom. ahora se limita al caso de estar involucrados comisionistas mercantiles que no responderían por la afectación de lo que se les encomendara si se debió a un caso de fuerza mayor como el que ocurre con el echazón²⁰², o sobre las posibilidades que tiene el comprador si ha afectado a la compraventa²⁰³.

Existe una legislación específica en nuestro ordenamiento jurídico, la Ley 14/2014 que como en su propio Preámbulo fija, busca “una imprescindible coordinación con el Derecho Marítimo internacional y su adecuación en la práctica actual”. Debido a que “las actividades propias del tráfico marítimo” engloban una serie de intereses supranacionales como la protección del medio ambiente y lucha contra el contrabando²⁰⁴ que hacen que se requiera un consenso internacional en la práctica.

Es por ello, que para poder observar más a fondo el trato actual de la avería gruesa y la echazón, hay que acudir a convenios internacionales mencionados en la propia Ley estatal que priman sobre esta en cuanto a la interpretación que se ha de llevar a cabo en esta rama del derecho.

9. LAS REGLAS YORK Y AMBERES.

Este trabajo ha ido teniendo diversas fuentes legislativas del Derecho Histórico Español y, estudiada la legislación romana, se ha podido ver que no ha habido grandes alteraciones, aunque sí la incorporación de ciertos elementos coyunturales, como lo visto de la propiedad de lo arrojado de los enemigos del rey. Resulta evidente decir que el comercio marítimo va más allá de las fronteras de los Estados con frases como la traducida al castellano:

²⁰¹ Ibid. 19. Pág. 195.

²⁰² Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio. Art. 266.

²⁰³ Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio Art. 336.

²⁰⁴ Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio. Preámbulo.

“Surgidas de la misma fuente de justicia común, todas fluyen a cierta distancia en un cuerpo ininterrumpido, hasta que al final se bifurcan en ramas separadas, que corren en direcciones diferentes y a veces opuestas entre sí”²⁰⁵.

Por ello en la situación actual mundial de interconexiones era vital que existiese un consenso y colaboración internacional en la forma de ocuparse de la avería gruesa que alegara cualquier buque en el mundo. A pesar de esta necesidad, no existe una obra con fuerza vinculante para los Estados parte o que sea mundialmente reconocida que regule esta costumbre marítima²⁰⁶. Esta tarea se realizó desde la esfera privada por el Comité Marítimo Internacional en su búsqueda de un derecho de los mares común en todas sus vertientes²⁰⁷. El trabajo en el que se plasmó este esfuerzo por el CMI fueron las Reglas de York y Amberes. Fuente principal interpretativa en la actualidad al haberse tomado como canon en contratos²⁰⁸ o en ordenamientos jurídicos nacionales, como se puede ver en el Preámbulo VIII de la Ley 14/2014 con su mención a que son las que hay que seguir “en materia de avería común”. Destacando, eso sí, que no son completas e inaplicables respecto a ciertas fases de la avería como el “ius retentionis” o la liquidación. Se pueden utilizar, si existe defecto de concreción en la libertad de las partes de qué régimen se va a emplear respecto a lo mencionado²⁰⁹. En este trabajo solo serán objeto de análisis y referencia la versión más reciente de las YAR de 2016, cuya primera regla ya indica su relevancia al descartar el uso de cualquier otra regulación ya sea legal o resultado de la costumbre que contradiga lo expuesto sucesivamente²¹⁰.

Además de ese precepto que irradia todos los demás, también se encuentra la Regla Paramount que establece el marco de razonabilidad que ha de estar presente en todas las conductas y decisiones de aquella situación que fuera susceptible de encajar en estas reglas. Con ella ya se difumina la concreción que existía en el Derecho Romano en el que se ponían ejemplos fácticos como el de que se estuviera en una tormenta y la avería gruesa fuera el recurso para afrontarla. Ahora tienen cabida incluso peligros próximos pero que se quieren evitar o aminorar con el arrojo, siempre y cuando tengan la racionalidad referida²¹¹ y que sean la medida necesaria y evidente de actuación. Solo esos detrimentos con independencia de la titularidad de lo afectado serán los susceptibles de incluirse en los mecanismos de reparación de la avería gruesa.

²⁰⁵ Recogida en la obra de KRUIT, J. *General Average., legal basis and applicable law: the overrated significance of the York-Antwerp Rules*. Editorial Paris Legal Publishers, Países Bajos, 2017, y que proviene del libro de DONALDSON, J. *Lowndes & Rudolf: The Law of General Average and The York-Antwerp Rules*, editorial Sweet & Maxwell, Londres, 1990.

²⁰⁶ KRUIT, J. A. *General average, legal basis and applicable law: the overrated significance of the York-Antwerp Rules*, editorial Paris Legal Publishers, Países Bajos, 2017. Chapter 3. Pág. 56.

²⁰⁷ Comité Marítimo Internacional. *About us*, (consulta el 23 de junio de 2023): <https://comitemaritime.org/about-us/>

²⁰⁸ Ibid. 206. Pág. 57.

²⁰⁹ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Art. 366.

²¹⁰ CMI. YORK-ANTWERP RULES 2016. Rule of Interpretation.

²¹¹ ZAMORA MANZANO, J. L., “La influencia del Derecho Romano en Las Reglas de York y Amberes” Antonio Fernández de Buján (director). *Revista General de Derecho Romano*. Nº 19, 2012. Pág. 8.

No obstante, y atendiendo más detenidamente al asunto de la búsqueda y protección de la propiedad de lo arrojado, que se ha ido viendo a lo largo de este estudio, también hay que añadir otros gastos que los materialmente obvios, como los de “remuneración por salvamento” de la Regla VI incluida en la Regla G como algo novedoso en esta última versión²¹². Este auxilio externo²¹³ por alguien que no integra esa comunidad de intereses en el transporte, se define en el artículo 1 del Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989 por el que se integra al ordenamiento jurídico español, como “todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas”.

Este tendrá lugar ante lo que estuviera en juego en un evento que precise de su echazón y en el que se cumplan unas normas que la regla determina, para que así su gasto y pago al salvador pueda ser cargado al sistema de contribución con parámetros referentes al desembolso de una parte o al grado de sacrificio requerido para preservar tanto la travesía como la propiedad de lo que iba a ser perdido al tirarlo al mar²¹⁴. Con el salvamento, se previene una pérdida cuya posibilidad se daba en época romana con el esquife, pero que no tuvo una gran regulación en épocas posteriores, donde se puso más el foco en el mantenimiento de la protección de lo que se encontraba en el mar una vez arrojado.

Además de esta salvaguarda a priori del perjuicio, en la última versión de las YAR ya se contiene²¹⁵ la recuperación ocasional de lo que se daba por perdido como así dice traducido al castellano el cuarto párrafo de la Regla E:

<p><i>“4. Any party to the common maritime adventure pursuing a recovery from a third party in respect of sacrifice or expenditure claimed in general average, shall so advise the average adjuster and, in the event that a recovery is achieved, shall supply to the average adjuster full particulars of the recovery within two months of receipt of the recovery”.</i></p>	<p>“4. Toda parte en la aventura marítima común que pretenda recuperar de un tercero un sacrificio o un gasto reclamado en concepto de avería gruesa, deberá advertir de ello al liquidador de averías gruesas y, en caso de recuperación, deberá facilitar al liquidador de averías gruesas todos los detalles de la recuperación en un plazo de dos meses a partir de la recepción de la misma”.</p>
---	--

Se deriva la obligación de notificarlo al seguir primando la buena fe ya mencionada en el estudio del derecho en época romana, la *aequitas*, que evita el principio general de enriquecimiento injusto al paralizar la contribución o incluso proceder a la devolución de la cantidad en ese concepto. Si bien se ha de atender a la casuística, puesto que es entendible

²¹² Ibid.206. Capítulo 2. Pág. 22.

²¹³ Ibid. 204.

²¹⁴ CMI. YORK-ANTWERP RULES 2016. Rule G, Rule VI.

²¹⁵ Ibid. 206. Capítulo 4. Pág. 124.

que lo hallado no esté en el mismo estado en el que estaba antes, por lo que habría posibilidad de retener algo de la cantidad total recibida, al ser los desperfectos una consecuencia de los estragos de la avería gruesa y ser necesario algún reparo para colocar al afectado en la posición automáticamente anterior al echazón.

10. EL REAL DECRETO 371/2020, DE 18 DE FEBRERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE EXTRACCIONES MARÍTIMAS.

En España si la localización es en las aguas donde tenga jurisdiccionalidad²¹⁶, existe legislación concreta si es viable esta recuperación por parte de profesionales con los que se entable una relación contractual con ese fin²¹⁷ o por quien sea el propio dueño de los bienes cuya propiedad se ha de respetar por mandato constitucional en su artículo 17. No solo por ese motivo se ha legislado más a fondo, sino porque también involucra al Estado la buena conservación de sus aguas tanto desde el punto de vista de utilidad como del medioambiental²¹⁸. El Reglamento del Real Decreto 371/2020, fija el procedimiento administrativo común y que no prejuzga la aplicación de otros instrumentos más específicos según el bien del que se quiere volver a recuperar la tenencia²¹⁹. En España es preceptiva que tan intención y despliegues en el medio acuático reciba la autorización del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada como competente en este asunto²²⁰. Este reglamento no solo tiene una utilidad material evidente de iniciar el proceso de recuperación de lo que se halle en el mar, sino también para paralizar el transcurso del tiempo²²¹ cuyo término concede la propiedad al Estado español “de los bienes naufragados o hundidos”²²² en el artículo 374 de la Ley 14/2014, siempre que hubiera pasado el trienio durante el que las cosas, como en el Derecho Romano, no se valoraban como abandonadas si no había declaración expresa del propietario²²³.

11. LOS SEGUROS DE CARGA INTERNACIONAL.

Además de estas defensas de la propiedad, también tiene gran importancia y uso en la actualidad la figura de los seguros sobre las mercancías que van a ser fletadas²²⁴ para que

²¹⁶ Real Decreto 371/2020, de 18 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Extracciones Marítimas. Art.2.

²¹⁷ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Art. 379.

²¹⁸ Real Decreto 371/2020, de 18 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Extracciones Marítimas. Preámbulo.

²¹⁹ Ibid. 218.

²²⁰ Real Decreto 371/2020, de 18 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Extracciones Marítimas. Disposición Adicional Segunda.

²²¹ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Art. 375.

²²² Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Capítulo IV.

²²³ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Art. 373.

²²⁴ Ibid. 200. Pág. 7.

queden amparadas por un extra de protección acordado y no solo por el régimen de contribución arraigado. Aunque la Ley de Navegación Marítima solo fija como obligatorio el de responsabilidad civil en su artículo 389, hay una gran variedad de ellos de los que, por ser más próximos a lo tratado en este trabajo, hay que referirse a los que protegen las mercancías y cuya póliza puede incluir si así se acuerda, la cobertura de las averías gruesas. Estos seguros se denominan de carga internacional²²⁵ y por su naturaleza, existen ciertas “cláusulas tipo” de aplicación universal denominadas “Institute of Cargo Clauses” y desarrolladas por el Instituto de Aseguradores de Londres y que protegen lo asegurado ante ciertos riesgos como el del echazón en las tres modalidades que hay en atención a la cobertura que se despliegue²²⁶.

Al no existir un convenio internacional vinculante, se requiere de un estudio caso por caso para ver la forma de exigir responsabilidades que pueden ser contractuales, extracontractuales o integradas en una póliza de seguro de las mercancías que cubra el evento. De no haber esto último, no se deja de estar al amparo de unas actuaciones y conductas que, aunque formen parte de las costumbres marítimas ya desde tiempos remotos, son propias de principios como el de la buena fe, cuyo valor y estima puede no tener el mismo reconocimiento en legislaciones internas y afecten el sistema visto hasta ahora²²⁷.

12. CONCLUSIONES

De la búsqueda de equilibrio entre conseguir que la actividad marítimo mercantil sea lo más segura posible y fomentarla por tener aún una gran dependencia a ella, debido a cómo es nuestro planeta y estar compuesto en gran medida por océanos. Surgió la institución de la avería gruesa, a fin de dirimir las cuantiosas cargas que se tuvieron que afrontar en contingencias para proseguir así con la actividad comercial, y que ha existido entre nosotros ya desde épocas previas a la constitución del Imperio Romano.

Una de sus formas más representativas era la echazón que, aunque cada vez es menos frecuente, sigue siendo un escenario posible con consecuencias propias, haciéndolo un accidente marítimo extraordinario y particular respecto a otros como los naufragios. Al autor material de realizar esta actividad de arrojo, siempre que su conducta no atente a la diligencia

²²⁵ PADILLA ROMERO, K. *Guía de Estudio: Medios de Transporte, Carga y Seguro*. Universidad Estatal A Distancia. Vicerrectoría Académica. Escuela de Ciencias de la Administración, Madrid, 2007. Pág.36, (consulta el 14 de junio de 2023): <https://repositorio.uned.ac.cr/reuned/bitstream/handle/120809/358/GE4028%20Medios%20de%20transporte%20%20carga%20y%20seguro%20-%202007%20-%20Ciencias%20Econ%C3%B3micas.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

²²⁶ TORRES GUILLÉN, M. (2018) *Seguros Marítimos*. [TFG] Escuela Politécnica Superior de Ingeniería. Sección Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval. Universidad de La Laguna. Pág.60, (consulta el 28 de junio de 2023): <http://riull.ull.es/xmlui/handle/915/13427>

²²⁷ Ibid. 206. Capítulo 3. Pág. 52.

debida que tiene que desempeñar, no se le atribuye la totalidad de las consecuencias y se reparten entre los demás involucrados en el suceso en función de sus intereses en riesgo. Es entendible que muchas veces la compañía naviera propietaria del buque encargado de la travesía sea la más interesada en declararla y demostrar que era necesaria la actuación, puesto que, en este sector, las cifras que se manejan siempre se cuentan en millones. Eso, sin embargo, conlleva un exhaustivo estudio de un gran número de requisitos que han de darse y que van desde la motivación, la propia realización del arrojamiento y el comportamiento ante tal evento por los afectados.

La propiedad es el elemento base, al ser lo que se daña y ser el baremo a utilizar para establecer la cuota de reparo para los que la han perdido a costa de los que no. Con su arrojamiento se da por perdida, pero no por olvidada, como se demuestran los medios de extracción disponibles según la etapa histórica, que refuerzan la inexistencia de un ánimo de abandono. Para que sí lo haya, ha de ser o expreso en el momento de la acción, o que se derive fácticamente en la regulación de los hallazgos por terceros, al tener el propietario desinterés en la recuperación una vez llevados a cabo todos los pasos de publicidad y depósito pertinentes. Como puede verse, todo el despliegue jurídico de la echazón de la avería gruesa podría decirse que no solo se acota al momento gráfico de tirar algo por la borda, sino que empieza ahí y se extiende todo el tiempo que eso tenga relevancia y un interés pendiente para alguien. La recepción del Derecho Romano en el Derecho actual ilustra esto con algunos ejemplos ya vistos:

Sobre la conservación de la titularidad de la propiedad de lo tirado por la borda en la echazón. A no ser que haya una declaración de ánimo de abandono expresa en el momento de la acción, *animus derelictus*, o fáctica en base a la inactividad del dueño. Ya sea ante la publicidad del hallazgo que había que cumplir para demostrar la bona fides del tercero, como en no realizar posteriores expediciones marítimas para tratar de localizar y recuperar lo arrojado como las que se posibilitaban con los *urinadores*. Hoy en día este segundo escenario se encuentra detalladamente regulado en un reglamento específico al ser el mar que nos rodea, un bien patrimonio del Estado y de uso público en el que hay que mantener un orden, seguridad y buena conservación.

En legislaciones previas a la actual, el paso del tiempo suponía o una prueba para los terceros interesados en adquirir la propiedad de que su legítimo dueño ya no mostraba interés en recobrar sus bienes y proceder así a su adquisición por *usucapio*, o una complicación a la hora de probar la propiedad de lo encontrado como se vio en el Libro del Consulado del Mar respecto a lo sumergido más de un año y un día. En cambio, en el presente con el artículo 374 de la Ley 14/2014, el tiempo es una forma de apropiación estatal de todo aquello hundido en sus aguas. Esta alteración del derecho a la propiedad, incluyendo al Estado como

beneficiario si transcurre el tiempo fijado por ley de tres años, podría guardar parecidos con lo mencionado en Las Siete Partidas de Alfonso X si los propietarios eran considerados enemigos del reino. Introduciendo en ambos casos el propio beneficio del territorio en el accidente marítimo si supone algún problema para él por obstaculizar sus rutas marítimas o por ser los titulares de los objetos un peligro para el lugar.

Estas circunstancias ocurren siempre que el perjudicado por la echazón no hubiera recibido la compensación que sujeta a todo aquél que sacó provecho de su perjuicio, titulares de otras mercancías y del propio barco. En caso afirmativo, esa cantidad, al igual que en época romana, equivale a lo perdido. Impidiendo así un enriquecimiento injusto reflejado ya en la *aequitas* romana que hace que quien aperciba el cobro se le restablezca a una posición anterior a la avería gruesa de la echazón. Para mantener ese principio y la buena fe obligatoria en toda relación jurídica, debe devolver la cantidad si hubiera rescatado sus pertenencias del mar con solo la posibilidad de retener la cuantía que represente los daños al haber estado en el agua.

La echazón no deja de ser otra institución de derecho más que requiere que sea lo suficientemente conocida y clara para saber que se está ante ella, pero también flexible para ir englobando la gran diversidad de supuestos de hecho que puedan encajarse en la siguiente fórmula: si peligro, sacrificio+utilidad+razonabilidad = beneficio común.

BIBLIOGRAFÍA.

ARIAS RAMOS, J. "El transporte marítimo en el mundo romano: (discurso de apertura)" *Discursos de apertura Universidad de Valladolid*, 1948.

CASTRILLO LOZANO, J. A. "Categorías de poder en el reino visigodo de Toledo: los tiranos en las obras de Juan de Biclario, Isidoro de Sevilla y Julián de Toledo", *Antigüedad y cristianismo. Monografías Históricas sobre la antigüedad tardía*, nº XXXIII-XXXIV, Universidad de Murcia, Área de Historia Antigua, 2019.

CÓRCOLES OLAITZ, E. "El comercio marítimo en el reino visigodo. Los transmarini negotiatores en el siglo VII", Silvestre Bello Rodríguez y José Luis Zamora Manzano (coordinadores), *El Derecho Comercial, de Roma al Derecho Moderno*, vol.1, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Gran Canaria, 2007. Pág. 219-227.

D'ORS, Á. *Estudios Visigodos, II. El Código de Eurico*. Título XIII "De transmarinis negotiatoribus", Agencia Estatal BOE, Madrid, 2014.

DE MONTAGUT I ESTRAGUÉS, T. "El "Libre de Consolat de Mar" y el ordenamiento jurídico del mar" Enrique Gacto Fernández (director). *Anuario de Historia del Derecho Español*, fascículo 1, editorial Agencia Estatal BOE, Madrid, 1997. Págs. 201-218.

DICENTA MORENO, T. "Una reflexión en torno al consumo de productos de lujo en Roma". Silvestre Bello Rodríguez y José Luis Zamora Manzano (coordinadores), *El Derecho Comercial, de Roma al Derecho Moderno*, vol.1, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Gran Canaria, 2007. Págs. 243-253.

GARCÍA QUINTAS, M. M. "La importancia comercial de los ríos", Silvestre Bello Rodríguez y José Luis Zamora Manzano (coordinadores), *El Derecho Comercial, de Roma al Derecho Moderno*, vol.1, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Gran Canaria, 2007. Págs. 333-344.

GUERRERO LEBRÓN, M. “D.50,6,6,3 (Call. 1 de Cogn.). Los privilegios a favor de los navicularii: entre iniciativa privada e intervencionismo estatal”. Justo García Sánchez (director). *Fundamentos Romanísticos del Derecho Contemporáneo*, tomo IX volumen II, editorial Agencia Estatal BOE y Asociación Iberoamericana de Derecho Romano, Madrid, 2021. Págs. 1191-1200.

IGLESIAS, J. *Derecho romano*, 18ª edición, Sello Editorial, Barcelona, 2010. Págs. 466.

KRUIT, J. *General Average., legal basis and applicable law: the overrated significance of the York-Antwerp Rules*, editorial Paris Legal Publishers, Países Bajos, 2017.

MARTÍNEZ MONTES, L. F. *España, una historia global*, Biblioteca Diplomática Española, Sección Estudios 35, Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, Madrid, 2019

MUÑOZ GARCÍA, M. J. “Consideraciones en torno a la génesis y evolución de la codificación mercantil española”. Enrique Gacto Fernández (director). *Anuario de historia del Derecho Español*, fascículo 1, editorial Agencia Estatal BOE, Madrid, 1997. Págs.219-242.

PANERO GUTIERREZ, P. *Derecho Romano* 4ª edición, editorial Tirant Lo Blanch, Valencia, 2008. Págs. 807.

POLO ARÉVALO, E. M. “La responsabilidad en la locatio-conductio operis: algunas consideraciones desde la perspectiva de los bona fidei iudicia”, Justo García Sánchez (director.) *Fundamentos romanísticos del derecho contemporáneo*, tomo VII, volumen III. editorial Agencia Estatal BOE y Asociación Iberoamericana de Derecho Romano, Madrid, 2021. Págs.2647-2658.

ROBLES VELASCO, L. M. “Aequitas-equity”. Justo García Sánchez (director). *Fundamentos romanísticos del Derecho Contemporáneo*. Tomo XI Volumen I, editorial Agencia Estatal BOE y Asociación Iberoamericana de Derecho Romano, Madrid, 2021. Págs. 269-278.

SALAZAR REVUELTA, M. "Configuración jurídica del receptum nautarum, cauponum et stabulariorum y evolución de la responsabilidad recepticia en el Derecho Romano. *Anuario da Facultade de Dereito de Universidade da Coruña*, nº 10, 2006. Págs. 1083-1100.

SALAZAR REVUELTA, M. *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma. Estudio sobre el receptum nautarum, cauponum et stabulariorum: entre la utilitas contrahentium y el desarrollo comercial*, editorial Dykinson, Madrid, 2007. Págs. 273

SERNA VALLEJO, M. "La Codificación civil española y las fuentes del derecho". Benjamín González Alonso (director). *Anuario de historia del Derecho Español*, editorial BOE, Madrid, 2012. Págs. 11-36.

VALIÑO DEL RÍO, E. "Las "acciones adiecticiae quialitatis" y sus relaciones básicas en Derecho Romano", *Anuario de historia del derecho español*, nº 37, Madrid, 1967. Págs. 339-436

ZAMORA MANZANO, J. L. Y ÁLAMO GONZÁLEZ, Y. Derecho Romano y Transporte marítimo: antecedentes del Bill of Lading B/L y del documento electrónico de transporte. Justo García Sánchez (director). *Fundamentos Romanísticos del Derecho Contemporáneo*, tomo IX volumen II, editorial Agencia Estatal BOE y Asociación Iberoamericana de Derecho Romano, Madrid, 2021 Págs. 1297-1318.

ZAMORA MANZANO, J. L. "La influencia del Derecho Romano en Las Reglas de York y Amberes" Antonio Fernández de Buján (director). *Revista General de Derecho Romano*. Nº 19, 2012.

ZAMORA MANZANO, J. L. *Averías y accidentes en Derecho Marítimo Romano*, editorial Edisofer, Madrid, 2000.

ZAMORA MANZANO, J. L. Y BELLO RODRÍGUEZ S. *Marine rescue and assistance in Roman Law. Studia Prawnoustrojowe* nº 9, 2009. Págs. 5-28.

WEBGRAFÍA.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL. *About us*.

Consulta el 3 de junio de 2023: <https://comitemaritime.org/about-us/>

CHIC GARCÍA, G. "Roma y el mar: del Mediterráneo al Atlántico". *Guerra, exploraciones y navegación: del Mundo Antiguo a la Edad Moderna*, Víctor Alonso Troncoso (coord.). A Coruña: Universidade.1995. Págs. 55-89.

Consulta el 10 de febrero de 2023:

https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/18037/file_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y

DE CAPMANY, A. *Libro del Consulado del Mar. Edición del texto original catalán y traducción castellana*, editorial Teide de Barcelona. Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona,1965.

Consulta el 29 de junio de 2023:

<https://archive.org/download/librodelconsulad00capm/librodelconsulad00capm.pdf>

DE CAPMANY, A. "Glosario castellano de los vocablos náuticos y mercantiles contenidos en esta traducción" [*Consolat de Mar*] *Código de las costumbres marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado. Nuevamente traducido al castellano con el texto lemosín restituído a su original integridad y pureza, e ilustrado con varios apéndices, glosarios, y observaciones históricas*. Imprenta de Don Antonio de Sancha, Madrid,1791.

Consulta el 30 de mayo de 2023: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/134765.pdf>

ESPINAR MORENO, M., "Capítulo III. Los reinos bárbaros de la Galia. Caída del imperio romano de occidente. Las invasiones germánicas". *Estudios sobre Patrimonio, Cultura y Ciencias Medievales*, Granada, 2020.

Consulta el 11 de mayo de 2023:

<https://digibug.ugr.es/bitstream/handle/10481/63481/libroinvasionesfin.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

FERNÁNDEZ-ORDÓÑEZ, I., (2004). *Alfonso X el Sabio en la historia del español. 2.1 Textos producidos en el scriptorium regio*. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Alicante, 2009.

Consulta el 8 de junio de 2023:

<https://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/alfonso-x-el-sabio-en-la-historia-del-espaol-0/html/>

GARTEIZAURRECOA, J. D. “Las Ordenanzas de Bilbao como antecedente de la codificación mercantil en España”. *Jado: boletín de la Academia Vasca de Derecho= Zuzenbidearen Euskal Akademiaren aldizkaria*, 10(22), 2011. Págs. 7-19.

Consulta el 7 de junio de 2023:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4107977>

GUZMÁN SOTO, F. “Las Guerras Púnicas. El nacimiento del Imperio Romano”, *Revista Electrónica Historias del Orbis Terrarum*, nº Extra. 2, 1-2010.

Consulta el 10 de febrero de 2023:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3796525>

JIMÉNEZ VALDERRAMA, F. “La regulación jurídica del transporte marítimo en la Roma antigua”, *Opinión Jurídica*, Nº 26, 2014. Págs.173-188.

Consulta el 14 de febrero de 2023:

<http://www.scielo.org.co/pdf/ojum/v13n26/v13n26a12.pdf>

MARLASCA MARTÍNEZ, O., “Prohibición de apropiarse de los despojos de un naufragio: diferentes etapas históricas”. *IVS FVGIT Revista de Estudios Histórico-Jurídicos de la Corona de Aragón*, volumen 13, 2005. Págs.463-480.

Consulta el 27 de abril de 2023:

<https://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/25/61/19marlascamartinez.pdf>

MOLINA MOLINA, Á. L. “Los viajes por mar en la Edad Media”, *Cuadernos de Turismo* N°5, 200. Págs. 113-122.

Consulta el 8 de junio de 2023:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2050648>

PADILLA ROMERO, K. *Guía de Estudio: Medios de Transporte, Carga y Seguro*. Universidad Estatal A Distancia. Vicerrectoría Académica. Escuela de Ciencias de la Administración. 2007.

Consulta el 14 de junio de 2023:

<https://repositorio.uned.ac.cr/reuned/bitstream/handle/120809/358/GE4028%20Medios%20de%20transporte%2C%20carga%20y%20seguro%20-%202007%20-%20Ciencias%20Econ%C3%B3micas.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

PEDROSA, J. M., (2021) *Especial Aon: Marítimo*. CapitalRadio.

Consulta el 24 de junio de 2023: https://www.capitalradio.es/noticias/economia/quien-debe-hacerse-cargo-danos-economicos-del-colapso-canal-suez_91254448.html

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. (s.f.). “Colación”. En Diccionario de la lengua española.

Consulta el 22 de abril de 2023: <https://dle.rae.es/colaci%C3%B3n>

TEWISE ORTEGA GONZÁLEZ, Y. *Algunas consideraciones sobre el naufragium y salvamento marítimo: de Roma al Derecho Moderno*. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Departamento de Ciencias Jurídicas básicas, 2015.

Consulta el 2 de mayo de 2023:

https://accedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/17968/4/0726176_00000_0000.pdf

TORRES GUILLÉN, M. (2018) *Seguros Marítimos*. [TFG] Escuela Politécnica Superior de Ingeniería. Sección Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval. Universidad de La Laguna.

Consulta el 14 de junio de 2023: <http://riull.ull.es/xmlui/handle/915/13427>

YURENA ORTEGA GONZÁLEZ, T. (2015) Algunas consideraciones sobre el naufragium y salvamento marítimo: de Roma al Derecho Moderno. [Tesis]. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria Departamento de Ciencias Jurídicas Básicas.

Consulta el 22 de junio de 2023:

https://accedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/17968/4/0726176_00000_0000.pdf

FUENTES JURÍDICAS.

El Fuero Real de Alfonso X el Sabio, Madrid, editorial Agencia Estatal del BOE, 2018.

GARCÍA DEL CORRAL, I. *Cuerpo del Derecho Civil Romano. Tomo I Instituta-Digesto, Tomos II y III Digesto*, editorial Biblioteca Jurídica de la UNAM, 2015.

GUSTAVO ERNESTO, H. Y GUILIELMUS ERNESTUS HEIMBACH, C. *Basilicorum Libri LX*, tomo V, editorial Nabu Press, 2013.

Las siete partidas del rey don Alfonso el Sabio: cotejadas con varios códices antiguos por la Real Academia de la Historia. Madrid: La Imprenta Real, Edición 1807, editorial Agencia Estatal del BOE, 2021.

Liber Iudiciorum, Leyes Históricas de España, Edición Boletín Oficial del Estado 2015.

Novísima Recopilación de las Leyes de España sancionada por Carlos III de Borbón en 1805, editorial Agencia Estatal BOE, 1993.

Nueva Recopilación de las Leyes de Castilla. Reimpresión en 1775. Leyes Históricas de España, Real Academia de la Historia, editorial Agencia Estatal del BOE, 2022.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Fuero Juzgo*, editorial BOE, 2015.

LEGISLACIÓN.

Ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima. BOE.

Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio. BOE.

Real Decreto 371/2020, de 18 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Extracciones Marítimas. BOE.

Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil, Gaceta de Madrid nº. 206.