

LA NAVE COMO OBJETO CLAVE EN EL DESARROLLO COMERCIAL ROMANO Y SU DELIMITACIÓN POR PARTE DE LA JURISPRUDENCIA*

Por

MARÍA SALAZAR REVUELTA
Universidad de Jaén

msalazar@ujaen.es

Revista General de Derecho Romano 43 (2024)

RESUMEN: Una de las materias más estudiadas del Derecho comercial romano es, sin duda, el impulso a partir de época republicana del transporte marítimo. En este trabajo nos adentramos en la observación jurídica del elemento básico para su desempeño, esto es, la nave. La determinación de su naturaleza jurídica se hace imprescindible para una mejor comprensión de la atribución de la propiedad y otros derechos reales de los que es objeto. Así, se puede observar el particular régimen que atañe a la res connexa, en general, si bien la jurisprudencia irá modelándolo en base a la *utilitas navigandi* y el desarrollo del tráfico jurídico.

PALABRAS CLAVE: Derecho comercial romano; nave; navegación; clasificación de las cosas.

THE SHIP AS A KEY OBJECT IN ROMAN COMMERCIAL DEVELOPMENT AND ITS DELIMITATION BY JURISPRUDENCE

ABSTRACT: One of the most frequently studied subjects in Roman commercial law is undoubtedly the expansion in maritime transport from the republican era onwards. In this paper we will be observing an essential feature of maritime transport, namely the ship itself, from a juridical perspective. A correct assessment of the juridical nature of a ship is crucial for a better

* Este artículo se enmarca dentro del Proyecto I+D+I de la Agencia Estatal de Investigación: "Acciones e interdictos populares: delitos públicos, delitos privados y tutela del uso público de cosas públicas", a cargo de los Investigadores Principales, los profesores Antonio Fernández de Buján y Juan Miguel Albuquerque Sacristán. Sobre el significado y origen del *commercium* (*cum merx*: con mercancías, negociación con mercancías), como ya advirtiera con precisión el profesor A. Fernández de Buján, "Contribución al estudio histórico-jurídico del arbitraje", *Revista Jurídica Universidad Autónoma de Madrid*, 8, 2016, p. 224 (Disponible online en <https://revistas.uam.es/revistajuridica/article/view/6221>): «no hay suficiente acuerdo entre los romanistas. La tesis tradicional mantenida, entre otros autores, por Huvelin, de que el *commercium* provocó la aparición del *ius gentium*, siendo la primera manifestación de éste, en el sentido de derecho del mercado establecido en tratados internacionales (entre ciudades), ha sido discutida, entre otros, por Sautel, para el cual los tratados comerciales, salvo el caso de los celebrados con Cartago, no llevaban cláusulas comerciales. Sin embargo, a nuestro juicio, la tesis de Huvelin no resulta tan fácilmente rechazable como Sautel pretende, dado que la configuración de tribunales de *recuperatores*, y la antigua idea romana de la *reciperatio* son argumentos de mucho peso a favor de la probable existencia de una regulación de las reclamaciones surgidas en las relaciones con los peregrinos, y en especial comerciales».

understanding of the attribution of ownership and other rights in rem in relation to it. In this way, we can observe the particular regime affecting res connexa in general, although this would be gradually given shape by jurisprudence on the basis of the *utilitas navigandi* and the growth in business.

KEYWORDS: Roman commercial law; ship; shipping; classification of things.

I. INTRODUCCIÓN: LA CRECIENTE IMPORTANCIA DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA EN EL DESARROLLO DE LA ECONOMÍA ROMANA

Para entender la relevancia jurídica de la *navis* como objeto de relaciones patrimoniales en el Derecho romano, hay que partir del hecho incontestable de que los romanos - tradicionalmente apegados a la tierra¹- alcanzaron un gran poder marítimo, dominando toda la cuenca mediterránea². El comienzo de dicha expansión territorial va a coincidir con el fin de la primera Guerra Púnica³, cuando se instaura la magistratura del pretor peregrino, con el consecuente giro de la economía romana hacia un comercio más global⁴.

A partir del siglo III a. C. se intensificarán los intercambios comerciales entre las diversas regiones, dentro y fuera de la península itálica, con un importante incremento de diferentes vías de transporte terrestre, fluvial y marítimo⁵.

¹ Catón, *De agri cult. Praef.* 1-4; Plutarco, *Cato Maior*, 21,5-7; Cicerón, *De off.*, 1,42,150-151; *Epistulae*, 115,11; Séneca, *De beneficiis* 7,10,1-5.

² Resulta pertinente reproducir las palabras de BONFANTE, P., *Lezioni di storia del commercio, I. Era antica (Mediterranea)*, ed. riveduta e corretta a cura di G. Bonfante e di G. Crifò, Milano, 1982, pp. 119-120: «Anche Roma nei primordii è in contatto con il mare; combatte in seguito le più grandi guerre navali e fonda un imperio mondiale, il cui necessario presupposto era la signoria dei mari, poiché le varie parti di questo impero potevano essere agevolmente raggiunte soltanto per acqua. Nondimeno i Romani non furono mai un popolo marinaro. Non avviene in Roma come in Grecia che il mare riempie la poesia e la mitologia ed è rappresentato come l'origine di tutte le cose, l'intermediario del commercio, la vita di tutto. Per i Romani il mare è il confine della terra abitata e l'elemento distruttore della vita; anche etimologicamente mare è parente con morte. L'elemento latino, che impresse il suo carattere a tutto il popolo italiano, diede alla nazione antica un tipo agricolo, non marinaro».

³ Como pone de manifiesto MOMMSEN, Th., *Historia de Roma*, trad. A. García Moreno; ed. Francisco Góngora, Madrid, 1876, vol. 3, p. 94, es en esta época cuando: «En los mares occidentales, cuya importancia era entonces muy diferente de la del Adriático, y con arreglo al tratado de paz estipulado con Cartago, estaban los romanos en posesión de la mayor parte de la isla de Sicilia, que era la estación más importante de todas aquellas regiones». Sobre la expansión transmarina de Roma y sus consecuencias, también BONFANTE, P., *Ibid.*, pp. 165 ss.; 189 ss.

⁴ En opinión de CERAMI, P.- PETRUCCI, A., *Diritto commerciale romano. Profilo storico*, 3ª ed., Torino, 2010: «La prassi economica dei *negotiatores* trovò, infatti, negli editti giurisdizionali dei due pretori (urbano e peregrino) e, in minor misura, in quelli degli edili curuli, il suo principale referente tecnico-giuridico, nel senso che i principi giuridici in essi enunciati sono funzionali ai bisogni ed alle aspettative di una società fondata sullo scambio, sul rischio imprenditoriale e sul profitto».

⁵ Tal y como observa HEICHELHEIM, F. M., *Historia social y económica de Roma*, versión española realizada por Diorki, Ed. Rialp S. A., Madrid, 1982, p. 101: «A partir de la terminación de la segunda guerra púnica Italia había entrado plenamente en el ámbito central del comercio

Ciertamente, el desarrollo de la *civitas*, como centro de consumo y comercio, está íntimamente ligado a su situación a orillas del Tíber, con fácil comunicación con el mar y los puertos más importantes (Ostia, Brindisi, Pozzuoli)⁶.

Sin embargo, será, sin duda, la transformación de Roma de *urbe* en *orbe* la que traerá consigo un indudable florecimiento del sector marítimo: primero, por la necesidad de combatir a sus enemigos y dominar el Mediterráneo, con la consecuente exigencia de avituallamiento del ejército desplazado a grandes distancias, y, posteriormente, para el mantenimiento de la *pax romana* y la creciente demanda de productos de consumo⁷. Ya en el siglo I a. C. aparece difundida entre las fuentes la frase “*navigare necesse est*”⁸, «de manera que la expresión “*Mare nostrum*” no nace como una fórmula retórica vacía de contenido, sino como una exigencia vital»⁹. Ello se va a traducir en un fuerte impulso del comercio, que no conocerá precedentes en el mundo antiguo¹⁰. De ahí que se sostenga que «la primera globalización comercial conocida se produzca en tiempos del Imperio romano», no sólo a través de la colonización de enclaves estratégicos, la creación de una extensa red de comunicaciones por tierra y mar, la construcción de importantes infraestructuras portuarias y canales de abastecimiento, sino sobre todo a través de la consolidación de la seguridad jurídica en las transacciones comerciales, a

exterior helenístico, que con anterioridad había unido, desde Sicilia hasta Mesopotamia, los territorios próximos o vecinos de la zona oriental mediterránea».

⁶ Vid. GARCÍA GARRIDO, M. J., *El comercio, los negocios y las finanzas en el mundo romano*, Madrid, 2001, p. 16. Según revela TOUTAIN, J., *La economía antigua*, trad. J. López Pérez, UTEHA, México, 1959, pp. 219-220, la prosperidad comercial de Roma a finales de la República está atestiguada por el ensanche y embellecimiento del barrio del Aventino y la llanura subaventina «donde se encontraba el puerto fluvial del Tíber, verdadero *emporium* de la ciudad». En diferentes ocasiones el puerto experimentó arreglos y extensiones: nuevos muelles, pórticos, almacenes, dársenas, construidos durante el siglo II a. C., «para albergar todas las mercancías que aflúan a Roma de todos los puntos del mundo».

⁷ GÓMEZ IGLESIAS, A., “Aspectos jurídicos de la actividad comercial en Roma y los *tituli picti*”, *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, 32, 2010, p. 62. Disponible online en: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0716-54552010000100002&lng=es&nrm=iso. Fecha de la última consulta: 03/09/2024); CARRO, D., *Orbis Maritimus. La geografía imperiale e la grande strategia marittima di Roma*, ACIES Edizioni, Milano, 2019, pp. 5 ss., quien sitúa el punto de partida de esta transformación económica a partir del triunfo de Octavio en Accio y la instauración de la paz Augusta.

⁸ En GALEOTTI, S., ‘*Mare monstrum. Mare nostrum*’. *Note in tema di pericula maris e trasporto marittimo nella riflessione della giurisprudenza romana (I secolo a. C. - III d. C.)*, Jovene Editore, Napoli, 2020, pp. 1-64.

⁹ LEDESMA, J. DE J.- SÁINZ Y GÓMEZ SALCEDO, J. M., “El desarrollo de la civilización romana a través del mar y su situación jurídica”, *La actividad de la banca y los negocios mercantiles en el Mare Nostrum*, J. R. Robles, M. D. Parra, A. Díaz-Bautista, J. M. del Vals (edits.), 2, Cizur Menor, 2015, p. 104.

¹⁰ No sólo en el Mediterráneo, sino por el Oeste sobre el Atlántico y los mares del norte europeo y por el Sudeste sobre el Océano Índico. Vid. Estrabón, *Γεωγραφικά*, 6,4.

través de soluciones jurídicas eficaces que las protegieran de las incertidumbres y peligros que conllevaba el transporte marítimo¹¹.

Uno de los mayores problemas que supuso la política expansionista romana fue asegurar la *abundantia* de subsistencias: trigo (*annona*), materiales para la construcción de infraestructuras, suministros para el ejército y aprovisionamientos de todo tipo como vino, aceite, telas, cerámicas, artículos de lujo, esclavos, entre otros¹². En todas las provincias surgieron nuevas ciudades que se esforzaban en la construcción y conservación de calzadas. No obstante, el transporte de víveres por tierra era más costoso que el fluvial o el marítimo¹³, pese a los riesgos propios de este último, derivados de las inclemencias climatológicas o la piratería¹⁴.

¹¹ PARRA MARTÍN, M. D., "Ventaja competitiva de Roma en el *Mare Nostrum*. Especial referencia al puerto de *Carthago Nova*", *La actividad de la banca y los negocios mercantiles en el Mare Nostrum*, J. R. Robles, M. D. Parra, A. Díaz-Bautista, J. M. del Vals (edits.), 1, Cizur Menor, 2015, pp. 611-615.

¹² También existió el transporte de pasajeros (*vectores*), en naves específicas para tal fin, y transportes mixtos de mercancías y pasajeros, con travesías más cortas, pero más frecuentes: D. 14,1,1,12 (Ulp. 28 *ad ed.*): *ecce sunt naves, quae Brundisium a Cassiopa vel a Dyrrachio vectores traiciunt...* Vid. ZAMBRANA MORAL, P., *Historia del contrato de pasaje marítimo*, Saarbrücken, 2013, en concreto, pp. 77 ss. (sobre el Derecho romano y el pasaje marítimo).

¹³ GIMÉNEZ-CANDELA, T., *Los llamados cuasidelitos*, Madrid 1990, pp. 129-130 (con importante bibliografía), sostiene el alto coste e inseguridad del transporte terrestre. Sin embargo, añade que «gran parte del comercio interior, donde no existían ríos navegables, se llevaba a cabo mediante caravanas de carros (D. 19,2,60,8) que cubrían también las rutas de Oriente». Igualmente, para CERAMI, P.- PETRUCCI, A., *Diritto commerciale romano*, cit., pp. 221-222, el transporte marítimo «era più rapido e redditizio ed allo stesso tempo meno costoso di quello terrestre, giustificandone così l'ampia diffusione, nonostante la stagione propizia, o comunque non avversa, alla navigazione fosse limitata a circa sette mesi all'anno (da aprile ad ottobre)». Sobre el comercio fluvial, GARCÍA QUINTAS, M. M., "La importancia comercial de los ríos", *El derecho comercial, de Roma al derecho moderno: IX Congreso Internacional, XII Iberoamericano de Derecho Romano. Las Palmas de Gran Canaria 1, 2 y 3 de febrero de 2006* / coord. por Silvestre Bello Rodríguez, José Luis Zamora Manzano, Vol. 1, 2007, pp. 333-344.

¹⁴ Era frecuente acudir al *foenus nauticum* como forma de financiar las expediciones, dados los altos riesgos que conllevaban. Además, poco a poco, se siente la necesidad de dotar este transporte de un personal especializado, en la medida que surgen necesidades comerciales a gran escala. Vid. estas y otras características del primer transporte marítimo en ZAMORA MANZANO, J. L., *Averías y accidentes en derecho marítimo romano*, Madrid, 2000, p. 25 (siguiendo las expuestas por ROUGÉ, J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris, 1966, pp. 418-419). Del mismo autor: "La asunción de riesgos y la seguridad en el transporte marítimo", *La actividad de la banca y los negocios mercantiles en el Mare Nostrum*, J. R. Robles, M. D. Parra, A. Díaz-Bautista, J. M. del Vals (edits.), 1, Cizur Menor, 2015, pp. 33-53. Vid. también, MORENO TORRES, S., "Rutas de navegación en el Mediterráneo Occidental: condicionantes atmosféricos y aspectos técnicos de la navegación en la antigüedad", *Mayurqa*, 30 fac. 2, 2005, pp. 781-799; MATAIX FERRÁNDIZ, E., "De incendio ruina naufragio rate nave expugnata. Origins, context and legal treatment of shipwrecking in Roman law", *RIDA*, 66, 2019, pp. 153-195. En concreto, sobre el concepto de piratería y su evolución: TARWACKA, A., *Romans and pirates. Legal perspective*, Warszawa, 2009; FERNÁNDEZ VIZCAÍNO, B., "Comercio y piratería en Roma en la época republicana", *La actividad de la banca y los negocios mercantiles en el Mare Nostrum*, J. R. Robles, M. D. Parra, A. Díaz-Bautista, J. M. del Vals (edits.), 1, Cizur Menor, 2015, pp. 73-87; CÓRCOLES OLAITZ, E., "Piratería como concepto jurídico indeterminado", *RIDROM: Revista Internacional de Derecho Romano*, 23, 2019, pp. 180-227.

Dicho abastecimiento por mar fue prestado, con carácter general, por profesionales (*navicularii*) que, en un primer momento, gozaban de plena autonomía para contratar individualmente el transporte correspondiente. Pero, el intervencionismo público para el control de la *annona* y la regulación de las asociaciones profesionales o *collegia naviculariorum* fue generalizando medidas limitativas y prohibitivas de la libertad de contratación, así como ciertos privilegios e inmunidades¹⁵.

En especial, el tráfico comercial marítimo experimentó un fuerte desarrollo una vez finalizadas las Guerras Púnicas; presentando, en un principio, un carácter más privado y, posteriormente, en época imperial, a través de herméticos *collegia*. Anteriormente, primaría un comercio marítimo menor, quizás más centrado en la navegación fluvial o de pequeño cabotaje costero, y no muy especializado, atendiendo a las demandas de determinadas mercancías en lugares concretos. Igualmente, dada la ausencia de adecuadas vías fluviales internas, el transporte marítimo terminará por prevalecer¹⁶, a pesar de los peligros inherentes a este tipo de navegación de largo curso.

La expansión comercial mediante las rutas marítimas, apremió, pues, al Derecho privado a buscar soluciones que regularan toda la problemática vinculada al transporte por mar. *Ab initio*, los juristas romanos, con un gran sentido práctico y un método

¹⁵ Vid. DE LA ROSA, P., "Aspectos del intervencionismo estatal en el tráfico comercial durante la época imperial", *Estudios de Derecho romano en honor de A. D'Ors*, 2, EUNSA. Ediciones Universidad de Navarra, Pamplona, 1987, pp. 1011-1025; DE SALVO, L., *Economía privada e pubblici servizi nell'Impero romano*, I. *Corpora naviculariorum*, Messina, 1995; pp. 23 ss., con amplia citación de la bibliografía precedente. PENDÓN MELÉNDEZ, E., *Régimen jurídico de la prestación de servicios públicos en Derecho Romano*, Madrid. 2002, pp. 392 ss.; GUERRERO, M., "D.50,6,6,3 (Call. 1 de Cogn.) Los privilegios a favor de los *navicularii*: entre iniciativa privada e intervencionismo estatal", *La actividad de la banca y los negocios mercantiles en el Mare Nostrum* / coord. por Adolfo Díaz-Bautista Cremades; Juan Ramón Robles Reyes (ed. lit.), María Dolores Parra Martín (ed. lit.), Juana María del Vas González (ed. lit.), 2015, pp. 413-421. En opinión de ROSTOVITZ, M., *Historia social y económica del Imperio romano*, I, trad. Luis López-Ballesteros, Espasa Calpe, Madrid, 1998, p. 319, en concreto: «El hecho de que el emperador Claudio otorgara ciertos privilegios a las corporaciones de navieros y cerealistas muestra cuán avanzada estaba la organización de los comerciantes navieros ya en tiempos de este emperador». Gayo 1,32 c, habla del edicto de Claudio que concede a los latinos, que hubiesen construido naves de 10.000 modios de trigo, la ciudadanía romana: *Item edicto Claudii Latini ius Quiritium consequuntur, si nauem marinam aedificauerint, quae non minus quam decem milia modiorum frumenti capiat, eaque nauis uel quae in eius locum substituta sit, sex annis frumentum Romam portauerit*. Asimismo, Suetonio, *Claud.*, 18,4 y 19: *Nam et negotiatoribus certa lucra proposuit suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset, et naves mercaturae causa fabricantibus magna commoda constituit pro condicione cuiusque: 19. civi vacationem legis Pappiae Poppaeae, Latino ius Quiritium, feminis ius IIII liberorum; quae constituta hodieque servantur*. Al respecto, SALAZAR REVUELTA, M., "Privilegios ligados al *ius liberorum* en época claudiana", *Revista General de Derecho Romano*, 30, 2018, pp. 1-25.

¹⁶ La navegación fluvial se veía afectada por las extremas heladas del invierno y las características de las embarcaciones, que sólo podían ser utilizadas en este medio, debido a sus dimensiones y capacidad de carga. Vid. Horacio. *Car.* 1,9, 1, *Vides ut alta stet nive candidum Soracte, nec iam sustineant onus silvae laborantes... geluque flumina constiterint acuto*; D. 14,1,1,12 (Ulp. 28 *ad ed.*): *Item quadeam fluvii capaces ad mare non suficientes*. Como expresa ROCCO, A., "Le limitazioni alla responsabilità degli armatori", *AG*, 59, 1897, p. 73, ya en época del Imperio las condiciones del tráfico y especialmente del marítimo eran "floridissime".

eminentemente casuístico, más que elaborar categorías jurídicas del derecho marítimo, fueron adaptando muchas de las instituciones jurídicas vigentes en otros pueblos marítimos, sobre todo del Mediterráneo oriental, romanizándolas: tales como, el *foenus nauticum*¹⁷ o el *iactus mercium*¹⁸. Dichas instituciones existieron con seguridad en el último período republicano, como demuestra que de ellas se ocuparan juristas de este período, como Servio Sulpicio Rufo y su escuela¹⁹.

Por lo demás, las fuentes nos revelan la utilización de naves como el *ponto* o *corbita*, a vela, y también otras de carácter mixto, a vela y remo, como la *actuaria* y el *myopar*²⁰. Por los descubrimientos arqueológicos y los escritores antiguos, sabemos que existieron

¹⁷ Sobre esta figura jurídica, constituye un referente obligado en la doctrina española la obra de CASTRESANA HERRERO, A., *El préstamo marítimo griego y la 'pecunia traiectica' romana*, Salamanca, 1982.

¹⁸ Como se sabe, en Rodas se elabora la primera recopilación relativa al derecho marítimo consuetudinario que se extendería por todo el Mediterráneo y que ejercería tanta influencia en el Derecho romano. Vid. GABALDÓN GARCÍA, J. L.- RUIZ SOROA, J. M., *Manual de Derecho de la navegación marítima*, Madrid-Barcelona, 2002, pp. 5-6; JIMÉNEZ VALDERRAMA, F., "La regulación jurídica del transporte marítimo en la Roma antigua", *Opinión Jurídica*, vol. 13, n. 26, julio-diciembre 2014, p. 175; DOMÍNGUEZ CABRERA, M. P., "Aproximación a la formación jurídica del concepto de buque", *Revist@ e-Mercatoria*, vol 4, n. 2, 2005, pp. 1-2. (Disponible online en <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/emercaria/article/view/2100/1877>. Fecha de la última consulta: 01/09/2024). En concreto, sobre la *Lex Rhodia de iactu* existe una abundante literatura en la doctrina romanística de todos los tiempos. Entre los estudios más recientes, vid., a título de ejemplo, PURPURA, G., "Ius naufragii, Sylai e Lex Rhodia. Genesi delle consuetudini marittime mediterranee", *Annali della Università di Palermo*, 62, 2002, pp. 275-292; CHEVREAU, E., "La lex Rhodia de iactu: un exemple de la réception d'une institution étrangère dans le droit romain", *Tijdschrift voor rechtsgeschiedenis*, 73, 2005, pp. 67-80; ID., "Ex Rhodia de iactu: пример рецепции иноземного института в римском праве", *IVS ANTIQVVM* 1.31, 2015, pp. 152-168; MENTXAKA ELEXPE, R. M., "Ejemplo de recepción indirecta de principios jurídicos marítimos rodio-romanos en Latinoamérica a finales del siglo XVIII", *RIDROM: Revista Internacional de Derecho Romano*, 22, 2019, pp. 193-221; ORTEGA GONZÁLEZ, T. Y., *Régimen jurídico del naufragio: Bases romanísticas en la configuración actual*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2020.

¹⁹ *De lege Rhodia de iactu*. D. 14,2,2; *De nautico foenore*: D. 22,2,8.

²⁰ Sobre este tipo de embarcaciones en el mundo romano vid. el análisis realizado por ROSTOVITZ, M., *Historia social y económica del Imperio romano*, II, cit., pp. 748-750, en base a fuentes epigráficas. Asimismo, ARIAS RAMOS, J., *El transporte marítimo en el mundo romano*, Discurso de apertura del curso 1948-49. Universidad de Valladolid, Imprenta y Librería Casa Martín, Valladolid, 1948 [= en *Libro Homenaje al Dr. Ignacio Serrano y Serrano*, 2, Valladolid, 1965, pp. 27-63, en concreto, pp. 34 ss.]; ROUGÉ, J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, cit., pp. 47 ss.; MOSCHETTI, C. M., "Aspetti organizzativi dell'attività commerciale marittima nel bacino del Mediterraneo durante l'Impero romano", *SDHI*, 35, 1969, pp. 374 ss. En las fuentes clásicas encontramos toda una variedad de naves: *longae*, tanto a remo como a vela; *liburnicae*, más ligeras; *actuariae*, también ligeras y a remos, al servicio de naves mayores o para el deporte; *piscatorine*, para la pesca; *bellicae*, para la guerra; *fluviatiles*, utilizadas en los ríos; *naves vectores*, para el transporte de pasajeros y *naves onerariae*, para el transporte de mercancías (D. 14,1,1,12), subdivididas éstas últimas en *vinarine*, para el vino; *frumentariae*, para el grano; *hippagines* o *hippagogi*, para el transporte de caballos y *corbitae*, naves mercantes de mayores dimensiones y, por tanto, más lentas. Vid. esta clasificación en DOMÍNGUEZ CABRERA, M. P., "Aproximación a la formación jurídica del concepto de buque", cit., pp. 6-7, en base a la desarrollada por GANDOLFO, E., *La nave nel Diritto romano*, Genova, 1980, (rist. dell' edizione di Genova, 1883), pp. 87-92.

naves de 70 a 87 toneladas de arqueo neto, esto es, unas 31 toneladas de cubida²¹ y hasta de 155²²; asimismo, barcos que llevaron a bordo a 600 pasajeros²³, lo cual implica una eslora y una manga de al menos 40 x 15 m. Diversos testimonios también nos describen el tiempo que empleaban estas naves en sus rutas, naturalmente condicionado a las inclemencias meteorológicas. En condiciones favorables se calcula unas 5,5 millas²⁴.

Pese a la larga duración de las travesías, vinculadas a los ciclos o estaciones destinadas a las actividades comerciales *extra muros*²⁵, no podemos soslayar la

²¹ Ello demuestra que 10.000 modios era el tonelaje mínimo exigido para los transportes de la *annona* en época del emperador Claudio, según Gayo 1,32 c; Suetonio, *Claud.*, 18,4 y 19 (supra, nt. 15). Normalmente, este servicio utilizaba tonelajes mayores, pero la disposición del emperador resulta fácilmente comprensible si tenemos en cuenta que el aprovisionamiento era urgente y las naves más pequeñas proporcionaban una mayor facilidad de maniobra a la entrada del Tíber (dado que aún no estaba construido el *Portus Augusti*). Vid. estas consideraciones en DE SALVO, L., "Sul problema della *vacatio dei navicularii*", *Sodalitas. Scritti in onore di A. Guarino*, 4, 1984, p. 1.653, nt. 28; POMEY, P.- TCHERNIA, A., "Le tonnage *maximum* des navires de commerce romains", *Archaeonautica*, 2, 1978, pp. 242 s. Asimismo, ROUGÉ, J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, cit., 1966, pp. 66 ss., para quien el límite de capacidad prescrito por Claudio resultó bastante bajo.

²² D. 50,5,3 (Scaev. 3 Reg.): *His, qui naves marinas fabricaverunt et ad annonam populi romani praefuerint non minores quinquaginta milium modiorum aut plures singulas non minores decem milium modiorum, donec hae naves navigant aut aliae in earum locum, muneris publici vacatio praestatur ob navem. senatores autem hanc vacationem habere non possunt, quod nec habere illis navem ex lege iulia repetundarum licet*. Vid. RICKMAN, G. E., "Problems of transport and development of ports", *Nourrir la plèbe: Actes du colloque tenu a Genève les 28 et 29 IX. 1989 en hommage à Denis van Berchem*, A. Giovannini (ed.), *Schweizerische Beiträge zur Altertumswissenschaft*, 22, Basel/Kassel, 1991, p. 105; ID., "Ostia and *Portus*: the problem of storage", *Mélanges de l'École française de Rome*, 114.1, 2002, pp. 353-362; LEÓN AMORES, C.-DOMINGO HAY, B., "La construcción naval en el Mediterráneo greco-romano", *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología*, 19, 1992, pp. 199-218.

²³ Flav. Josef., *de vita*, 13-15: Μετ' εικοστὸν δὲ καὶ ἕκτον ἐνιαυτὸν εἰς Ῥώμην μοι συνέπεσεν ἀναβῆναι διὰ τὴν λεχθησομένην αἰτίαν· καθ' ὃν χρόνον Φηλιξ τῆς Ἰουδαίας ἐπετρόπευεν ἱερεῖς τινὰς συνήθεις ἐμοὶ καλοῦς κάγαθοῦς διὰ μικρὰν καὶ τὴν τυχοῦσαν αἰτίαν δῆσας εἰς τὴν Ῥώμην ἔπεμψε λόγον ὑφέξοντα τῷ Καίσαρι. [14] οἷς ἐγὼ πόρον εὐρέσθαι βουλόμενος σωτηρίας, μάλιστα δὲ πυθόμενος ὅτι καίπερ ἐν κακοῖς ὄντες οὐκ ἐπελάθοντο τῆς εἰς τὸ θεῖον εὐσεβείας, διατρέφοντο δὲ σύκοις καὶ καρύοις, ἀφικόμην εἰς τὴν Ῥώμην πολλὰ κινδυνεύσας κατὰ θάλασσαν. [15] βαπτισθέντος γὰρ ἡμῶν τοῦ πλοίου κατὰ μέσον τὸν Ἀδρίαν περὶ ἑξακοσίους τὸν ἀριθμὸν ὄντες δι' ὅλης τῆς νυκτὸς ἐνηξάμεθα, καὶ περὶ ἀρχομένην ἡμέραν ἐπιφανέντος ἡμῖν κατὰ θεοῦ πρόνοιαν Κυρηναϊκοῦ πλοίου φθάσαντες τοὺς ἄλλους ἐγὼ τε καὶ τινες ἕτεροι περὶ ὀγδοήκοντα σύμπαντες ἀνελήφθημεν εἰς τὸ πλοῖον. (*Flavii Iosephi opera*, B. Niese, Berlin, Weidmann, 1890).

²⁴ Marciano (Marc. *Epit. Peripl. mar Men.* GGM. I, 567 s.), compendiador de Menino (geógrafo de la primera época imperial), afirma que en condiciones favorables se podían recorrer hasta 900 estadios, que según ROUGÉ, J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, cit., p. 99 ss., se corresponden -conforme al origen de la fuente- a estadios alejandrinos, esto es, unas 4,3 millas. Cf. otras distancias en Plin. *Nat. hist.*, 19,1,3-4; Filostr. *Vita Apoll.*, 8, 15. Vid. estas consideraciones en DE MARTINO, F., *Historia económica de la Roma antigua*, I, trad. Esther Benítez, ed. Akal, Madrid, 1985, pp. 171-172.

²⁵ Se navegaba en la estación propicia que era -como consigna Flavio Vegecio Renato, *Epitoma rei militaris*, 4,39- la que coincidía con el tiempo de guerra (de marzo a octubre): *Sequitur mensum dierumque tractatus. Neque enim integro anno uis atque acerbitas maris patitur nauigantes, sed quidam menses aptissimi, quidam dubii, reliqui classibus intractabiles sunt lege naturae. Pachone decurso, id est post ortum Pliadum, a die VI. kal. Iunias usque in Arcturi ortum, id est in diem VIII.*

importancia de la navegación marítima en el desarrollo de la economía romana y las decisiones normativas y jurisprudenciales que motivó²⁶.

En este ámbito jurídico de la navegación, en pleno desarrollo a partir de la denominada “época comercial romana”²⁷, es donde el concepto ‘*navis*’ cobra una especial importancia como *res intra commercium*, objeto de apropiación privada y de todo tipo de derechos reales y de obligación. La problemática en torno a su naturaleza jurídica y su posición como eje central de relaciones jurídicas entraña una regulación que

decimum kal. Octobres, secura nauigatio creditur, quia aestatis beneficio uentorum acerbitas mitigatur; post hoc tempus usque in tertium idus Nouembres incerta nauigatio est et discrimini propior propterea, quia post idus Septembres oritur Arcturus, uehementissimum sidues, et VIII. kal. Octobres aequinoctialis euenit acerba tempestas, circa nonas uero Octobres aeduli pluuias, V. idus easdem Taurus. A Nouembri autem mense crebris tempestatibus nauigia conturbat Vergiliarum hiemalis occasus. Ex die igitur tertio idus Nouembres usque in diem sextum idus Martias maria clauduntur. Nam lux minima noxque prolixa, nubium densitas, aeris obscuritas, uentorum imbrí uel niuibus geminata saeuitia non solum classes a pelago sed etiam commeantes a terrestri itinere deturbat. Post natalem uero, ut ita dicam, nauigationis, qui sollemni certamine publicoque spectaculo multarum urbium celebratur, plurimorum siderum ipsiusque temporis ratione usque in idus Maias periculose maria temptantur, non quo negotiatorum cesset industria, sed quia maior adhibenda cautela est, quando exercitus nauigat cum liburnis, quam cum priuatarum mercium festinat audacia.

²⁶ Sobre el desarrollo del comercio marítimo, vid., *ad ex.*, entre la numerosa doctrina: THIEL, J. H., *Studies on the history of Roman Sea Power in Republican Times*, Amsterdam, 1949; ID., *Studies on the history of Roman Sea Power before the Second Punic War*, Amsterdam, 1954; ROUGÉ, J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, cit.; ID., *Navi e navigazione nell'Antichità*, Firenze 1977; ARIAS RAMOS, J., “El transporte marítimo en el mundo romano”, cit.; CASTRESANA, A., *El préstamo marítimo griego y la pecunia traiecticia romana*, cit.; DE MARTINO, F., *Historia económica de la Roma antigua*, cit., especialmente pp. 168 ss. (vol. I); 428 ss. (vol. II); MEYER-TERMEER, A. J. M., *Die Haftung der Schiffer im Griechischen und Römischen Recht*, Zutphen, 1978, en concreto, pp. 147-169; ROSTOVTZEFF, M., *Historia social y económica del Imperio romano*, cit., pp. 336 ss.; PURPURA, G., *Studi romanistici in tema di diritto commerciale marittimo*, Messina, 1996, sobre todo, pp. 9 ss. y 267 ss.; SORIANO CIENFUEGOS, C., *Banca, navegación y otras empresas en el Derecho romano*, México, 2007, pp. 121-135; PÉREZ BALLESTER, J., “Puertos, rutas y cargamentos: el comercio marítimo en época republicana”, *Arqueología náutica mediterránea*, M. A. Cau Ontiveros-F. X. Nieto Prieto (coords.) Girona, 2009, pp. 551-565; CERAMI, P.- PETRUCCI, A., *Diritto commerciale romano*, cit., pp. 221-294.

²⁷ Con esta expresión -que no encuentra reflejo en las fuentes romanas- nos referimos a la economía romana de una época concreta (particularmente, desde el s. III a. C al siglo III d. C.), caracterizada por una gran expansión del comercio a gran escala, el desarrollo del capital y de los intercambios de mercancías, además de la difusión de la esclavitud y la transformación de una agricultura, que del autoabastecimiento familiar se abre también al mercado, paralelamente a un vertiginoso crecimiento “empresarial”. SERRAO, F., “Impresa, mercato, diritto. Riflessioni minime”, *Mercati permanente e mercati periodici nel mondo romano. Atti degli incontri capresi di storia dell'economia antica. (Capri 13-15 ottobre 1991) a cura de E. Lo Cascio*, Bari, 2000, pp. 33; 65 y 67 habla, así, de una “economía-mundo romana”. Sobre esta expresión y sus rasgos característicos vid. del mismo autor: “Diritto romano e diritto moderno. (Comparazione diacronica o problema della ‘continuità’?)”, *Rivista di Diritto Civile*, 28, 1982, pp. 170 ss.; *Diritto privato, economia e società nella storia di Roma I*, 1, Napoli, 1984 (2ª ed., 1999), pp. 9 ss.; *Impresa e responsabilità a Roma nell'età commerciale. Forme giuridiche di una economia mondo*, Pisa, 1989 (reimpr. 2002), pp. 17, nt. 3; 319 ss.; “L'impresa in Roma antica. Problemi e riflessioni”, *Studi per L. de Sarlo*, Milano, 1989, pp. 677 ss.; “Il diritto dalle genti al Principato”, *Optima Hereditas. Sapienza giuridica romana e conoscenza dell'ecumene*, Milano, 1992, pp. 81 ss. Igualmente, BRAUDEL, F., *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*. III. *I tempi del mondo*, trad. it. C. Vivanti, Torino, 1982, pp. 4 ss.; LE GLAY, M., *Grandeza y decadencia de la República romana*, trad. A. Seisdedos, Madrid, 2001, pp. 145 ss.

el derecho pretorio y la posterior interpretación jurisprudencial irán construyendo, ampliando los límites del *Ius civile*.

II. DELIMITACIÓN DEL CONCEPTO JURÍDICO DE NAVE EN LAS FUENTES

II.1. *Navis* como concepto extensible, ‘*pro navigatione*’, obra de la jurisprudencia

El primer problema al que nos enfrentamos cuando abordamos el estudio del derecho marítimo romano es, sin duda, la falta de una regulación específica y unitaria de esta materia, contrariamente a su relevancia económica y jurídica en el devenir histórico de Roma²⁸. Antes bien, nos encontramos con una multiplicidad de opiniones jurisprudenciales en orden a la resolución de los problemas jurídicos suscitados en el desarrollo de la actividad marítima, dentro de los esquemas del *Ius civile*, y su corrección y ampliación a través del *Ius praetorium*.

²⁸ De la misma manera que no podemos hablar de un “Derecho comercial o mercantil romano”, como sistema orgánico de normas, separado del *Ius civile*. No obstante, sobre la existencia de un conjunto de reglas, usos e instituciones mercantiles no hay duda en la doctrina, tanto antigua, como reciente. Al respecto vid., a modo de ejemplo: GOLDSCHMIDT, L., *Universalgeschichte des Handelsrechts I*, Stuttgart, 1891, pp. 3 ss.; 31 ss.; FADDA, C., *Istituti commerciali del diritto romano*, Napoli, 1902, pp. 60 ss.; HUVELIN, P., *Études d’histoire du droit commercial romain*, Paris, 1929, pp. 81 ss.; BISCARDI, A., “Introduction à l’étude des pratiques commerciales dans l’histoire des droits de l’Antiquité”, *RIDA*, 29, 1982, pp. 35 ss.; DI PORTO, A., *Impresa collettiva e schiavo manager in Roma antica (II sec. a. C.- II sec. d. C.)*, Milano, 1984; ID., “Il diritto commerciale romano. Una “zona d’ombra” nella storiografia romanistica e nelle riflessioni storico-comparative dei commercialisti”, *Nozione, formazione e interpretazione del diritto dall’età romana alle esperienze moderne. Ricerche dedicate al prof. F. Gallo*, 3, Napoli, 1997, pp. 413-452; AA. VV., *Imprenditorialità e diritto nell’esperienza storica. (Atti Convegno Erice, a cura di M. Marrone)*, Palermo 1992; CERAMI, P.- DI PORTO, A.- PETRUCCI, A., *Diritto commerciale romano. Profilo storico*, 2ª ed., Torino 2004; CERAMI, P.- PETRUCCI, A., *Diritto commerciale romano. Profilo storico*, cit., pp. 3-35. Vid., asimismo, el n° 48 de *RIDA* que contiene una serie de trabajos sobre temas de regulación jurídica de la experiencia comercial en la Antigüedad y, especialmente, en el Derecho romano, con motivo del 55º Congreso de la SIHDA, celebrado en Rotterdam en septiembre de 2001. A pesar de que la materia comercial no forma un todo a parte, si no que se encuentra diseminada a lo largo del *Corpus Iuris Civilis*, esto no debe ser razón para excluir una falta de preocupación por parte del Derecho romano en esta materia. El problema ha residido en que el derecho comercial en sentido propio, como rama distinta del Derecho, es obra del Medioevo italiano, consolidándose el dogma de su “especialidad” y su génesis en el *Ius mercatorum* de los siglos XII y XIII. A pesar de ello, la doctrina romanística a partir de los dos últimos decenios ha llevado a cabo una revisión significativa de este dogma, sobre la base de considerar el derecho comercial romano no como una “categoría ontológica”, sino como una “categoría histórica”. Vid. esta evolución doctrinal en CERAMI, P., “*Exercitio negotiationum*. Tipologia storico-giuridica della disciplina dei rapporti commerciali”, en *IVRIS VINCOLA. Studi in onore di M. Talamasca*, 2, Napoli, 2001, pp. 147 ss. Asimismo, ALPA, G., *Introduzione al diritto dei consumatori*, Roma-Bari, 2006, pp. 128 ss.; FERNÁNDEZ DE BUJÁN, A., Prólogo al libro de María Salazar Revuelta, *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*, Dykinson, Madrid, 2007, en *RGDR*, 8, 2007, pp. 1 ss.

Prima facie, las fuentes romanas carecen de un “doctrina de la nave”²⁹, que debemos reconstruir a partir de las discusiones de los *prudentes* acerca de la naturaleza jurídica de ésta y su consideración como objeto *intra commercium* con las repercusiones correspondientes que provoca en el ámbito patrimonial.

Así las cosas, los juristas romanos no se preocuparon de determinar un concepto técnico-jurídico de nave, sino más bien de considerarla desde el punto de vista de su destino económico: la navegación y los problemas jurídicos inherentes a ella, como resulta de la afirmación contenida en D. 7,1,12,1 *in fine* (*‘navis etenim ad hoc paratur, ut naviget’*). Al respecto, Ulpiano se pronuncia en dos ocasiones de la siguiente manera:

D. 14,1,1,6 (Ulp. 28 *ad ed.*): *Navem accipere debemus sive marinam sive fluviatilem sive in aliquo stagno naviget sive schedia sit.*

D. 43,12,1,14 (Ulp. 68 *ad ed.*): *Ait praetor: ‘iterque navigii deterius fiat’. hoc pro navigatione positum est: immo navigium solemus dicere etiam ipsam navem, iter ergo navigio potest et sic accipi ‘iter navi deterius fiat’. navigii appellatione etiam rates continentur, quia plerumque et ratum usus necessarius est. si pedestre iter impediatur, non ideo minus iter navigio deterius fit.*

El primer texto contiene un concepto amplio de nave en cuanto a la extensión del lugar por donde ha de transcurrir la navegación, comprendiendo, en consecuencia, cualquier embarcación, sea marina, sea fluvial, o discurra *in aliquo stagno*, aun siendo una *schedia*, esto es, una balsa o bote³⁰.

Éste forma parte de un largo discurso de Ulpiano que contiene el núcleo principal del Título de la *actio exercitoria*, en relación a las obligaciones derivadas de las operaciones económicas que gravitan alrededor del barco y que requería, siendo un comentario al edicto pretorio, una definición precisa. Es dudosa, en cambio, la inclusión del término *stagnum*³¹ en la alusión ulpiana a la acción en cuestión, dado que ésta se habría configurado en el ámbito marítimo, como régimen especial respecto al general de la *actio institoria*³². Para un sector doctrinal³³, se trata de una ampliación por parte de los

²⁹ RICHICHI, R., “L’inquadramento della nave nelle categorie delle *res in diritto romano*”, *Rivista di Diritto romano*, 1, 2001, p. 1 (Disponible online en <http://www.ledonline.it/rivistadirittoromano/> Fecha de la última consulta: 04/09/2024).

³⁰ Como resulta también de modo evidente de Bas. 53,2,9. Cf. DE MARTINO, F., “Note di diritto romano marittimo, 1, *Navis. Eadem navis*”, *Rivista di Diritto della Navigazione*, 3, 1937, p. 44.

³¹ D. 43,14,1,4 (Ulp. 68 *ad ed.*): *Stagnum est, quod temporalem contineat aquam ibidem stagnantem, quae quidem aqua plerumque hieme cogitur.*

³² Esta acción debió ser suficientemente conocida ya en el último siglo de la República, puesto que Aulo Ofilio (discípulo de Servio Sulpicio y contemporáneo a Alfeno Varo) se refiere a ella, tal y como testimonia Ulp. 28 *ad ed.* (D. 14,1,1,9). Vid. GANDOLFO, E., “La priorità nei rapporti cronologici tra le *actiones institoria* ed *exercitoria*”, *AG*, 5, 1900, pp. 45 ss.; PUGLIESE, G., “In tema

compiladores, que para dar a la definición un alcance más amplio, habrían recurrido a insertar la más marginal de las hipótesis. No obstante, tampoco es posible excluir que el fragmento refleje la opinión del jurista clásico, quien habría considerado oportuno precisar, a los efectos de la aplicación de la cláusula edictal mediante la cual el magistrado concede este recurso procesal, que también las embarcaciones que faenan *in aliquo stagno* se consideraron naves³⁴.

El segundo texto del jurista severiano se trata de un fragmento tomado del comentario al interdicto '*ne quid in flumine publico ripave eius fiat, quo peius navigetur*', destinado a inhibir obras que obstruyan, aunque sea parcialmente, un cauce público con el fin de disminuir su navegabilidad. Tras explicar el significado de la expresión '*iter navigii*' utilizado en el edicto pretorio, asimila el concepto de '*navigium*' al de '*navis*'. Inmediatamente después, especifica que *navigium* incluye además las *rates* o balsas, dado que el uso de tales barcos también sería necesario para la navegación³⁵. Debe tenerse en cuenta que la definición de '*navigium*' se inserta, aquí, en el contexto particular de la navegación fluvial y que, por tanto, el jurista está afirmando que, en este ámbito limitado, en el conjunto de las embarcaciones deben incluirse tanto las *naves*, como las *rates*, que de hecho aparecen con significados contrapuestos por su diversidad de funciones.

Así se desprende, claramente, de D. 43,14,1 pr. (Ulp. 68 *ad ed.*):

Praetor ait: 'Quo minus illi in flumine publico navem ratem agere quove minus per ripam onerare exonerare liceat, vim fieri veto. item ut per lacum fossam stagnum publicum navigare liceat, interdicam'.

di *actio exercitoria*", *Labeo*, 3, 1957, pp. 317-318; DE MARTINO, F., "*Exercitor*", *NNDI*, 6, 1960, p. 1089; KIRSCHENBAUM, A., *Sons, slaves and freedmen in roman commerce*, New York-Jerusalem-Washington 1987, p. 95. No obstante, opiniones recientes la sitúan con anterioridad, en el siglo II a. C. (probablemente en su segunda mitad), en un lapso de tiempo anterior a la aparición de la *actio institoria* (conocida por Servio Sulpicio, como lo demuestra Ulp. 28 *ad. ed. D.* 14,3,5,1): VALIÑO, E., "Las *actiones adiecticiae qualitatis* y sus relaciones básicas en Derecho romano", *AHDE*, 37, 1967, pp. 345 y 382; WACKE, A., "Die adjektivischen Klagen im Überblick I", *ZSS*, 111, 1994, pp. 280 ss.; DE LIGT, L., "Legal history and economic history: the case of the *actiones adiecticiae qualitatis*", *TR*, 67, 1999, pp. 206 ss.; MICELI, M., *Sulla struttura formulare delle 'actiones adiecticiae qualitatis'*, Torino 2001, pp. 185 ss.; POLO ARÉVALO, E. M., "La *actio exercitoria* como medio para garantizar la seguridad jurídica en el tráfico comercial marítimo", "*La actividad de la banca y los negocios mercantiles en el Mare Nostrum*", J. R. Robles, M. D. Parra, A. Díaz-Bautista, J. M. del Vals (edits.), 1, Cizur Menor, 2015, pp. 253-269.

³³ RICHICHI, R., "L'inquadramento della nave nelle categorie delle *res* in diritto romano", pp. 4 ss.

³⁴ MAYER-MALY, Th., "*Necessitas constituit ius*", *Studi Grosso*, 1, Torino, 1968, pp. 189 ss.; FÖLDI, A., "La responsabilità dell'avente potestà per atti compiuti *dall'exercitor* suo sottoposto", *SDHI*, 54, 1998, pp. 179 ss.

³⁵ En este sentido, FORCELLINI, A., s.v. "*navigium*", *Lexicon totius Latinitatis*, 3, 1965, p. 340, para quien *navigium* es "*omne genus navis, quo aqua iter facimus*", mientras que "*navis dicitur fere de navigio majori, interdum etiam de cymba, lintre, scapha et hujusmodi*" (p. 341).

Este texto también está tomado del único fragmento que constituye el Título dedicado al mencionado *'ut in flumine publico navigare liceat'*, remedio pretorio destinado a prevenir acciones que tuvieran el efecto de hacer imposible la navegación fluvial y las operaciones relacionadas de carga y descarga de barcos.

La autonomía recíproca de los dos conceptos de barco y balsa se deduce de su mención conjunta en el Edicto. La inclusión de la *ratís*, una vez más, se explica tomando en consideración que la cláusula del edicto comentada por Ulpiano pretende el mayor ámbito de aplicación, extendiéndose no sólo a los ríos sino también a lagos, estanques y canales.

Similares consideraciones pueden extraerse también de:

D. 47,9,1 pr. (Ulp. 56 *ad ed.*): *Praetor ait: 'In eum, qui ex incendio ruina naufragio ratis nave expugnata quid rapuisse recepisse dolo malo damnive quid in his rebus dedisse dicitur: in quadruplum in anno, quo primum de ea re experiundi potestas fuerit, post annum in simplum iudicium dabo. item in servum et in familiam iudicium dabo.'*

En este concreto pasaje, el mismo Ulpiano informa de la cláusula del edicto con la que el pretor habría previsto una acción, con pena al *quadruplum*-similar a la de la *rapina*-, contra quien se hubiera aprovechado de la situación provocada por el derrumbe o incendio de un edificio o por el naufragio de un navío, para tomar posesión de los bienes contenidos en aquéllos.

Lo relevante aquí es el hecho de que, en estos casos de asalto, se mencionan todavía por separado tanto la *navis* como la *ratís*.

No obstante, hemos de referir un texto en el que ambos términos parecen ir de la mano. Se trata de D. 4,9,1,4 (Ulp. 14 *ad ed.*):

De exercitoribus ratiarum, item lyntrariis nihil cavetur: sed idem constitui oportere Labeo scribit, et hoc iure utimur.

La fuente contempla el caso del *receptum nautarum*, en virtud del cual el armador habría asumido una responsabilidad objetiva, exigible directamente gracias a la específica acción pretoria *de recepto*, para la devolución de las mercancías que le han sido entregadas para su transporte³⁶.

³⁶ Sobre el tema se ha ocupado profusamente DOS SANTOS JUSTO, A., "Contrato de transporte marítimo (direito romano)", *Nos 20 Anos do Código das Sociedades Comerciais. Homenagem aos Profs. Doutores A. Ferrer Correia, Orlando de Carvalho e Vasco Lobo Xavier*, 2, Coimbra, 2007, pp. 11-42; ID., "O contrato de transporte marítimo (direito romano). Breve referência ao direito português", *A locatio-conductio influência nos direitos atuais: Atas do XX Congresso Internacional e do XXIII Congresso Ibero-americano de Direito romano* (coord. A. Dos Santos Justo),

El tenor de D. 4,9,1,4 evidencia que no fue una cuestión pacífica en la jurisprudencia comprender junto a *nautae*, es decir, junto a los *exercitores navium*, a los *exercitores ratiuum* y *lyntrarii*. De ahí la intervención de Labeón.

Parece, pues, que, en la terminología del Edicto *de receptis*, los términos *navis* y *ratis* se entienden diferenciados, siendo la jurisprudencia quien, sin embargo, en ocasiones (como aquí Labeón), habría podido estimar oportuno considerarlos conjuntamente, para satisfacer necesidades prácticas, otorgando la protección de la acción recepticia a un mayor número de supuestos en los que se consignan bienes o mercancías para su transporte, no sólo por mar, sino por ríos y lagos.

Recordemos que ya en D. 14,1,1,6 parece fuera de lugar, en relación a la *actio exercitoria*, la extensión del término *navis*, comprensivo de cualquier medio de transporte acuático, y sin embargo operada probablemente también por los juristas clásicos.

Del examen de los textos referidos podemos colegir un concepto restrictivo de nave que, ya por obra de los juristas clásicos, se va ampliando conforme a las necesidades de una economía expansionista de Roma y el consecuente desarrollo, cada vez mayor, de la navegación comercial³⁷.

II.2. Naturaleza jurídica de la *navis* y su clasificación como *res*

II.2.1. *Navis* como *res mobilis* y *nec mancipi*

En cuanto a la naturaleza jurídica de la nave, los jurisconsultos romanos parten, también, de su principal función de navegación. Por tanto, dado que las *naves* se construyen para trasladarse de un sitio a otro, su consideración es esencialmente mobiliaria. Así se desprende de D. 43,24,20,4 (Paul. 13 *ad Sab.*), que las deja fuera del interdicto restitutorio, relativo únicamente a los actos violentos o clandestinos que afecten a inmuebles³⁸:

Quod in nave fit vel in alia qualibet re vel amplissima, mobili tamen, non continetur hoc interdicto.

Universidade Lusíada Editora, Lisboa, 2018, pp. 191-221; Particularmente, vid. 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*, Madrid, 2007.

³⁷ En época postclásica, en cambio, con la decadencia del Imperio y, por ende, de las construcciones navales, se disminuye el tonelaje. De ahí que pequeñas embarcaciones pasaran a considerarse naves, como ha observado DOMÍNGUEZ CABRERA, M. P., "Aproximación a la formación jurídica del concepto de buque", cit., p. 6. Cf. HÖCKMANN, O., *Antike Seefahrt*, München, 1985, trad. it. M. Pisu: *La navigazione nel mondo antico*, Milano, 1988, pp. 78 ss.

³⁸ FARGNOLI, I., *Studi sulla legittimazione attiva all'interdetto 'quod vi aut clam'*, Milano, 1998, p. 25.

Lo mismo entiende Ulpiano con respecto al interdicto *de vi*, siendo claro al excluir su empleo para los supuestos de expulsión de un barco. La razón sobre la que descansa la no aplicación del interdicto ha de buscarse en la naturaleza móvil del buque, equiparado aquí a cualquier otro vehículo.

D. 43,16,1,7 (Ulp. 69 *ad ed.*): *Si quis de nave vi deiectus est, hoc interdicto locus non est, argumento eius, qui de vehiculo detractus est, quem nemo dixit interdicto hoc uti posse.*

Idéntico principio lo hallamos también en un texto de las *Pauli Sententiae*. En concreto:

Paul. Sent. 5,6,5: *De navi vi deiectus hoc interdicto experiri non potest: sed utilis ei actio de rebus recuperandis exemplo vi bonorum raptorum datur.*

Después de la negación al recurso interdictal por el despojo violento del buque, se hace mención, en cambio, al instrumento procesal que la víctima del delito puede utilizar: una acción en vía útil, como puede ser la *actio vi bonorum raptorum*.

El hecho de que el texto ulpiano carezca de esta precisión, presente en las Sentencias paulinas, no sorprende si se tiene en cuenta que el fragmento del jurista severiano está extraído de una obra *ad edictum* y, por tanto, tiende a esclarecer el remedio comentado, que en el presente caso es el interdicto *de vi*. Por el contrario, las Sentencias de Paulo son una obra postclásica de carácter eminentemente práctico, donde excluyendo un remedio procesal, habría parecido natural, precisamente en vista de los propósitos prácticos del texto, mencionar el alternativo³⁹.

Con todo, dicha consideración de *res mobilis* no impide que, para determinados efectos, las *naves* se asimilen a los inmuebles. Ello se observa, por ejemplo, cuando D. 48,6,3,6 (Marcian. 14 *Inst.*) las incluye dentro del ámbito de aplicación de la *lex Iulia de vi publica*: *Eadem lege tenetur, qui hominibus armatis possessorem domo agrove suo aut navi sua deiecerit expugnaverit*. E, igualmente, con el objeto de poder ejercitar, el propietario de la nave, la reivindicatoria contra el poseedor de mala fe: D. 6,1,62, pr. (Pap. 6 *Quaest.*): *Si navis a malae fidei possessore petatur, et fructus aestimandi sunt, ut in taberna et area quae locari solent.*

³⁹ Es probable que la acción útil considerada en el texto no haya sido modelada sobre la base de la *actio vi bonorum raptorum*, como podría parecer a primera vista, sino de la *condictio ex causa furtiva*, acción reipersecutoria que la víctima puede utilizar con el fin de no obtener el pago de la *poena* sino, simplemente, para recuperar la posesión de los bienes sustraídos. En este sentido vid. WESENER, G., "Actiones ad exemplum", ZSS, 75, 1958, pp. 242 ss.; VALIÑO, E., *Actiones utiles*, Pamplona, 1974, pp. 355 ss.; RICHICHI, R., "L'inquadramento della nave nelle categorie delle *res in diritto romano*", cit., pp. 15-16.

Como sugiere la doctrina, esta interpretación extensiva que lleva a determinados juristas a la asimilación a los inmuebles se ha de deducir de la importancia económica que, sobre todo, determinadas naves comportan. Así se entiende la concesión del *ius postliminii* a los buques de guerra o a los mercantes⁴⁰: D. 49,15,2 pr. (Marcell. 39 Dig.): *Navibus longis atque onerariis propter belli usum postliminium est, non piscatoriis aut si quas actuarias voluptatis causa paraverunt.*

Parece probable que esta hipótesis se encontrara originalmente dentro de la disciplina derivada del *lex Cornelia de captivis*, promulgada bajo Sila y que puede fecharse hacia el 80 a. C.⁴¹. En orden a su ámbito de aplicación se puede entender, por tanto, que el texto únicamente incluya dentro de este privilegio a los propietarios de naves *longae* y de carga, por razón de su uso para la guerra, y no para las de pesca o las ligeras destinadas a recreo.

Por lo demás, también desde un punto de vista jurídico, la *navis* pertenece al grupo de cosas *nec Mancipi*, pues la economía romana de marcado carácter agrario impedía encuadrarla entre las *res Mancipi*. De ahí que su transmisión no estuviera sujeta a ninguna formalidad, sino que bastara con la simple *traditio*⁴².

II.2.2. *Navis* como *res connexa*

Está comúnmente admitido que los juristas romanos entienden la nave como un todo orgánico, con existencia por sí misma, esto es, principal, diferente a las maderas y otros materiales que la conforman, así como de los utensilios e instrumentos necesarios para la navegación y que forman el pertrecho de la nave. En este sentido, las fuentes mencionan el *malum* (mástil), la *antenna* (asta de la bandera), los *gubernacula* (remos de dirección), el *velum* (vela), el *artemo* (vela cebadera o vela de cruz) y la *scapha* (bote salvavidas), objetos cuya calificación concreta como simple utillaje o instrumento de navegación no resulta fácil de determinar, en cuanto a su pertenencia al cuerpo de la nave, dado que los textos que los mencionan no son precisos al respecto.

⁴⁰ MOSCHETTI, C. M., "Nave (dir. rom.)", *EdD*, 27, 1988, p. 568.

⁴¹ Vid. TALAMANCA, M., *Istituzioni di Diritto romano*, Milano, 1990, p. 91. Según el *index Florentinus*, los *Digesta* de Marcelo solo comprenderían 31 libros. LENEL, O., *Palingenesia Iuris civilis*, Graz, 1960, I, c. 168 y 632, entiende que el fragmento original fuera parte del libro 39 de los *Digesta* de Celso titulado: '*ad legem Corneliam de captivis*' y, en consecuencia, que nos encontremos ante un error de transcripción.

⁴² HUVELIN, P., *Études d'histoire du droit commercial romain*, cit., pp. 87 ss.; ZAMORA MANZANO, J. L., *Averías y accidentes en Derecho marítimo romano*, cit., p. 26.; ID., *Compendio de Derecho comercial romano*, Dykinson, Madrid, 2017, p. 143.

La doctrina⁴³ distingue entre: *membra* o *partes navis*, elementos esenciales de la nave, tales como el casco, tablas, clavos o el mástil⁴⁴; *instrumenta navis*, que incluirían todos los aparejos necesarios para la realización de la actividad de la navegación⁴⁵ (como velas o remos)⁴⁶. Por último, se habla de *armamenta*, como elementos técnicos de la nave, utensilios o aparejos que, en el lenguaje común, indican por lo general todo el equipamiento del buque (por ejemplo, la *scapha*)⁴⁷.

Un texto de Alfeno Varo se muestra partidario de incluir en la propiedad identificada con el término *navis* no sólo el casco, sino todas las cosas '*quae coniuncta navis sunt*':

⁴³ Vid., MATAIX FERRÁNDIZ, E., "La nave como unidad jurídica en Derecho romano: algunas reflexiones en torno a D. 47,9,3,8 (Ulp. 56 *ad ed.*)", *La actividad de la banca y los negocios mercantiles en el Mare Nostrum*, J. R. Robles, M. D. Parra, A. Díaz-Bautista, J. M. del Vals (edits.), 1, Cizur Menor, 2015, p. 528, sobre la base de GANDOLFO, E., *La nave nel Diritto romano*, cit., pp. 119 ss.; DE MARTINO, F., "Note di diritto romano marittimo, 1, *Navis. Eadem navis*", cit., pp. 41 ss.; MANARA, G., "La nozione giuridica di nave", *Studi in onore di F. Berlingieri*, Roma, 1933, pp. 380 ss.; RIGHETTI, G., "Contributo alla teoria giuridica della nave", *Studi in onore di G. Berlingieri*, Genova, 1964, pp. 448 ss.; ID., "Nave", *NNDI*, 11, Torino, 1965, pp. 79 ss.

⁴⁴ D. 14,2,3 (Pap. 19 *Resp.*): *Cum arbor aut aliud navis instrumentum removendi communis periculi causa deiectum est, contributio debetur.*

⁴⁵ El concepto de *instrumentum* comprendería todo lo que es necesario para el desarrollo de una actividad. Vid. GROSSO, *Le cose*, Torino, 1941, pp. 374 ss.; DELL'ORO, *Le cose collettive nel Diritto romano*, Milano, 1963, p. 76.

⁴⁶ D. 21,2,44 (Alf. 2 *Dig. a Paulo epit.*): *Scapham non videri navis esse respondit nec quicquam coniunctum habere, nam scapham ipsam per se parvam naviculam esse: omnia autem, quae coniuncta navi essent (veluti gubernacula malus antennae velum), quasi membra navis esse.*

⁴⁷ D. 6,1,3,1 (Ulp.16 *ad ed.*): *Armamenta navis singula erunt vindicanda: scapha quoque separatim vindicabitur*; D. 14,2,6 (Iul. 86 *Dig.*): *Navis adversa tempestate depressa ictu fulminis deustis armamentis et arbore et antenna Hipponem delata est ibique tumultuariis armamentis ad praesens comparatis Ostiam navigavit et onus integrum pertulit: quaesitum est, an hi, quorum onus fuit, nautae pro damno conferre debeant. respondit non debere: hic enim sumptus instruendae magis navis, quam conservandarum mercium gratia factus est*; D. 33,7,29 (Labeo 1 *Pith.*): *Si navem cum instrumento emisti, praestari tibi debet scapha navis. Paulus: immo contra. etenim scapha navis non est instrumentum navis: etenim mediocritate, non genere ab ea differt, instrumentum autem cuiusque rei necesse est alterius generis esse atque ea quaequae sit: quod Pomponio libro septimo epistularum placuit.* En palabras de OURLIAC, P.- DE MALAFOSSE, J., *Derecho romano y francés histórico. II. Los bienes*, trad. M. Fairén, Bosch, Barcelona, 1963, pp. 63-64: «Esta materia ha sido sistematizada por el moderno derecho alemán, que distingue al respecto tres distintas categorías:

1ª Partes integrantes son aquellas realidades que entran a formar una cosa de orden superior, dentro de la cual se articulan, pero de tal modo que a ese efecto todas las cosas estén al mismo nivel y tengan la misma importancia.

2ª Pertenencias son cosas corporales separables destinadas a servir a otra, de la que están en dependencia económica.

3ª Accesorios son las pertenencias en las que la destinación no es natural, sino producto de una decisión, por lo que podrían aplicarse a otra finalidad.

[...]

Las pertenencias pueden asimilarse a los accesorios (difieren simplemente en el carácter de su adscripción, natural o voluntaria respectivamente) y contraoponerse ambos a las partes integrantes; aquéllas se caracterizan por su referencia a una cosa frente a la cual quedan en situación permanente de subordinación; éstas se definen por integrar con otras, a la misma altura, una cosa compuesta».

D. 21,2,44 (Alf. 2 Dig. a Paulo epit.): *Scapham non videri navis esse respondit nec quicquam coniunctum habere, nam scapham ipsam per se parvam naviculam esse: omnia autem, quae coniuncta navi essent (veluti gubernacula malus antemnae velum), quasi membra navis esse.*

El jurista de época de Augusto, tras excluir el bote salvavidas como parte esencial de la nave, enumera algunos objetos que define como *quasi membra* del buque: en particular, los remos de gobierno, el mástil, la *antemna* o asta y la vela. Alfeno justifica la diferencia de trato entre estos *instrumenta* (que califica de similares a las *partes navis*) y el bote o *scapha*, porque, si bien conservan su esencia autónoma, se entienden unidos a la nave al estar al servicio de la misma y de su principal función. El esquife, en cambio, aunque interesa a la nave, no resulta indispensable al objeto de la navegación y, por tanto, no ha de considerarse *res 'coniuncta navi'*⁴⁸.

Similar argumentación parece discernirse en el siguiente texto, donde Javoleno - basado en una obra póstuma de Labeón- afirma que el mástil ha de considerarse *pars navis*, mientras que el *artemo* no⁴⁹. El criterio distintivo parece que es el de la *utilitas*. En este sentido, el *artemo* puede ser excluido porque no es esencial a la navegación, mientras que el *malum*, aun teniendo esencia propia, encuentran su razón de ser exclusiva al servicio de la nave, como principal, ya que sin tales bienes ésta sería inútil:

D. 50,16,242 pr. (lav. 2 ex post. Lab.): *Malum navis esse partem, artemonem autem non esse Labeo ait, quia pleraeque naves sine malo inutiles essent, ideoque pars navis habetur: artemo autem magis adiectamento quam pars navis est.*

Con respecto a la chalupa o bote de remos, contamos con dos argumentos que abogan por su no incorporación al buque principal. En primer lugar, la chalupa no está unida a la *navis* como el mástil o el timón, ya que es en sí mismo un pequeño barco; pero, además, no puede ser considerado como una herramienta o *instrumentum* de la nave, porque es de idéntico género que la nave misma. Lo que viene a corroborar la posibilidad de que una embarcación autónoma pueda acompañar a otra.

⁴⁸ Así, el buque se integra de una serie de partes indivisas y divisas. Estas últimas no suponen alteración de la esencia del mismo cuando se prescinde de ellas, aunque se comprendan como ornamento o estén a su servicio, tales como redes de pesca, aparejos o instrumentos de salvamento. Vid. DU CANGE, Ch. du Fresne, "Scapha- scapharum", *Glosarium ad scriptores mediae et infimae latinitatis*, 6, 1954, p. 335; DESANTI, L., "La nave e la scapha", *Scritti per Alessandro Corbino*, (Isabella Piro, coord), 2, Tricase, 2016, pp. 365-380.

⁴⁹ El mástil es considerado *pars navis*, en contraposición al *artemo*. El motivo está en que el primero es imprescindible para la finalidad de la nave, mientras que el segundo no, dado que es un apéndice auxiliar al mástil. Cf. D. 14,2,3 (Pap. 19 Resp.): *Cum arbor aut aliud navis instrumentum removendi communis periculi causa deiectum est, contributio debetur.*

La cuestión se encuentra de tal modo justificada en el siguiente texto perteneciente a un fragmento de los *Libri Pithanôn* de Labeón, recogido en D. 33,7,29 (Lab. 1 *pith*)⁵⁰:

Si navem cum instrumento emisti, praestari tibi debet scapha navis. Paulus: immo contra. etenim scapha navis non est instrumentum navis: etenim mediocritate, non genere ab ea differt, instrumentum autem cuiusque rei necesse est alterius generis esse atque ea quaequae sit: quod Pomponio libro septimo epistularum placuit.

Dicho razonamiento se habría incluido, en la obra de Labeón, en el Título dedicado a la compraventa, mientras que los compiladores lo habrían trasladado al que tiene por objeto el *instrumentum legatum*⁵¹.

Labeón cree que quien compró un barco *cum instrumento*, es decir, con el equipo considerado en su conjunto, tiene derecho también a la entrega del bote salvavidas. ¿Cómo justificar, entonces, que un buque o nave adquirido con su utillaje deba incluir la chalupa o lancha, siendo ésta considerada un elemento autónomo? Para Labeón la chalupa es parte de los aparejos de la nave, lo que supone que se deba proporcionar cuando adquirimos ésta equipada. No obstante, para Paulo -citando la opinión de Pomponio en apoyo de su tesis-, prevalece la opinión opuesta, bajo el argumento de que lo que es de la misma naturaleza o *genus* del elemento principal al que se anexa es un elemento complementario y, por tanto, no forma parte de la nave, sino que es independiente de ésta.

El discurso de Labeón no se basa, como el de Paulo, en consideraciones de lógica abstracta, en virtud de la cual dos objetos que comparten la misma naturaleza sólo pueden ser autónomos, con la consecuencia de que la *scapha* quedaría automáticamente excluida de la venta o el legado *cum instrumento*, sino que, por el contrario, se deriva de la consideración de que ésta, independientemente de consideraciones ontológicas, es en todo caso un bien destinado al servicio de la nave⁵².

En cuanto a los aparejos o utillajes de la nave, un fragmento de los comentarios de Ulpiano al Edicto del Pretor, del que nos informa D. 6,1,3,1 (Ulp.16 *ad ed.*), aclara:

Armamenta navis singula erunt vindicanda: scapha quoque separatim

⁵⁰ Vid. FORMIGONI, W., *πιθανών a Paulo epitomarum libri VIII*, Milano, 1996, pp. 43 ss.

⁵¹ LENEL, O, *Palingenesia Iuris Civilis*, I, c. 529.

⁵² De este modo, RICHICHI, R., "L'inquadramento della nave nelle categorie delle *res* in diritto romano", cit., p. 20. En opinión de BIONDI, B., *Los bienes*, trad. de la segunda edición italiana A. De la Esperanza Martínez-Radio, 2ª ed. actualizada, Bosch, Barcelona, 2003, p. 214: «quien lega o dona una cosa, implícitamente, salvo voluntad contraria, entiende legar o donar también la pertenencia. No es adquisición automática, que adviene por ley por efecto de la accesión, sino ampliación, que la voluntad del disponente ha imprimido a la cosa principal».

vindicabitur.

El texto pone las jarcias al mismo nivel que las chalupas en cuanto a las deudas, esto es, unidas a la embarcación en el momento de la liquidación de las deudas de su propietario. Ello pudiera parecer que los *armamenta* van unidos indisolublemente a la nave, como elementos esenciales, pero no es el caso. Ulpiano, aquí, solo quiere remarcar el hecho de que los acreedores pueden reclamar la *navis* en su totalidad o bien los aparejos y otros útiles, cada uno por separado, según la deuda lo requiera.

Como podemos observar, con respecto a la noción de *pars* y su diferenciación de los *instrumenta* y *armamenta navis*, los juristas romanos elaboraron al menos tres criterios diferentes: el criterio más antiguo sobre *pars navis*, en base a la *coniunctio*, puede atribuirse a Alfeno; el segundo criterio, que habría sido adoptado por Labeón y Javoleno, es más funcional, en relación a la *utilitas navigandi*. Por último, Paulo va a atender a la identidad del *genus*, para descartar o no lo que puede incluirse como parte esencial del barco.

En conclusión, podemos concebir la nave como un todo orgánico e indivisible, en el que sus partes forman un conjunto de hecho y de derecho⁵³. Y la justificación de dicha categorización, dentro de la clasificación de las cosas, no ha de buscarse en razón a la materia misma de la *res*, sino a su utilidad o función; dado que, para cumplir con el fin de la navegación, por el que se construyó, debía conformarse en unidad de todos sus elementos. De ahí que la responsabilidad por evicción del vendedor de una nave se concibiera *ad integrum* y no *quasi parte*, tal y como concluye D. 21,2,36 (Paul. 29 *ad ed.*):

Nave aut domu empti singula caementa vel tabulae emptae non intelleguntur ideoque nec evictionis nomine obligatur venditor quasi evicta parte.

En este sentido, la *navis* es reconducida por los juristas clásicos a la categoría de *res connexa*, como conjunto de elementos heterogéneos unidos coherentemente por obra del hombre formando un todo orgánico e indivisible⁵⁴. Ello se afirma explícitamente en D. 41,3,30 pr. (Pomp. 30 *ad Sab.*):

Rerum mixtura facta an usucapionem cuiusque praecedentem interrumpit, quaeritur. tria autem genera sunt corporum, unum, quod continetur uno spiritu et Graece ἡνωμένον vocatur, ut homo tignum lapis et similia: alterum, quod ex contingentibus, hoc est pluribus inter se cohaerentibus constat, quod συνημμένον

⁵³ ASTUTI, G., "Cosa in senso giuridico (diritto romano e diritto intermedio)", *EdD*, 11, 1962, pp. 1-18; GANDOLFO, E., *La nave nel Diritto romano*, cit., p. 119-143; MATAIX FERRÁNDIZ, E., "La nave como unidad jurídica en Derecho romano", cit., pp. 529 ss.

⁵⁴ Vid., MOSCHETTI, C. M., "Nave (dir. rom.)", cit., p. 568.

vocatur, ut aedificium navis armarium: tertium, quod ex distantibus constat, ut corpora plura non soluta, sed uni nomini subiecta, veluti populus legio grex. primum genus usucapione quaestionem non habet, secundum et tertium habet.

El texto resulta muy interesante en orden a dilucidar la naturaleza jurídica que los juristas clásicos otorgan a la nave y, poder llegar, así, a una mayor comprensión de las soluciones adoptadas por aquéllos ante los problemas jurídicos que comporta. Pomponio, para solucionar el problema de la interrupción de la usucapión, dada la unión o *mixtura* del bien que es su objeto, procede según un concepto derivado de la filosofía estoica⁵⁵, a una clasificación de las cosas, desde el punto de vista jurídico, en tres categorías:

Primero, los '*corpora quae uno spiritu continentur*', es decir, cosas simples caracterizadas por el hecho de que se pueden concebir unitariamente, como por ejemplo el esclavo, la viga, la piedra *et similia*.

En segundo lugar, se consideran las cosas compuestas (*'pluribus inter se cohaerentibus constat'*), entre las cuales se cita el edificio, la nave y el armario. Tales cosas vienen caracterizadas por estar formadas por varios elementos en sí mismos independientes, como tablas y clavos, que el trabajo del hombre hace adherirse unos a otros para formar un todo coherente.

En la tercera categoría, que parece aludir sólo a uniones de seres animados, se incluyen las cosas colectivas, es decir, las formadas por varios elementos separados entre sí, como un pueblo, un rebaño y una legión.

A renglón seguido (en D. 41,3,30,1), el jurista del siglo II hace referencia a la solución dada por Labeón respecto al problema planteado, resolviendo que las cosas que se hubieran incorporado a un inmueble no dejan de usucapirse, siempre que se llegue a usucapir el edificio; mientras que, en caso de accesión de dos bienes muebles, se siguen usucapiendo por separado, puesto que uno y otro siguen íntegros:

Labeo libris epistularum ait, si is, cui ad tegularum vel columnarum usucapionem decem dies superessent, in aedificium eas coniecisset, nihilo minus eum usucapturum, si aedificium possedisset. quid ergo in his, quae non quidem implicantur rebus soli, sed mobilia permanent, ut in anulo gemma? in quo verum est et aurum et gemmam possideri et usucapi, cum utrumque maneat integrum.

⁵⁵ BIONDI, B., *Los bienes*, cit., p. 141.

Acredita este hecho, la afirmación dada por Paulo sobre la posesión de este tipo de cosas (*'pluribus inter se cohaerentibus constat'*) dado que: *Qui universas aedes possedit, singulas res, quae in aedificio sunt, non videtur possedissee. idem dici debet et de nave et de armario* (Paul. 15 *ad Sab.* D. 41,2,30 pr.).

Ambos testimonios de Pomponio y Paulo solo se entienden desde la noción de cosa compuesta: si el material ya poseído pero incorporado al edificio (o nave) conservase su autonomía, sería necesario admitir que la usucapión se cumplía continuando con la posesión del singular material (en vez del edificio o nave), como ocurre en el caso de la simple accesión de la gema incorporada al anillo, donde ambas conservan su singularidad. De manera que para la usucapión de la *pars navis* se necesita la usucapión de la totalidad de la nave. Ahora bien, la posesión de la edificación o de la nave no implica la posesión de cada una de las cosas que las conforman⁵⁶.

Es precisamente por la naturaleza de *res connexa* de la *navis* que los *prudentes* arbitraron una serie de soluciones jurídicas, sobre todo, dirigidas a la determinación de la identidad de la embarcación después de haber sido objeto de un mantenimiento extraordinario o reconstrucción total, hipótesis que, dado el desgaste producido por el continuo contacto con el agua del mar, al que estaba sometida la madera de las embarcaciones, no debió ser infrecuente. Esta problemática tiene relevancia, además, en cuanto a la titularidad de la nave y su transmisión, como se verá a continuación.

III. LA NAVE OBJETO DE APROPIACIÓN PRIVADA Y DE OTROS DERECHOS REALES

No existe una norma específica que atañe a la adquisición de la propiedad de las naves según el Derecho romano, siguiendo por tanto las mismas reglas que para cualquier *res*, con la particularidad de su naturaleza -como hemos advertido- de "cosa compuesta".

No obstante, hay que remarcar la diferencia que se manifiesta en las fuentes en torno a la adquisición de la propiedad de la nave como consecuencia de un contrato de construcción o de un contrato de compraventa.

En el primer caso, no se trata más que del resultado del cumplimiento de unas obligaciones inherentes al contrato de construcción del buque y las acciones a las que dicho contrato da lugar. Únicamente, encontramos esta posibilidad en un comentario de Paulo al Edicto del pretor (74 *ad ed.*), en D. 44,7,44,6, del siguiente tenor:

Sed si navem fieri stipulatus sum et, si non feceris, centum, videndum, utrum duae stipulationes sint, pura et condicionalis, et existens sequentis condicio non

⁵⁶ En este razonamiento seguimos el parecer de BIONDI, B., *Ibid.*, p. 148.

tollat priorem? an vero transferat in se et quasi novatio prioris fiat? quod magis verum est.

El jurista se plantea que en caso de que se haya estipulado la construcción de una nave y se haya añadido una *stipulatio poenae* de cien mil sestercios, por si la primera estipulación no se cumpliera, se trata de dos estipulaciones: la originaria, sin condición, y la segunda con ella, y, además, ¿qué ocurre si la condición se cumple?: ¿se extingue la primera obligación o se transfiere una en otra? El jurista se decanta por esta última opción, entendiendo novada la primera obligación por la segunda.

El mismo jurista vuelve a mencionar las estipulaciones relativas a la transmisión de una nave en D. 45,1,83,5 (Paul. 72 *ad ed.*), abordando la cuestión de la exoneración de la obligación de entregar la cosa estipulada cuando la naturaleza de ésta cambia. Tal es el supuesto, verbigracia, de si se prometió dar una cosa que no es sagrada, religiosa o de uso público y tras la estipulación adquiere tal naturaleza, o si se estipuló un esclavo que deviene libre, ya que se trata de que se pueda dar la cosa prometida o no. Al respecto, trae a colación el ejemplo del que estipula dar una nave y la deshace para volver a montarla de nuevo con las mismas tablas. En este caso, subsiste la obligación suscrita por él, dado que utilizó los mismos materiales originales para la reconstrucción de la nueva *res*. No obstante, precisa aún más el texto: si la nave se desmontó con la intención de destinar las maderas a otro fin, aunque luego, por cambiar de propósito, se vuelva a montar, se entiende una nave diferente; pero si se desclavaron todas las tablas con la intención de repararla, no se considera que pereció la nave una vez vuelta a montar, de forma que la estipulación sigue siendo válida. Termina el jurisconsulto afirmando que esta doctrina afecta, asimismo, a las estipulaciones pretorias en las que se da caución de restituir una cosa, debiendo examinar si la cosa es la misma que se estipuló⁵⁷.

⁵⁷ *Sacram vel religiosam rem vel usibus publicis in perpetuum relictam (ut forum aut basilicam) aut hominem liberum inutiliter stipulor, quamvis sacra profana fieri et usibus publicis relicta in privatos usus reverti et ex libero servus fieri potest. nam et cum quis rem profanam aut Stichum dari promisit, liberatur, si sine facto eius res sacra esse coeperit aut Stichus ad libertatem pervenerit, nec revocantur in obligationem, si rursus lege aliqua et res sacra profana esse coeperit et Stichus ex libero servus effectus sit. quoniam una atque eadem causa et liberandi et obligandi esset, quod aut dari non possit aut dari possit: nam et si navem, quam spopondit, dominus dissolvit et isdem tabulis compegerit, quia eadem navis esset, inciperet obligari. pro quo et illud dici posse Pedius scribit: si stipulatus fuero ex fundo centum amphoras vini, exspectare debeo, donec nascatur: et si natum sine culpa promissoris consumptum sit, rursus exspectare debeam, donec iterum nascatur et dari possit: et per has vices aut cessaturam aut valituram stipulationem. sed haec dissimilia sunt: adeo enim, cum liber homo promissus est, servitutis tempus spectandum non esse, ut ne haec quidem stipulatio de homine libero probanda sit: 'illum, cum servus esse coeperit, dare spondes?' item 'eum locum, cum ex sacro religiosove profanus esse coeperit, dari?' quia nec praesentis temporis obligationem recipere potest et ea dumtaxat, quae natura sui possibilis sunt, deducuntur in obligationem. vini autem non speciem, sed genus stipulari videmur et tacite in ea tempus continetur: homo liber certa specie continetur. et casum adversamque fortunam spectari*

Idéntico argumento aparece en D. 46,3,98,8, donde el mismo Paulo, esta vez en el libro 15 de sus *Quaestiones*, contradice la opinión de Celso que compara la subsistencia de la obligación de entrega de un esclavo ajeno que se estipuló y al que su dueño manumitió, pero vuelve a caer en esclavitud, con el supuesto de la nave estipulada que ha sido desmontada y montada de nuevo con las mismas tablas con la intención de su reparación. El jurista de época severiana entiende que aquí la obligación queda más en suspenso que en el primer caso e iguala el del esclavo ajeno manumitido y vuelto a caer en esclavitud con el de la nave desecha con la intención de destinar las tablas a otro fin y montada de nuevo, donde la estipulación originaria ha cesado. La lógica es que se trata de un esclavo distinto, como una nave distinta:

[...] *nec admissum est, quod Celsus ait, si idem rursus lege aliqua servus effectus sit, peti eum posse: in perpetuum enim sublata obligatio restitui non potest, et si servus effectus sit, alius videtur esse. nec simili argumento usus est, ut, si navem, quam tu promisisti, dominus dissolverit, deinde isdem tabulis compegerit, teneri te: hic enim eadem navis est, quam te daturum spondidisti, ut videatur magis obligatio cessare quam extincta esse. homini autem manumisso simile fiet, si ea mente dissolutam esse navem posueris, ut in alios usus converterentur tabulae, deinde mutato consilio easdem compositas: alia enim videbitur esse posterior navis, sicut ille alius homo est.*

La cuestión es determinar si la esencia de una cosa sigue siendo la misma cuando determinados elementos han cambiado. Para Alfeno Varo (6 *Dig.*) -probablemente influido por Servio Sulpicio⁵⁸- la respuesta era evidente, desde un punto de vista filosófico, tal y como se describe en D. 5,1,76:

Proponebatur ex his iudiciis, qui in eandem rem dati essent, nonnullos causa audita excusatos esse inque eorum locum alios esse sumptos, et quaerebatur, singulorum iudicium mutatio eandem rem an aliud iudicium fecisset. respondi, non modo si unus aut alter, sed et si omnes iudices mutati essent, tamen et rem eandem et iudicium idem quod antea fuisset permanere: neque in hoc solum evenire, ut partibus commutatis eadem res esse existimaretur, sed et in multis

hominis liberi neque civile neque naturale est: nam de his rebus negotium recte geremus, quae subici usibus dominioque nostro statim possunt. et navis si hac mente resoluta est, ut in alium usum tabulae destinarentur, licet mutato consilio perficiatur, tamen et perempta prior navis et haec alia dicenda est: sed si reficiendae navis causa omnes tabulae refixae sint, nondum intercidisse navis videtur et compositis rursus eadem esse incipit: sicuti de aedibus deposita tigna ea mente, ut reponantur, aedium sunt, sed si usque ad aream deposita sit, licet eadem materia restituatur, alia erit. hic tractatus etiam ad praetorias stipulationes pertinet, quibus de re restituenda cavetur et an eadem res sit, quaeritur.

⁵⁸ FERRINI, C., "Intorno ai Digesti di Alfeno Varo", *BIDR*, 4, 1891, p. 8 [= *Opere*, 2, Milano, 1929, p. 175].

ceteris rebus: nam et legionem eandem haberi, ex qua multi decessissent, quorum in locum alii subiecti essent: et populum eundem hoc tempore putari qui abhinc centum annis fuissent, cum ex illis nemo nunc viveret: itemque navem, si adeo saepe refecta esset, ut nulla tabula eadem permaneret quae non nova fuisset, nihilo minus eandem navem esse existimari. quod si quis putaret partibus commutatis aliam rem fieri, fore ut ex eius ratione nos ipsi non idem essemus qui abhinc anno fuisset, propterea quod, ut philosophi dicerent, ex quibus particulis minimis consisteremus, hae cottidie ex nostro corpore decederent aliaeque extrinsecus in earum locum accederent. quapropter cuius rei species eadem consisteret, rem quoque eandem esse existimari.

El jurista, en sus *Digesta*, diserta acerca de si el nombramiento de nuevos jueces, tras la excusa de los primeros, una vez oída la causa por éstos, es motivo de nuevo juicio. Su respuesta es negativa y para su justificación aduce diversos ejemplos en los que la naturaleza de la cosa no varía pese a cambiar los elementos que la conforman. Entre ellos nombra el caso de la nave que sigue siendo la misma, aunque hubiera sido reparada tantas veces que no quedase de ella ninguna tabla de las antiguas. Y corrobora su opinión con una argumentación de tipo especulativo, en el sentido de que, si alguno creyese que por el cambio de las partes una cosa se convierte en otra, resultaría por igual razón que nosotros no seríamos los mismos que hace un año, porque diariamente se separan de nuestro cuerpo algunas de las minúsculas partículas de que estamos formados y otras partículas extrañas vienen a ocupar el lugar de aquéllas. De ahí que termine sentenciando: si la esencia de una cosa no varía, se considera que la cosa es la misma.

En consecuencia, la jurisprudencia romana plantea inevitablemente el problema de verificar el mantenimiento de la identidad del buque, si, tras frecuentes y necesarias intervenciones de mantenimiento, se ha restituido una buena parte del material original. A este respecto, surge además otro asunto controvertido, cual es la determinación de su pertenencia a uno u otro *dominus* “*si quis navem suam aliena materia refecisset*”⁵⁹.

La solución parece pacífica entre los jurisconsultos, ya en el siglo I a. C., como hemos podido advertir: la embarcación sigue siendo la misma independientemente del número de *tabulae* que, reparación tras reparación, hayan sido reemplazadas. En cambio, si resultase ser ‘*dissoluta*’ y reconstruida, debe ser considerada *res nova*, incluso si se usó para su reconstrucción solo o principalmente el material original. El fundamento parece

⁵⁹ GALEOTTI, S., ‘*Mare monstrum. Mare nostrum*’. *Note in tema di pericula maris e trasporto marittimo nella riflessione della giurisprudenza romana (I secolo a. C. - III d. C.)*, cit., p. 52.

estar, no obstante, no sólo en la materia usada, sino en la intencionalidad del constructor: simple reparación o destrucción de la nave con otro fin distinto.

La controversia sobre la titularidad de la nave se plantea, aquí, desde el momento en que, para la reconstrucción de ésta, se utilizan materiales ajenos, en todo o en parte.

Sobre el tema se pronuncia Juliano desvelando la opinión de Minicio al respecto:

D. 6,1,61 (Iul. 6 ex Min.): *Minicius interrogatus, si quis navem suam aliena materia refecisset, num nihilo minus eiusdem navis maneret, respondit manere. sed si in aedificanda ea idem fecisset, non posse. Iulianus notat: nam proprietates totius navis carinae causam sequitur.*

Si una embarcación hubiera sido *refecta* con material ajeno, la sentencia de Minicio es que su *dominus* conserva la propiedad de la misma, adquiriendo también, por el principio de accesión, la propiedad de la madera con que haya sido reparada⁶⁰. Por el contrario, si lo mismo ocurre, no reparando la nave, sino construyéndola *ab initio*, la solución ha de ser diversa, en la línea de lo que ya hemos observado con Alfeno, pues se trata de una nueva *res* y no una simple sustitución de unas tablas por otras.

Particular interés merece la apostilla final, que parece identificar en la permanencia de la *carina* -es decir, de aquella parte del casco a la que se fijan los tablones-, un criterio objetivo para distinguir entre las dos hipótesis, pues se trata de la estructura que soporta la nave. La quilla del barco sería, pues, la que serviría para determinar la titularidad del *dominium* sobre el mismo.

No obstante, esta opinión no es unánime, puesto que Paulo viene a decir en un fragmento de sus comentarios a Sabino exactamente lo contrario:

D. 41,1,26 pr. (Paul. 14 ad Sab.): *Sed si meis tabulis navem fecisses, tuam navem esse, quia cupressus non maneret, sicuti nec lana vestimento facto, sed cupresseum aut laneum corpus fieret. Proculus indicat hoc iure nos uti, quod Servio et Labeoni placuisset: in quibus propria qualitas exspectaretur, si quid additum erit, toto cedit, ut statuae pes aut manus, scypho fundus aut ansa, lecto fulcrum, navi tabula, aedificio cementum: tota enim eius sunt, cuius ante fuerant.*

El parecer del jurista severiano no resulta ilógico en la medida en que encontramos el razonamiento ya mencionado que entiende que, si un cuerpo inicial se utiliza para otra cosa, pierde su identidad, convirtiéndose en otro bien. El propietario de los materiales originarios puede reclamar una compensación económica por éstos, pero no la

⁶⁰ Vid. HUVELIN, P., *Études d'histoire du droit commercial romain*, cit., p. 88.

propiedad de la cosa resultante del ensamblaje de las distintas partes procedentes de dichos materiales para conformar un nuevo *corpus*.

Quizá Paulo se está haciendo eco en el texto de la conocida disputa entre Sabinianos y Proculyanos en torno a la adquisición de la propiedad por especificación⁶¹. Los primeros atribuirían la propiedad de la nueva especie (*navis*) al dueño de la madera, mientras que los segundos a su constructor, considerando la materia jurídicamente extinguida⁶². No obstante, una teoría ecléctica, surgida en un período indeterminado y acogida por el derecho justiniano, es la que resuelve la controversia distinguiendo entre el caso en que fuera o no posible, después de realizada la especificación, reducir el nuevo objeto a su materia prístina. Si ello era posible, la propiedad de la nueva *res* la tiene el propietario de la materia, si no, el especificador.

Conforme a lo expuesto, en el supuesto de la *navis*, su construcción con materiales ajenos comportaría la adquisición de la propiedad por parte del constructor, ya que ésta no podía ser reducida a su primitiva forma⁶³.

Aun así, hay que matizar -como revela Biondi- que en una cosa compuesta, como lo es la nave, no existe propiamente especificación o conmixción, ya que no hay agregación de diversos materiales, sin que se pueda distinguir el todo de las partes (especificación) o sin que éstos puedan considerarse partes respecto del todo (conmixción), sino que dichos materiales mantienen su individualidad y son exteriormente diferenciables, dando lugar a una cosa nueva (*corpora ex rebus*). De esta forma, respecto de las cosas compuestas es posible la coexistencia de propiedades sobre el todo, distintas de aquellas sobre los singulares elementos que las componen. Ello demuestra que la *res connexa* está sujeta a un particular régimen jurídico, como sistema de varias propiedades, que no coincide tampoco con el régimen de la copropiedad⁶⁴.

⁶¹ DE MARTINO, F., "Note di diritto romano marittimo, 1, *Navis. Eadem navis*", cit., pp. 41 ss.

⁶² Cf. Gai. 2,79: *In aliis quoque speciebus naturalis ratio requiritur: proinde si ex uvis aut oliuis aut spicis meis uinum aut oleum aut frumentum feceris, quaeritur, utrum meum sit id uinum aut oleum aut frumentum an tuum. item si ex auro aut argento meo uas aliquod feceris uel ex tabulis meis nauem aut armarium aut subsellium fabricaueris, item si ex lana mea uestimentum faceris uel si ex uino et melle meo mulsum faceris siue ex medicamentis meis emplastrum aut collyrium faceris, quaeritur, utrum tuum sit id, quod ex meo effeceris, an meum. quidam materiam et substantiam spectandam esse putant, id est, ut cuius materia sit, illius et res, quae facta sit, uideatur esse, idque maxime placuit Sabino et Cassio; alii uero eius rem esse putant, qui fecerit, idque maxime diuersae scholae auctoribus uisum est: sed eum quoque, cuius materia et substantia fuerit, furti aduersus eum, qui subripuerit, habere actionem; nec minus aduersus eundem conditionem ei competere, quia extinctae res, licet uindicari non possint, condici tamen furibus et quibusdam aliis possessoribus possunt.*

⁶³ MOSCHETTI, C. M., "Nave (dir. rom.)", cit., p 569.

⁶⁴ BIONDI, B., *Los bienes*, cit., pp. 143-148.

Respecto a otros derechos reales sobre la nave, al margen de la propiedad, hallamos conclusiones similares⁶⁵. Así, ante el interrogante sobre la posible pérdida del usufructo o uso de la nave cuando fue restaurada o totalmente deshecha y posteriormente reconstruida, se pronuncia Ulpiano en sus comentarios a Sabino, extraídos de D. 7,4,10,7 (Ulp. 17 *ad Sab.*):

In navis quoque usu fructu Sabinus scribit, si quidem per partes refecta sit, usum fructum non interire: si autem dissoluta sit, licet isdem tabulis nulla praeterea adiecta restaurata sit, usum fructum extinctum: quam sententiam puto veriore. nam et si domus fuerit restituta, usus fructus extinguitur.

Ulpiano se muestra partidario de la opinión de Sabino que entiende que si la nave fue restaurada no se extingue el usufructo; más si fue deshecha, aunque haya sido reconstruida empleando las mismas tablas, sin haber agregado ninguna otra, ha de entenderse lo contrario.

La cuestión, en este último supuesto de la reconstrucción, es saber si existe la identidad completa del bien, ya que dicho bien desaparece por un tiempo para volver a resurgir. En ese caso, ¿se extingue el usufructo o queda en suspenso? La respuesta de Ulpiano -siguiendo a Sabino- es negativa: la reconstitución de un bien después de su destrucción total hace de este bien otro, aunque los materiales utilizados hayan sido los mismos que los originales. Por tanto, el usufructo o uso que gravaba el bien original se extingue, ya que desapareció cuando fue destruido dicho bien. La reconstrucción no revive el usufructo originario. En cambio, las reparaciones parciales del bien no modifican su prístina naturaleza y, por tanto, tampoco los derechos reales sobre cosa ajena que pesan sobre el mismo.

El debate jurisprudencial también se suscita en torno al legado de la nave. Contamos con dos fragmentos del Digesto que lo abordan: el primero, tomado del comentario de Pomponio a Sabino (Pomp. 5 *ad Sab.*), referido en D. 30,24,4, se expresa de la siguiente manera:

Si navem legavero et specialiter meam adscripsero eamque per partes totam refecero, carina eadem manente nihilo minus recte a legatario vindicaretur.

Encontramos el mismo discurso e idéntica justificación que cuando Juliano - contemporáneo de Pomponio- reproduce la opinión de Minicio. En este caso se dice expresamente que, si alguien hubiera legado una nave de su propiedad y, poco a poco,

⁶⁵ Vid. GAURIER, D., *Le droit maritime romain*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2004, pp. 43-45.

la hubiera rehecho por entero, si todavía conserva, aunque sea solo la quilla, el legatario tendrá derecho a reclamarla.

El otro extracto es un comentario de Paulo sobre las *leges Iulia et Papia* (Paul. 5 ad l. Iul. et Pap.), recogido en D. 32,88,2 donde se determina:

Nave autem legata dissoluta neque materia neque navis debetur.

Volvemos aquí al marco de las hipótesis ya planteadas. El legatario no podría reclamar nada si el navío fue deshecho de golpe, y no poco a poco, como en el supuesto precedente. Además, tampoco puede exigir los materiales que, en sí mismos, no fueron objeto del legado.

En cambio, en los mismos comentarios del jurista a las mencionadas *leges*, leemos en otro fragmento, esta vez en D. 32,88,1:

Sed et materia legata navis armariumve ex ea factum non vindicetur.

La lógica del texto es diferente al anterior, puesto que lo que aquí se ha legado es la madera del barco, no pudiendo el legatario reclamar la nave hecha con ella.

De nuevo, nos enfrentamos a la comprensión del concepto de cosa compuesta, dado que cualquier acto de disposición sobre la cosa -como una venta, legado, o una hipoteca de la nave- afecta a todos los materiales que la componen, mientras que es posible que se exceptúen de estos actos cualquier elemento constructivo o éste de por sí esté exceptuado por el hecho de pertenecer a otra persona⁶⁶.

En consecuencia, por lo que podemos deducir de los textos analizados, la teoría que prevalece entre los juristas clásicos es la de la *eadem navis*, es decir, se presupone que la nave es la misma que se construyó originalmente, aun cuando el material de la primera construcción, en virtud de sucesivas y parciales reparaciones, haya cambiado completamente⁶⁷; dado que la esencia y forma de la nave no ha mutado, según un criterio objetivo. Pero también, podemos observar un criterio subjetivo -que encontramos en algunas fuentes, de clara inspiración justiniana como opina De Martino⁶⁸- en relación al *animus* del *dominus* de no convertir las *tabulae in alios usus*, tal y como se puede deducir de D. 45,1,83,5, anteriormente citado.

En otro orden de cosas, la doctrina romanística ha puesto de relieve la existencia, en determinadas fuentes, de negocios cuyo objeto es la transmisión de la nave, difícilmente

⁶⁶ BIONDI, B., *Los bienes*, cit., pp. 148-149.

⁶⁷ MOSCHETTI, C. M., "Nave (dir. rom.)", cit., p 569.

⁶⁸ DE MARTINO, F., "Note di diritto romano marittimo, 1, *Navis. Eadem navis*", cit., pp. 51-61.

encuadrables en una clara calificación jurídica. Resulta sugestiva a este respecto la figura de la *misthoprasia*⁶⁹ del P. Lond 3.1164 h [= Sel. Pap. 1.38 (Hunt-Edgar)]⁷⁰.

⁶⁹ VÉLISSAROPOULOS, J. *Les nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Genève-Paris, 1980, p. 278; PURPURA, G., “*Misthoprasiai ed exercitores*”, *CH* 33.3-4, 1988, pp. 422; 426; RATHBONE, D., “*Misthoprasiā. The lease-sale of ships*”, *Akten des 23. Internationalen Papyrologenkongresses (Wien, 22-28. Juli 2001)*, herausgegeben von B. Palme, Wien, 2007, p. 592; CICERO, D., “Per un’analisi dei contratti di *misthoprasiā*”, *IAH*, 6, 2014, p. 113.

⁷⁰ κ Ἀρμιρυμίου τοῦ καὶ Μέλανος Τήρου(ς) ἀργυ(ρίου) (τάλαντου) α

ἔτους εἰκοστοῦ Αὐτοκράτορος Καίσαρος Μάρκου Αὐρηλίου Ἀντωνίνου Παρθικοῦ Μεγίστου Βρεταννικοῦ Μεγίστου Εὐσεβοῦς [Σ]εβαστοῦ

μηνὸς Πανήμου Φαρμουῦθι κ. διὰ τῆς Ἀν]ου[β]ίωνος Ἀμμωνίου Ματιδίου τοῦ κ[αί] Καλλιτεκνείου ἐν Ἀντιουπόλει χρη[μ]ατιστικῆς

τραπέζης. Ἀρμιρύμιος ὁ καὶ Μέλας Τήρου(ς) μητρὸς Σεναιήτος ἀπὸ Τεντύρ[ε]ως τῆς μητροπόλεως Πβῆκι Πεβῶ[το]ς τοῦ

Βήκιος μητρὸς Σενθομηνίου ἀπὸ Πανοσπόλεως μεμισθωκέναι τὸν Πβῆκιν τῷ Ἀρμιρυμῷ τῷ καὶ Μέλανι κατὰ τῆνδε τὴν

{κατὰ} μισθοπρασίαν ἐπὶ χρόνον ἔτη ἐξήκοντα ἀπὸ τῆς ἐνεστῶσης καὶ ὑποκειμένης ἡμέρας τὸ ὑπάρχον αὐτῷ πλοῖον Ἑλλ[η]νικὸν

ἀγωγῆς (ἀρταβῶν) υ πλειόνων ἢ ἐλασσόνων κεχαλατριωμένον καὶ ἐστρωμένον καὶ σεσανιδ[ω]μένον διὰ γέως σὺν ἰσῶ κ(αἰ) κέρατι κ(αἰ) λιναρμένῳ

καὶ σχοινίοις κ(αἰ) κάδοις κ(αἰ) κρίκοις καὶ μαγγάνοις κ(αἰ) πηδαλίοις δυσι σὺν οἴαξι κ(αἰ) ὄκνοις κ(αἰ) κώπαις τέσσαρσι κ(αἰ) κόντοις πέν[τε] σὺν

θηλαῖς σιδηραῖς κ(αἰ) θυραβάθραις κ(αἰ) διασπῆρι κλιμακίῳ κ(αἰ) ἐργάτῃ καὶ ἀγκύραις σιδηραῖς δυσι σὺν σπάθαις σιδηραῖς κ(αἰ) μονοβόλῳ ἐνὶ

κ(αἰ) σχοινίοις σεβένιοις κ(αἰ) παρόλκῳ κ(αἰ) σχοινίοις ἀπογίοις κ(αἰ) ἐμβόλια τρία κ(αἰ) μέτρῳ ἐν(ὶ) μέτρο[ν] ἐν κ(αἰ) ζυγῷ κ(αἰ) κλικίῳ κ(αἰ) κατώτιον κατὰ γε[υ]στρίδα

σὺν κώποις δυσι ἐξηρτισμένον πᾶσι τοῖς ἀνήκουσ(ι) κ(αἰ) ὀβολίσκῳ σιδηρῷ, φόρου τοῦ συ[μ]πεφωνημένου πρὸς ἀλλήλους τοῦ ἐξηκοντα-

ετοῦς χρόνου ἀργυρίου τάλαντου ἑνὸς κ(αἰ) δραχμῶν δισχειλίων ἀφ’ ὧν αὐτόθι ἀνεῖρηται ὁ Πβῆκις παρὰ τοῦ Ἀρμιρυμίου τοῦ καὶ Μέ-

λανος ἀργυρίου τάλαντον ἐν (γίνεται) ἀργυ(ρίου) (τάλαντον) α, τὰς δὲ λοιπὰς τῶν φόρων δραχμὰς δισχειλίας ἀποκαταστήσει ὁ Ἀρμιρύμιος ὁ καὶ Μέλας

τῷ Πβῆκι παραγινόμενου αὐτοῦ εἰς τὸν Πανοπολεῖτην λαμβάνων παρ’ αὐτοῦ τό τε γα[υ]πηγικὸν τοῦ πλοίου κ(αἰ) ἄλλας προκτητικ[ᾶς] ἀσ-

φαλείας τοῦ αὐτοῦ πλοίου πρὸς τὸ μένειν αὐτῷ κ(αἰ) τὰ ἀπ’ αὐτῶν δίκαια ἐκδιδοῦντος [το]ῦ Πβῆκιος τῷ αὐτῷ Ἀρμιρυμῷ τῷ κ(αἰ) Μέλανι τὰ καθή-

κοντα γράμματα τῶν αὐτῶν δραχμῶν δισχειλίων, ἐντεῦθεν δὲ παρέλαβεν ὁ αὐτὸς παρὰ τοῦ Πβῆκιος τὸ προκείμενον [π]λοῖον

σὺν τῇ καταρθία κ(αἰ) τῷ καταγευστρίῳ ἐφ’ ὄρμου Ἀντιουπόλεως κ(αἰ) ἀπὸ τοῦ νῦν εἰς] τὸν αἰεὶ χρόνον κρατεῖν κ(αἰ) κυριεῦειν τὸν Ἀρμιρύμιον

τὸν κ(αἰ) Μέλανα κ(αἰ) τοὺς παρ’ αὐτοῦ τοῦ μεμισθωμένου κατὰ μισθοπρασίαν αὐτῷ πλοίου καὶ διοικεῖν καὶ ἐπιτελεῖν περὶ αὐτοῦ ὡς ἐὰν αἰρῶν[ται] τρ[ό]-

πον ἀνεμποδίστως, ἔτι δὲ κ(αἰ) μεταμισθοῦν κ(αἰ) ναυολογῖν καὶ ἐκλέγεσθαι τὰ ἐξ αὐτοῦ περ[ι]γενόμενα πάντα ἔτι δὲ κ(αἰ) λύειν κ(αἰ) μετα[ρρ]υθμ[ί]-

ζειν τῆς βεβαιώσεως διὰ παντὸς πρὸς πᾶσαν βεβαίωσιν ἐξακολουθούσης τῷ Πβῆκει κ(αἰ) τοῖς παρ’ αὐτοῦ οὖς κ(αἰ) μὴ ἐπελε[ύ]σσει[θαι]

La fuente papiroológica contiene la copia de un acto jurídico registrado por el banquero encargado del pago de las sumas convenidas en un acuerdo datado en abril del año 212 d. C. por un tal *Pbecis* y un tal *Harmiryimius*, propietario y fletador de una nave griega, respectivamente. La embarcación objeto del contrato es un velero de cuatrocientos ártabos (alrededor de 4,5 modios romanos), apto para el transporte de cereales y equipado con lo necesario para garantizar tal función y la navegación por el Nilo.

Harmiryimius, con la intención de alquilarlo por un período de tiempo particularmente largo ha de pagar la suma total de un talento y mil dracmas, debiendo ingresar de inmediato a través del banquero Anoubion de Antinoópolis el talento y pagar el resto en Panópolis (lugar de origen de *Pbecis*), tan pronto como haya obtenido con los documentos de construcción del barco, una garantía adicional sobre la compra definitiva del mismo.

El principal elemento de singularidad del contrato radica en que la voluntad de las partes no parece encontrar una correspondencia precisa desde el punto de vista de la terminología empleada por los contratantes: aunque en realidad *Harmiryimius* sea definido como *μεμισθωμένος*, se hable en varias ocasiones de *locatio* (*μεμισθωκέναι*; *μεμίσθωμαι*) y del pago de una *merces* (*φόρου τοῦ συ[μ]πεφωνημένου*), no faltan indicios

ἐπὶ τὸν μεμισθωμένον μηδὲ ἐπὶ τοὺς παρ' αὐτοῦ τρόπῳ μηδενὶ παρέυρεσι μηδεμίᾳ, ἐὰν δὲ ἐπέλθῃ τις κ(αἰ) μὴ βεβαίω[ση ἢ] τε

ἔφοδος ἄκυρος ἔστω κ(αἰ) προσαποτίσωσ[ι] τῷ μεμισθωμένῳ ἢ τοῖς παρ' αὐτοῦ διπλοῦς τοὺς φόρους εἰς τὸ δημόσιον τοὺς ἴσους κ(αἰ) τὰ β[λ]άβη

κ(αἰ) τὰ δαπανήματα χωρὶς τοῦ κυρίαν κ(αἰ) βεβαίαν μένειν τὴν μισθοπρασίαν. Πβήκις Πεβῶτος Πβήκιος μητρὸς Σενθοτμήνιος [ἀ]πὸ Πανοσ-

πόλεως μεμίσθοκα κατὰ μισθοπρασίαν ἐπὶ χρόνον ἔτη ἐξήκοντα τὸ ὑπάρχον μοι τὸ προκείμενον πλοῖον Ἑλληνικὸν ἀγωγῆς (ἀρταβῶν) ὑ πλειόνων

ἢ ἑλασσόνων σὺν κατοθίῳ κατὰ γευστριῶν σὺν τῇ προκειμένῳ πάσῃ καταρθείᾳ φόρου ταλάντου ἑνὸς καὶ δραχμῶν δισχειλιῶν ἀφ' ὧν

αὐτόθι ἀνειρήμαι παρ' αὐτοῦ ἀργυρίου τάλαντον ἕν, τὰς δὲ λοιπὰς δραχμὰς δισχειλείας ἀπολήμψομαι παρ' αὐτοῦ ἐν τῷ Πανοπολείτῃ

λαμβάνων παρ' ἐμοῦ τὰς προκτηθικὰς ἀσφαλείας καὶ παρέδοκα αὐτῷ τὸ πλοῖον καὶ βεβαίωσω ὡς πρόκειται Ἄρμιρύμιος ὁ καὶ Μέλα[ς] Τήρου(ς)

ἀπὸ Τεντύρης τῆς μητροπόλεως μεμίσθωμαι καὶ τὰ μισθοπρασίαν τὸ προκείμενον πλοῖον φόρου ἀργυρίου ταλάντου ἑνὸς καὶ δρα[χ]μῶν

δισχειλίῳ ἀφ' ὧν αὐτόθι ἐκξωδίασεν ἀργυρίου τάλοντα ἕν, τὰς δὲ λοιπὰς δραχμὰς δισχειλείας ἀποκαταστήσο αὐτῷ ὡς ἐπάνου δεδ[ή]λωται

καὶ τεύθεν ἔλαβον τὸ πλοῖον. Σαραπίων ἔγραψα ὑ(πὲρ) τοῦ πατρὸς γράμματα μὴ ἰδῶτος

Edición crítica Kenyon-Bell (=F. G. KENYON- H. L. BELL, *Greek Papyri in the British Museum*, 3, London, 1907, pp. 163 s.). Una traducción en lengua inglesa se encuentra en JOHNSON, A. C., *Roman Egypt to the Reign of Diocletian*, Baltimore-London, 1936, pp. 421 ss. En italiano, contamos con un detallado comentario por parte de DE RUGGIERO, R., "Locazione fittizia di una nave in un papiro greco-egizio dell'anno 212 d. Cr.", *BIDR*, 20, 1908, pp. 48 ss.

para calificar el negocio como *emptio venditio*, a partir de los amplísimos poderes concedidos al arrendatario.

Según el contenido del documento, *Harmiryminus* obtiene prerrogativas difícilmente imputables a un mero fletador, como el derecho no solo de usar el buque, sino disfrutarlo, administrarlo y gestionarlo como si fuera propietario a perpetuidad (ἀπὸ τοῦ νῦν εἰς τὸν ἀεὶ χρόνον); de disponer sin límite alguno, incluso arrendarlo por turnos (μεταμισθοῦν), equiparlo (ναυλολογῆναι), modificarlo y restaurarlo si fuera necesario (ἀλλοιοῦν καὶ μεταρρῦθμῆσαι).

También resulta anómala la cláusula de garantía reconocida al fletador y a sus herederos, similar a la *stipulatio duplae* que, según parte de la doctrina, caracterizaría los contratos de compraventa greco-egipcios⁷¹.

Lo que ha generado más dudas en cuanto a su calificación como *locatio-conductio* en la figura de la *misthoprasia* mencionada en esta fuente es, sin embargo, el pago anticipado de la *merces*. ¿Qué razón podría empujar al arrendatario a privarse de un talento (seis mil dracmas) sin una posibilidad de comprar la nave de forma definitiva?

Para responder a esta cuestión se aduce por parte de la doctrina⁷² un testimonio de las Instituciones de Gayo:

Gai 3,146: *Item si gladiatores ea lege tibi tradiderim, ut in singulos, qui integri exierint, pro sudore denarii xx mihi darentur, in eos uero singulos, qui occisi aut debilitati fuerint, denarii mille, quaeritur, utrum emptio et uenditio an locatio et conductio contrahatur. et magis placuit eorum, qui integri exierint, locationem et conductionem contractam uideri, at eorum, qui occisi aut debilitati sunt, emptionem et uenditionem esse; idque ex accidentibus apparet, tamquam sub condicione facta cuiusque uenditione aut locatione. iam enim non dubitatur, quin sub condicione res uenire aut locari possint.*

El jurista plantea una discusión sobre si existe arrendamiento o compraventa cuando se entregaron, por parte de un lanista, unos gladiadores bajo la siguiente condición: se entregarán veinte denarios, por el trabajo de cada uno de los que salgan sanos, y mil denarios, por cada uno de los que resulten muertos o heridos. La opinión predominante (*magis placuit*), como ilustra Gayo, es que respecto de aquellos que resultaren sanos, se contrató un arrendamiento; mientras que, en relación a los muertos o heridos, hay una

⁷¹ Vid. DE RUGGIERO, R., "I papiri greci e la *stipulatio duplae*", *BIDR*, 14, 1901, pp. 108 ss.; CICERO, D., "Per un'analisi dei contratti di *misthoprasia*", cit., p. 116.

⁷² LONGO, S., "Quaeritur utrum emptio et uenditio an locatio et conductio contrahatur: l'ingaggio dei gladiatores in Gai 3.146", *Studi in onore di A. Metro*, 3, Milano, 2010, pp. 467-507; CARRO, V., "Gai Inst. 3.146: considerazioni sui contratti condizionati di locazione e vendita", *Interpretatio Prudentium*, 1.2, 2016, pp. 223-232.

compraventa, pues, como termina sentenciando: no se duda que se puede vender o arrendar *sub condicione*.

En consecuencia, para Gayo, la respuesta surgiría *ex accidentibus*, esto es, el resultado del éxito o el fracaso de los gladiadores en el combate es el que determina un negocio u otro, obligándose el deudor a pagar según el evento producido en la condición.

Más allá de la dificultad de clasificar el negocio en uno u otro de los contratos tipo, se puede entender los intereses económicos que están en juego para el lanista, dado el *periculum* al que están sometidos los elementos objetivos que integran la figura contractual a dilucidar, pudiendo, por tanto, arrogarse la posibilidad de mantener la propiedad de los gladiadores que resultaran más competitivos.

Trasladando estas apreciaciones de la *traditio gladiatorum*, relatada por *Gai.* 3,146, a nuestro papiro en cuestión, el *negotium* acordado por *Pbecis* y *Harmiryminus* no ha de resultar incomprensible dada la necesidad de contener los riesgos asociados a la navegación.

La *misthoprasia* es, en suma, como su propio nombre indica un figura mixta o bifronte. En este caso concreto, como revela la doctrina, se trata de un arrendamiento, si al término del contrato, existe aún la nave y puede ser restituida; compraventa en caso contrario⁷³. Quizá no es aventurado presumir que se trate de un arrendamiento con opción a compra, dado que el precio del primero, se devuelva o no la embarcación, se entrega con el acuerdo de voluntades, mientras que el de la compraventa se verifica más adelante (y, se sobreentiende, siempre que el barco no haya perecido). Ello explicaría la descripción detallada de la embarcación y sus accesorios, así como el hecho de que el *conductor* es quien debe realizar cualquier reparación. Los beneficios, por tanto, de ambas partes son evidentes, puesto que, por un lado, el arrendador habiendo recibido la totalidad del importe del flete en el momento de la celebración del contrato, en caso de perecimiento de la embarcación, no corre con el riesgo de no cobrar *merces* alguna. Por su parte, el arrendatario tiene desde el principio las prerrogativas de un *dominus*.

Para la mayor parte de la doctrina está fuera de duda -sin obviar las controversias interpretativas- la existencia de arrendamientos de naves por largos períodos, como en el supuesto analizado⁷⁴. Incluso un texto de Ulpiano habla de un alquiler *in perpetuum*⁷⁵.

⁷³ En este sentido, GALEOTTI, S., '*Mare monstrum. Mare nostrum*'. *Note in tema di pericula maris e trasporto marittimo nella riflessione della giurisprudenza romana (I secolo a. C. - III d. C.)*, cit., p. 135.

⁷⁴ DE MARTINO, F., *Historia económica de la Roma antigua*, II, cit., p. 420.

⁷⁵ D. 14,1,1,15 (Ulp. 28 *ad ed.*): *Exercitorem autem eum dicimus, ad quem obventiones et reditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum.*

Es razonable pensar que, en ausencia de un seguro marítimo, un *dominus navis* no llegara a fletar (sobre todo por largo tiempo) una embarcación sin tomar las precauciones necesarias, exigiendo a tal efecto una *merces* cercana al valor de mercado de la nave, por lo demás, la mejor garantía posible para, al menos, contener posibles pérdidas⁷⁶.

A parte de estos testimonios jurisprudenciales, no contamos con muchas más alusiones sobre la titularidad de la nave en Roma. Si bien es posible extraer soluciones más o menos conformes entre sí, estamos muy lejos de encontrar -como en los ordenamientos jurídicos actuales- principios generales que disciplinen la materia en cuestión. Con todo, no dudamos que la *navis* fuera objeto de los mismos modos de adquisición de la propiedad, y demás derechos reales, que cualquier otro bien de sus características.

IV. RECAPITULACIÓN

Como ya expresara el profesor A. Dos Santos Justo, aludiendo a la complejidad del estudio del derecho marítimo romano, partimos de: «um campo de controvérsias, uma hipercrítica exagerada que atacou vigorosamente a autenticidade dos textos e dificulta as questões de que se tem ocupado uma literatura prolixa»⁷⁷.

Es evidente que la expansión territorial y el desarrollo comercial de Roma tiene su mayor exponente en el tráfico marítimo.

Aunque los romanos no eran *a priori* un pueblo de marineros, supieron dar muestras de una gran adaptación a los problemas surgidos del transporte marítimo, tomando prestado de otros pueblos mediterráneos lo que necesitaron, con una notable funcionalidad. No cabe duda que muchas de las normas que promulgaron, aun cuando fueron reajustadas por ellos para integrarlas en las formas jurídicas del *ius civile*, han pervivido durante largo tiempo sin solución de continuidad.

No obstante, pretender agrupar y clasificar en un cuerpo normativo uniforme, con criterios sistemáticos y generales -propios del pensamiento jurídico moderno-, reglas e

⁷⁶ En este punto seguimos el parecer de GALEOTTI, S., '*Mare monstrum. Mare nostrum*'. Note in *tema di pericula maris e trasporto marittimo nella riflessione della giurisprudenza romana (I secolo a. C. - III d. C.)*, cit., p. 136, en apoyo de PURPURA, G., "*Misthoprasiai ed exercitores*", cit., pp. 423; 433 ss. y CICERO, D., "Per un'analisi dei contratti di *misthoprasiá*", cit., pp. 124 s. Asimismo, DE RUGGIERO, R., "Locazione fittizia di una nave in un papiro greco-egizio dell'anno 212 d. Cr.", cit., p. 74, para quien: «Qualche punto resta, in verità, incerto in codesta congettura: Poiché non risulta dal papiro se l'alienante appartenga ad un collegio di *navicularii* o sia un privato proprietario di nave, rimane dubbio s'egli tenda col suo atto di locazione ad assicurarsi le immunità che son concesse in perpetuo ai membri dei collegi, ovvero quelle che si largiscono ai privati siccome compenso del servizio che a loro s'impone e in quanto servano ai trasporti delle annone». Cf. RATHBONE, D., "*Misthoprasiá. The lease-sale of ships*", cit., p. 593, que habla de «a long-term and risky investment for variable returns».

⁷⁷ DOS SANTOS JUSTO, A., "O contrato de transporte marítimo (direito romano). Breve referência ao direito português", cit., p. 192.

instituciones que los juristas romanos fueron estableciendo en función de las necesidades cotidianas, no responde verdaderamente al espíritu del *Ius Romanum*⁷⁸.

En las fuentes que hemos analizado -extraídas en su mayoría del Digesto- hallamos aclaraciones sobre cuestiones jurídicas que tienen su núcleo medular en la *navis*, sobre la base de una casuística muy articulada, producto de una constante observación de la realidad práctica y el consecuente acomodo del *Ius* a la misma.

A la lógica jurídica se impondrá la flexibilidad del propio Derecho romano, cimentado en una *interpretatio prudentium* en continua evolución. Así, hemos podido constatar que aun cuando el concepto de nave en Roma se sustenta en los criterios base de la flotabilidad y navegabilidad ("*navis etenim ad hoc paratur, ut naviget*"): entendida, por tanto, como *res mobilis*, ello no obsta para que en determinados supuestos de relevancia de la nave (no sólo por sus dimensiones, sino por sus objetivos, militares o mercantes), se observe una aplicación analógica extensiva a ésta del régimen jurídico de los bienes inmuebles, como ocurre con la concesión del *Ius postliminii* (D. 49,15,2 pr.) o de la tutela otorgada por *lex Iulia de vi publica* (D. 48,6,3,6).

Del mismo modo, hemos comprobado que el propio concepto de nave en el lenguaje técnico-jurídico no comprendería, propiamente, todo tipo de embarcaciones, como el *lynter* o la *ratis*, pero sin embargo la jurisprudencia los concebiría conjuntamente en orden a otorgar la protección pretoria de la acción *exercitoria* y la derivada del *receptum nautarum*, como se desprende, respectivamente, de D. 14,1,1,6 y D. 4,9,1,4, ambos atribuidos a Ulpiano.

Asimismo, es de destacar la importante labor jurisprudencial encaminada a determinar qué partes se consideran esenciales para identificar la esencia de hecho y de derecho de la nave, entendida como *res connexa*. En este sentido, no sólo operan consideraciones gnoseológicas, primando el *genus* o naturaleza autónoma de la *res coniuncta navi*, para incluirla o no en los negocios que afectan a aquélla (D. 21,2,44; D. 50,16,242 pr.), sino que la mayor parte de las veces prima el criterio más funcional de la *utilitas navigandi* y, por tanto, la función principal de la navegación, por ejemplo para exigir responsabilidad por evicción *ad integrum* al vendedor de la nave, así como para reclamar la *scapha* en una compraventa o legado *cum instrumento* o la liquidación de las deudas del propietario de la nave por parte de sus acreedores (D. 21,2,36; D. 33,7,29; D. 6,1,3,1). La relevancia jurídica se fija, por tanto, en el interés que la cosa representa, sin quedar sujeta a esquemas apriorísticos.

⁷⁸ Al respecto, vid. BERNAD, R., "*Ius Romanum pragmaticum versus aequitas romana: una versión anticipada del binomio eficiencia/ equidad, emblema del análisis económico del Derecho*", *RIDROM: Revista Internacional de Derecho Romano*, 22, 2019, pp. 55-192.

Esta concepción de la nave como un todo unitario complejo resulta relevante para dilucidar su posición en el tráfico jurídico, como objeto de apropiación privada, a través de una *traditio* fundamentada, por ejemplo, en un contrato de compraventa, un legado o una estipulación para su construcción. En este último supuesto, los textos se hacen eco de la problemática de la utilización de materiales ajenos para este fin. Si bien el caso de la nave está sujeta a un régimen jurídico particular como cosa compuesta, podemos inferir una tendencia, más o menos unánime entre los juristas, dirigida a poner el foco de atención en el hecho de si la nave perdió, en algún momento, durante su construcción o restauración, su prístina naturaleza o esencia. La solución está, para parte de la jurisprudencia, en la conservación de la quilla, como elemento principal que soporta toda la estructura de la embarcación, para el mantenimiento de su propiedad, pese a resultar *refecta* o *dissoluta*.

La teoría que prevalece entre los juristas clásicos es, pues, la de la *eadem navis*, como criterio objetivo, pese a las sucesivas reparaciones que pueda experimentar, con tal de que no sea objeto de una destrucción en su totalidad. No obstante, también hemos percibido en determinados juristas un criterio subjetivo en relación al *animus* del *dominus* de la nave o el constructor de no convertir las *tabulae in alios usus*, porque de lo contrario, aunque volviera a ser reconstruida, ya habría perdido su identidad originaria, tal y como se puede deducir de D. 45,1,83,5.

Las mismas consideraciones se pueden extrapolar a otros derechos reales, como en el caso del usufructo, que -conforme a la opinión de los juristas clásicos- se extingue a raíz de la reconstrucción de la nave, por destrucción total, y no por la sustitución de unas tablas por otras, como resultado de simples reparaciones parciales (D. 7,4,10,7).

Por lo demás, la calificación de toda embarcación como *res nec mancipi* la aleja de los modos de transmisión más rígidos de los derechos reales, acorde con el servicio que presta a las transacciones comerciales de gran escala, en una economía cada vez más global y vertiginosa.

En consecuencia, la elaboración del concepto de *navis* desarrollada por los juristas romanos no busca, como comprobamos a lo largo de estas páginas, el objetivo de determinar una regla general, sino al contrario dibujar una categoría de contornos flexibles que tienen su objeto en esta particular *res intra commercium*, en orden a la mejor adaptación a las necesidades que el tráfico jurídico marítimo va imponiendo.

Podemos reafirmarnos, pues, en el punto de partida, esto es, en que es, precisamente, en el marco de la *interpretatio* de los juristas romanos donde se desarrollan las instituciones, conceptos y fundamentos jurídicos de las relaciones comerciales y donde se consolidan las bases jurídicas, económicas y financieras del derecho comercial romano.

Por último, también hemos querido esbozar dentro de esta sede la problemática concerniente a la indeterminación en las fuentes de la figura de la *misthoprasia* greco-egipcia, para mostrar cómo la praxis de la navegación se presenta en las formas más variadas, dependiendo de una multiplicidad de factores, tanto económicos, como políticos, además de tener que adecuarse al momento histórico concreto y su evolución. De este modo, el estudio por parte de la doctrina romanística del papiro que contiene nuestra figura, a caballo entre una *emptio-venditio* y una *locatio-conductio*, nos arroja alguna luz sobre la influencia del derecho imperial del siglo III d. C. en la provincia de Egipto y el comercio llevado a cabo con la metrópoli y, en general, sobre la historia de la navegación en Roma. Ésta que, en los últimos años de la República y los inicios del periodo imperial, se caracterizaría por la prevalencia de los tratados, la autonomía de los *navicularii* y la concesión de beneficios a su actividad, evolucionará, con el discurrir del Principado, hacia una mayor intervención de la autoridad pública con el objetivo de controlar un sector estratégico para la supervivencia económica.