



Francisco J. Andrés Santos

Universidad de Valladolid

fjandres@der.uva.es

ORCID 0000-0001-8610-5919

<https://doi.org/10.26881/gsp.2019.3.09>

LOS RIESGOS DEL MAR EN EL *NOMOS RHODION NAUTIKOS*¹

Como es bien sabido, el *Nomos Rhodion Nautikos* es una colección de textos de Derecho marítimo bizantino de origen privado que finge ser una verdadera ley: sin embargo, como han escrito Jan Lokin y Nicolaas van der Wal, “il est inimaginable qu’un empereur byzantin ait publié une si évidente et enfantine manipulation de l’histoire sous forme de loi” (Van der Wal, Lokin, 1985, 74)².

Como ha sido ampliamente subrayado por los estudiosos, el Imperio bizantino era ante todo un Imperio marítimo³. Durante siglos fundó su poder e influencia, como anteriormente el Imperio romano (Por todos, Rostovtzeff, 1972, I, 285–311; Chic García, 2009, 421–468), sobre el dominio del Mediterráneo: el control de las grandes rutas fluviales (Nilo, Danubio, Marica, Halys, etc.) y marítimas (conectando las costas del sur de Italia, parte de Sicilia, Dalmacia, el Épiro y el Peloponeso, Licia y las Cícladas, etc.) permitía una fuerte reducción de costes y fomentaba el desarrollo del comercio, proporcionando dos productos esenciales para la sociedad romano-bizantina: el pesado y la sal (Morrisson, 2005, 213–214; Laiou, Morrisson, 2007, 13–16). Como consecuencia, el interés por la elaboración de un Derecho marítimo tenía su punto de partida en el interés público, tanto por

¹ Este artículo se inscribe en el marco del proyecto de investigación titulado “El autor bizantino II” (Investigador principal: Juan Signes Codoñer. Universidad de Valladolid), subvencionado por el Ministerio de Economía y Competitividad de España (Referencia: FFI2015-65118-C2-1-P).

² Sobre esta obra hay una nutrida bibliografía a partir del nacimiento de la bizantinística jurídica a fines del siglo XIX, y sobre todo desde la aparición de la edición crítica del texto a cargo de Walter Ashburner (cf. infra nota 14); entre otras obras cabe señalar las siguientes: Azuni (1805), 527; Pardessus (1828), 209; Mortreuil (1843), 387; Zachariä von Lingenthal (1892), 16; Dareste (1905); Perugi (1914); Kreller (1921), 257; Wenger (1953), 687; Pieler (1979), 432, 441; Van der Wal, Lokin (1985), 73; Letsios (1996); Schminck (1999); Khalilieh (2006); Humphreys (2014), 179; Troianos (2015), 107.

³ Esto no deja de ser un lugar común: *vid.* al respecto, por todos, Ahrweiler (1967).

razones de defensa nacional como por razones económicas. La reglamentación jurídica de la navegación y de todas las diferentes formas de transporte por vía marítima fue siempre una preocupación agobiante para el legislador romano y bizantino. Pero al mismo tiempo, también se desarrollaron diversas tradiciones que gradualmente penetraron en el Derecho vigente, constituyendo una fuente importante del Derecho comercial de la época (Gaurier, 2004; Cerami, Di Porto, Petrucci, 2004, 266 y nota 25 (con lit.)).

La isla de Rodas fue un centro importante para el comercio⁴ y, fuera de toda duda, su Derecho tenía una posición dominante en la disciplina de los intercambios comerciales en el espacio mediterráneo. Parece ser cierto que las reglas jurídicas consuetudinarias de la isla de Rodas gozaban de gran aprecio entre los marinos que utilizaban las vías comerciales marítimas de la época⁵. Durante el periodo helenístico, Rodas se sacudió el dominio macedonio tras la muerte de Alejandro y estuvo gobernada con bastante independencia por parte de una oligarquía local de base comercial⁶, que consiguió imponer una suerte de hegemonía marítima en la zona del Egeo hasta la entrada en escena de Roma, en principio aliada de los rodios. Tras la conquista romana (batalla de Pidna del 168 a. C. y *foedus* del 164 a. C.), la isla se convirtió en un importante centro de irradiación cultural: Rodas era visitada por miembros de la aristocracia y de los sectores sociales más elevados de la metrópolis, que acudían a la escuela de retórica que estaba en aquel tiempo en auge⁷. Por este medio fueron exportados al mundo romano muchos saberes filosóficos y, asimismo, otros conocimientos, como fueron las reglas del Derecho marítimo de los rodios. Por consiguiente, no resulta en modo alguno extraño que realmente existiera una ley marítima (ya fuera “ley” en sentido formal o exclusivamente material) procedente de la isla de Rodas que hubiera sido tan importante como para que los mismos juristas romanos de los tres primeros siglos de nuestra era se refirieran a ella con valor normativo (*lex Rhodia*), dándole así la autoridad del propio Derecho romano⁸.

⁴ Ya desde la época de Alejandro Magno, por su posición geográfica estratégica en el levante mediterráneo, Rodas se destacó como estación intermedia en el tráfico comercial de trigo destinado al mar Egeo, y posteriormente también en el tráfico de armas, lo que facilitó su conversión en cabeza del comercio oriental en sustitución de Atenas: *vid.* Chic García (2009), 389.

⁵ Chic García (2009), 389. Sobre Rodas en época helenística y romana, *vid.* entre otros, Berthold (1984); Engberg-Pedersen, Gabrielsen, Hannestad y Zahle (eds.) (1999); Aragón Pérez (2012).

⁶ Aranda García (2016). El régimen político era formalmente una democracia, pero tanto Polibio como Diodoro y Cicerón alaban su carácter “moderado”: Polyb. 33.16.3; Diod. 20.81.2; Cic. *Rep.* 3.35.48. Sobre el tema, *vid.* Berthold (1984), 22.

⁷ La primera escuela de retórica en Rodas fue fundada por Esquines en torno al año 338 a.C. Se convirtió en alternativa exitosa frente a Atenas sobre todo en la época de dominación romana: *vid.* Enos (2004), esp. 187; Vanderspoel (2007), 127–133.

⁸ La *lex Rhodia* era ya conocida por los juristas romanos en el s. I a.C.: Alfeno Varo (puesto que un texto suyo sobre el tema es recogido por Paulo en un pasaje de su *epitome* a los Digesta de Alfeno, *vid.* D. 14.2.7), pero también Servio Sulpicio Rufo, Aulo Ofilio y Labeón (D. 12.2.2 pr. y D. 12.2.2.3). Cf. Huvelin (1929), 185.

No es, por tanto, nada sorprendente el hecho de que se mencionen de modo particular estas reglas en dos pasajes del Digesto (D. 14.2.1 y D. 14.2.9). El primero está extraído de una obra del jurista romano Paulo (s. III) y el segundo, en cambio, de Volusio Meciano (s. II)⁹, que presumiblemente escribió una monografía sobre la *lex Rhodia de iactu*:

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

D.14.2.9. *Volusius Maecianus ex lege Rhodia: Αξίως Εὐδαίμονος Νικομηδέως πρὸς Ἀντωνῖνον βασιλέα: Κύριε βασιλεῦ Ἀντωνῖνε, ναυφράγιον ποιήσαντες ἐν τῇ Ἰταλίᾳ διηπράγημην ὑπὸ τῶν δημοσίων τῶν τὰς Κυλάδας νήσους οἰκούντων. Ἀντωνῖνος εἶπεν Εὐδαίμονι: ἐγὼ μὲν τοῦ κόσμου κύριος, ὁ δὲ νόμος τῆς θαλάσσης. τῷ νόμῳ τῶν Ῥωδίων κρινέσθω τῷ ναυτικῷ, ἐν οἷς μήτις τῶν ἡμετέρων αὐτῷ νόμος ἐναωτιοῦται. τοῦτο δὲ αὐτὸ καὶ ὁ θεοτάτος Αὔγουστος ἔκρινεν.*

Pese a que se hayan expresado dudas en cuanto a la autenticidad de estos fragmentos, con la sospecha de que pudiera tratarse de intervenciones de los compiladores justinianos¹⁰, lo cierto es que, en todo caso, por las razones precitadas, estas reglas de Derecho marítimo de los rodios no debían de ser desconocidas para los juristas romanos. Con todo, en ninguno de los dos fragmentos se especifica el contenido de la “ley” de los rodios a la cual se está haciendo referencia. Por este motivo, con independencia de que en la *inscriptio* del título segundo del libro XIV del Digesto se hable de una *lex Rhodia de iactu*, no hay ninguna prueba cierta de que el Derecho de los rodios regulase realmente de manera específica las cuestiones referidas al abandono de las mercancías (*iactus*) para la salvación de la nave que sufre una avería seria. Por otra parte, la cuestión más genérica de la recepción por el Derecho romano de normas procedentes de un ordenamiento extranjero, incluso con un carácter complementario (como resulta de los pasajes del Digesto referidos a esta cuestión), no crea particulares dificultades, puesto que constituía un fenómeno nada inusual. Sin embargo, desafortunadamente, no es posible formular ninguna hipótesis sobre la datación de esa recepción de las normas procedentes de los rodios.

La conexión de la regulación de los “temas” del Derecho naval en las fuentes del Derecho romano a través del recurso a la tradición de los rodios continuó también en el Imperio bizantino. El texto al que nos referimos en esta sede (el *Nomos Rhodion nautikos*) constituye sin duda la más importante colección de disposiciones de Derecho marítimo de todo el período del Imperio bizantino. Se podría pensar a primera vista que este texto reproduce fielmente el texto original de las normas marítimas de los rodios. Sin embargo, teniendo en cuenta su estilo y su te-

⁹ Discípulo de Salvio Juliano y maestro de Derecho del futuro emperador Marco Aurelio; desarrolló una importante carrera oficial, como miembro del *consilium* con Antonino Pio (SHA *Ant. Pius* 12.1) y con los *divi fratres* (D. 37.14.17 pr.).

¹⁰ Vid. *Index Interpolationum*, s h. l. Cf. Rhodolakis (2007), 51.

nor, es imposible que el *Nomos Rhodion nautikos* que nos han dejado los bizantinos sea idéntico a la auténtica *lex Rhodia* antigua, aun cuando su compilador – en la última versión que ha llegado hasta nosotros – pretenda hacernos creer que bajo tal título nos está transmitiendo efectivamente ese texto.

En la edición crítica del texto que aún hoy se maneja (Ashburner, 1909, 1–56), la colección está estructurada en un proemio y dos partes. El proemio (preámbulo o prólogo, que los autores antiguos llamaban habitualmente ‘*confirmationes imperiales*’), nos ha llegado en dos versiones manuscritas de diferente extensión. En él se nos relata que una redacción de las leyes marítimas de los rodios fue ordenada sucesivamente por Tiberio y aprobada por diversos emperadores romanos (hasta Trajano). Se ha sostenido a menudo, con razón, que se trata de un texto espurio, añadido con posterioridad a la primera redacción, y no de un componente auténtico de la obra original¹¹. El texto debió de haber sido redactado, o bien en el siglo XI como ejercicio de una escuela de retórica, o bien en la escuela de Derecho (*Didaskalío ton nomon*) del patriarca Juan VIII Xifilino¹², o incluso en la Italia meridional, concretamente durante el tercer quinquenio del siglo X (Troianos, 2015, 108)¹³. En cualquier caso, el griego del *Nomos Rhodion nautikos* está demasiado cargado de elementos vulgares y ajenos a la lengua clásica como para considerarlo un texto original rodio antiguo; incluso en ciertos capítulos la terminología, la estilística y la sintaxis resultan tan oscuras que apenas se puede adivinar exactamente su alcance y contenido, incluso en comparación con otros elementos de evolución ulterior del griego bizantino (Van der Wal, Lokin, 1985, 73–74).

La primera de las dos partes de que se compone el texto auténtico contiene 19 capítulos (*kephálaia*), que afectan a cuestiones referidas a la colocación de los equipajes, la distribución de los espacios de la nave, las medidas de seguridad para el personal, la carga y los objetos de valor, así como el préstamo marítimo. Se trata, en general, de disposiciones muy breves, a veces de una sola oración simple. Esta parte fue elaborada seguramente antes de la codificación de Justiniano.

La segunda parte, en cambio, compuesta por 47 capítulos, constituye el núcleo fundamental de la colección, y regula fundamentalmente la temática del transporte por vía marítima. En ella se prevén asimismo cuestiones de carácter penal, la custodia de los objetos de valor, cuestiones de préstamo marítimo, el contenido del contrato de transporte marítimo, los presupuestos para el rechazo de la carga y la distribución de los daños en caso de avería, y, finalmente, la salvación de parte de la carga del naufragio y el montante de la compensación que debe recibir quien se haya sufrido la privación de algunos de sus objetos preciosos por el su-

¹¹ Solamente Godefroy (1654) cap. IX sostuvo en vano su autenticidad.

¹² Patriarca de Constantinopla entre 1064 y 1075, tras una carrera como juez y, posteriormente, nomophylax de la Escuela de Derecho de la capital del Imperio en los años 40 del siglo XI. Fue autor de una notable cantidad de escritos jurídicos relevantes: cf. Kazhdan (1991). Sobre la escuela jurídica constantinopolitana del s. XI, *vid.* ahora Chitwood (2017), 150–183.

¹³ Todas estas tesis han sido objeto recientemente de graves objeciones, con válidas argumentaciones, por parte de Rhodolakis (2007), 93.

ceso. Esta segunda parte, acompañada de Apéndices, ya presenta un aspecto más complejo y es fruto de una reelaboración de disposiciones contenidas en el Digesto en muchos casos, Sin embargo, no está claro cuándo se realizó exactamente la redacción final de esta segunda parte: según la opinión más extendida debió de hacerse entre los años 600 y 800 (Ashburner, 1909, cxii–cxiv; Humphreys, 2014, 185)¹⁴. En todo caso, el griego más o menos vulgar del texto parece corresponder propiamente al del periodo entre el 650 y el 800.

Desde el punto de vista sustancial, el conjunto de las normas del *Nomos Rhodion nautikos* se considera hoy un texto bastante avanzado, si se compara con el Derecho romano, por su tendencia a adaptarse a las exigencias del mercado, teniendo en cuenta los diferentes factores económicos y los intereses, a menudo muy enfrentados, de los diversos grupos sociales. Se ha sostenido (Triantaphyllopoulos, 1964) ue la norma en cuestión tendría como idea central la seguridad recíproca y la comunidad de intereses frente a los peligros del mar por parte del armador del buque, el cargador y los pasajeros, y tiene como objetivo en realidad la tutela del comercio marítimo, muy afectado en ese momento por el mal de la piratería.

Las disposiciones del Digesto relativas al Derecho marítimo fueron recogidas en el libro 53 de los Basílicos. Sin embargo, al mismo tiempo, en el título VIII de este libro se introdujo también en su totalidad (pero sin el proemio) el *Nomos Rhodion nautikos*. El motivo formal por el que este texto fue incorporado a los Basílicos es la referencia que se hace en D. 14.2.1 y D. 14.2.9 a las disposiciones de la *lex Rhodia* como regla vinculante, pero seguramente los motivos de fondo de los compiladores de época macedonia obedecen más bien al hecho de que se trataba de normas aplicadas en la práctica desde hacía siglos en el Mediterráneo oriental. Los elementos de prueba más fiables hacen pensar que esa incorporación del texto de la obra a los Basílicos fue realizada probablemente en el momento de composición original de esta obra en tiempos de León VI el Sabio (886–912) y no en una fase sucesiva, como se sostuvo en el pasado (Mortreuil, 1843, 401; Schminck, 1999, 171–173). El *Nomos Rhodion nautikos* se encuentra recogido, por tanto, en todos los textos derivados de los Basílicos (*Synopsis maior Basilicorum*, *Tipoucitus*, *Ecloga Basilicorum*, etc.), pero también en otras obras compilatorias del periodo bizantino medio y tardío (v. gr. *Synopsis minor Basilicorum*, *Ponima nomikon*, *Hexabiblos*...). Hay diversos manuscritos que transmiten el texto del *Nomos Rhodion nautikos* junto con otros supuestos *nomoi* del mismo periodo iconoclasta (*Nomos georgikos*, *Nomos stratiotikos*). Una nueva edición crítica reciente del libro 53 de los Basílicos – y por tanto también del texto ahí recogido del *Nomos Rhodion Nautikos* – se debe a Rhodolakis (2007)¹⁵, con traducción al griego moderno.

¹⁴ El estudioso alemán Andreas Schminck (1999) la retrasa hasta el primer mandato del patriarca Focio, es decir, entre el 858 y 867, pero es una tesis poco aceptada; cf. Burgmann (2009), 56.

¹⁵ Cf. supra nota 13.

Por lo que se refiere al tema central de la romana *lex Rhodia de iactu*, que es la cuestión de la regulación de la distribución de daños producidos como consecuencia de la “echazón” (*iactus*) al mar de mercancías transportadas por la nave en casos de grave peligro, cuando es el único medio de salvarla o alcanzar el éxito de la empresa, el *Nómos Rhodion Nautikos* contiene un buen número de disposiciones, de modo que la regulación de estos supuestos de avería también constituye el núcleo normativo de esta colección legislativa. Pero esta colección no toma prestado prácticamente ningún elemento de la legislación justiniana. En el Derecho romano es un principio conocido ya por los jurisconsultos de finales de la República según el cual, cuando, a consecuencia de una tempestad u otra perturbación marítima, se deba sacrificar una parte de la carga que se encontraba en el navío para salvar la nave o el grueso de la carga, la pérdida debe ser soportada proporcionalmente por los propietarios de las cosas salvadas. La regla romana viene perfectamente enunciada en el citado texto de Paulo, extraído del libro segundo de sus *sententiae* y recogido en D. 14.2.1.

Este principio se puso en práctica en Roma por medio de las acciones que nacían del contrato de *locatio conductio*: en virtud de la *locatio operis faciendi* concertada entre el armador de la nave y los propietarios de las mercancías objeto del transporte, el dueño de las *merces* sacrificadas tendrá la *actio conducti* para reclamar su parte correspondiente a la indemnización debida por los dueños de las mercancías salvadas. Esto viene regulado por el mencionado texto de Volusio Meciano recogido en D. 14.2.2, que pretende ser un fragmento de la auténtica *lex Rhodia*: (...) τῷ νόμῳ τῶν Ῥωδίων κρινέσθω τῷ ναυτικῷ, ἐν οἷς μήτις τῶν ἡμετέρων αὐτῷ νόμος ἐναωτιοῦται.

En definitiva, según esto, la norma establecía una comunidad de riesgos entre los demandados (los propietarios de las mercancías salvadas) y los demandantes (los propietarios que han sufrido daños patrimoniales como consecuencia de la situación de necesidad) con base en el principio de un trato igualitario (*aequitas contributionis*).

La legislación bizantina, según se desprende de la deficiente transmisión del libro 53 de los Basílicos, admitió sin grandes variaciones la regulación romana. El principio de la comunidad de riesgos se encuentra recogido asimismo en los Basílicos (B. 53.3.1): (...) κοινοποιεῖται γὰρ ἡ ζημία τῆς διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν ἀποβολῆς. El caso típico sigue siendo en las leyes bizantinas el de la avería gruesa y la echazón. Sin embargo, el *Nomos Rhodion nautikos* se aparta en diversas prescripciones de las reglas de la tradición, lo que ha hecho decir al mayor estudioso de esta fuente (Walter Ashburner) lo siguiente: “the Sea-Law (...) has an entirely different doctrine of contribution” (Ashburner, 1909, cxi), y esta diferencia de tratamiento es la que más ha hecho dudar a los estudiosos que el texto fuera verdaderamente parte originaria de los Basílicos. Pero el núcleo de esa colección sigue siendo el de las normas que regulan los casos de la avería gruesa y la echazón, y también son las que han tenido mayor influencia en diversas

normas de Derecho marítimo medieval y moderno (como p. ej. en oriente, el *Khalilieh* islámico; en occidente, las *Tabule di Amalfi* [*Consuetudines Amalfitanae*], *Notules commerciales d'Amaldric*, *Statuti Ancoritani*, *Consuetudines Bari*, *Statuta di Cattaro*, *Leges Genuenses*, *Breve Curiae Maris Pisanae*, *Livre del Consulat del Mar*, *Costums de Tortosa*, etc.).

La más importante de las normas del *Nomos Rhodion nautikos* que regulan esta materia *sensu proprio* es N.N. III 9:

Ἐάν περι ἐκβολῆς βουλευσῆται ὁ ναυκληρός, ἐρεπωτάτω τοὺς ἐπιβάτας οἷς χρήματα ἔστιν ἐν τῷ πλοίῳ. ὃ, τι δὲ ἐάν γένηται, τοῦτο ψήφοον ποιεῖτωσαν. συμβελλέσθωσαν δὲ εἰς συμβολὴν καὶ τὰ χρήματα· στρώματα δὲ καὶ ἱμάτια καὶ σκευὴ πάντα ἐκτιμάσθω, καὶ ἐάν γένηται ἐκβολή, τῷ ναυκλήρῳ καὶ τοῖς ἐπιβάταις μὴ πλείονος λίτρας μιᾶς, κυβερνήτῃ δὲ καὶ πρῶρεϊ μὴ πλείονος ἡμιλίτρου, αὐτῇ γράματα τρία. παῖδες καὶ εἴ τις ἄλλος συμπλέει μὴ ἐπὶ πράσει ἀγόμενος κατὰ τιμὴν ὧν· ἐάν δὲ τις ἐπὶ πράσει ἄγῃται κατὰ δύο μῆνας. κατὰ τοῦτο δὲ καὶ ἐάν χρήματα ἀφαρπαγῇ ὑπὸ πολεμίων ἢ ληστῶν ἢ στρατεία κοινῇ σὺν τῶν διαφερόντων τοῖς ναύταις, καὶ ταῦτα εἰς τὸν συμψηφισμὸν εἰσερχέσθωσαν καὶ κατὰ τὸ αὐτὸ συμβαλλέσθω. εἰ δὲ σύμφωνον κερδοκοινωνίας ἐστί, μετὰ τὸ ἅπαντα συμψηφισθῆναι τὰ ἐν τῷ πλοίῳ καὶ τὸ πλοῖον, κατὰ τὸ κέρδος ἕκαστος ἐπιγινωσκέτω καὶ τὴν προσγενομένην ζημίαν.

En la práctica esta regla significaba que, en caso de que ciertas mercancías (ropas de cama, vestidos, utillaje, etc.) fuesen afectadas por la echazón, las pretensiones de compensación por parte de determinadas personas no debían sobrepasar los límites establecidos en la norma, a saber, en caso del capitán o los pasajeros, una *litra* (equivalente a 60 monedas de plata); en el caso del timonel y los oficiales, media *litra*; y en el caso de los marineros, tres *grammata* (piezas de plata equivalentes a 1/12 de una onza de oro) (Grierson, 1999; Entwistle, 2002, 611). La regla se aplicaba también en caso de robo por asalto de enemigos o piratas.

La regulación de N.N. III 38 trata de los daños y la echazón en caso de un barco cargado con trigo y fletado por un comerciante:

Ἐάν πλοῖον πεφορτωμένον σίτον ἐν ζάλῃ καταληφθῆ, ὁ ναύκληρος διφθέρας παρεχέτω καὶ οἱ ναῦται ἀντλείωσαν. εἰ δὲ ἀμελήσωσι καὶ βραχῇ ὁ φόρτος ἐκ τῆς ἀντλίας, οἱ ναῦται ζημιούσθωσαν, εἰ δὲ ἀπὸ ζάλης ὁ φόρτος ἀδικηθῆ, ἐπιγινωσκέτωσαν τὴν ζημίαν ὃ τε ναύκληρος καὶ οἱ ναῦται ἅμα τῷ ἐμπόρῳ, τὰς δὲ ἕξ ἑκατοστὰς τῶν σωζομένων κοιμιζέσθω ὁ ναύκληρος ἅμα τοῦ πλοίου καὶ τοῖς ναύταις. ἀποβολῆς δὲ εἰς θάλασσαν γενομένης, ὁ ἔμπορος πρῶτος ριπτέτω καὶ οὕτως οἱ ναῦται ἐπιχειρεῖτωσαν. μετὰ δὲ τοῦτο μηδεὶς τῶν ναυτῶν σύλα ποιήσῃ· εἰ δὲ ποιήσῃ, διπλᾶ ἀποδιδότω ὁ ἐπιβαλλόμενος καὶ τοῦ κέρδους παντὸς ἐκπιπτέτω.

Un caso especial de reparto de daños entre el armador del buque y el que ha contratado el transporte, cuando este se trata de un comerciante o una sociedad, se regula en N.N. III 27:

Ἐάν πλοῖον ἀπέρχεται εἰς γόμενον ἐμπόρου ἢ κοινωνίας, συμβῆ δὲ τὸ πλοῖον παθεῖν ἢ διαφθαρεῖν κατὰ ἀμέλειαν ναυτῶν ἢ τοῦ ναυκλήρου, ἀκίνδυνα εἶτω τὰ φορτία τὰ ἐν ὄρια κείμενα. εἰ μαρτυρηθῆ ὅτι ζάλης γενομένης ἀπώλετο, εἰς συμβολὴν ἐρχέσθωσαν τὰ σωζόμενα τοῦ πλοίου ἅμα καὶ φορτίοις, τὰ δὲ ἡμίναυλα κατεχέτω ὁ ναύκληρος. ἐάν δὲ τις ἀρνήσῃται τὴν

κοινωνίαν καὶ ἐλεγχθῆ ὑπὸ μαρτύρων τριῶν, τὴν μὲν κοινωνίαν ἀποδιδότω, τῆς δὲ ἀρνήσεως τὴν τιμωρίαν ὑπομενέτω.

En las reglas del *Nomos Rhodion Nautikos* se tratan diversos casos que pueden producirse durante el transporte, desde el cargamento durante el flete del barco hasta la llegada a puerto y la descarga. En este contexto son importantes las normas establecidas en N.N. III 29–31:

29. Ἐάν ὁ ἔμπορος ἐν τῷ τόπῳ ὅθεν συγγράφονται μὴ παράσχη τὰ φορτία πληρωθείσης τῆς προθεσμίας, καὶ συμβῆ ἀπὸ πειρατείας ἢ πυρκαϊᾶς ἢ ναυαγίου ἀπώλειαν γενέσθαι, ἐφορᾶν πᾶσαν τὴν ζημίαν τοῦ πλοίου τὸν ἔμπορον. ἐὰν δὲ μὴ πληρωθέντων τῶν ἡμερῶν τῆς προθεσμίας συμβῆ τι τῶν εἰρημένων, εἰς συμβολὴν ἐρχέσθωσαν.

30. Ἐάν ὁ ἔμπορος φορτώσας τὸ πλοῖον, χρυσίον δὲ ἔσται μετ' αὐτοῦ, καὶ τι τῶν κατὰ θάλασσαν κινδύνων συμβῆ παθεῖν τὸ πλοῖον καὶ ὁ φόρτος ἀπόληται καὶ τὸ πλοῖον διαλυθῆ, τὰ ἐκ τοῦ πλοίου σωζόμεθα καὶ τοῦ φόρτου εἰς συμβολὴν ἐρχέσθωσαν, τὸ δὲ χρυσίον τοῦ ἐμπόρου ἐκκομιζέτω μεθ' ἑαυτοῦ, δεκάτας δὲ ἀποδιδότω. ἐὰν δὲ μὴ τι τῶν σκευῶν τοῦ πλοίου κατασχῶν ἐσώθη, τὰ ἡμίναυλα ἀπὸ τῶν ἐγγράφων παρεχέτω· εἰ δὲ τι τῶν σκευῶν τοῦ πλοίου κατασχῶν ἐσώθη, πέμπτας πιφερέτω.

31. Ἐάν ὁ ἔμπορος φορτώσῃ τὸ πλοῖον καὶ τι συμβῆ τῷ πλοίῳ, τὰ σωζόμενα πάντα εἰς συμβολὴν ἐρχέσθωσαν ἐκάτερα· τὸ δὲ ἀργύριον ἐὰν σώζηται, πέμπτας ἐπιδιδότω· ὁ δὲ ναύκληρος καὶ οἱ ναῦται βοθηθείας παρεχέτωσαν εἰς τὸ σῶσαι.

Las reglas que determinan la parte de los bienes valiosos (sobre todo oro y plata) contenidas en los κεφάλαια 30 y 31 forman parte más bien de las normas que regulan el salvamento, ya que se observan importantes diferencias con el tratamiento que se da a los demás casos de despojo de mercancías, compensación de daños y tratamiento de los damnificados.

También son relevantes los casos contenidos en N.N. III 33, 35 y 39:

33. Ἐάν ὁ ναύκληρος θεῖς τὰ φορτία ἐπὶ τῷ τόπῳ τῶν συνθηκῶν καὶ τι πάθῃ τὸ πλοῖον, τὸ μὲν ναῦλον εἰς πλήρες εἰσκομιζέσθω ὁ ναύκληρος ὑπὸ τοῦ ἐμπόρου; τὰ δὲ ἐν ὄρια ἐκβεβλημένα ἀκίνδυνα εἶναι ὑπὸ τῶν συμπλεόντων τοῦ πλοίου μετὰ τοῦ πλοίου, τὰ δὲ εὐρισκόμενα ἐν τῷ πλοίῳ ἅμα τοῦ πλοίου εἰς συμβολὴν ἐρχέσθωσαν.

35. Ἐάν πλοῖον ἐκβολὴν ποιήσῃται τῆς καταρτίας αὐτομάτως ἀποβαλλομένης, πάντες οἱ ἔμποροι καὶ τὰ φορτία καὶ τὸ πλοῖον σωθέντα εἰς συμβολὴν ἐρχέσθωσαν.

39. Ἐάν πλοῖον μεστὸν σίτου ἢ οἴνου ἢ ἐλαίου ἀρμενίζον βουλήσει τοῦ ναυκλήρου καὶ τῶν ναυτῶν χαλασάντων τὰ ἄρμενα καὶ εἰσέλθῃ τὸ πλοῖον εἰς τόπον ἢ ἐν ἀκτῇ μὴ βουλομένου τοῦ ἐμπόρου καὶ συμβῆ ἀπώλειαν γενέσθαι τοῦ πλοίου, τὸν δὲ γόμον ἢ τὰ φορτία σωθῆναι, ἀκίνδυνον εἶναι τὸν ἔμπορον ἐκ τῆς ζημίας τοῦ πλοίου, ἐπειδὴ οὐκ ἐβούλετο εἰσελθεῖν εἰς τὸν τόπον ἐκεῖνον. εἰ δὲ ἀρμενίζοντος τοῦ πλοίου εἴτῃ ὁ ἔμπορος τῷ ναυκλήρῳ ἐν τῷ τόπῳ τούτῳ χρήζω εἰσελθεῖν, τοῦ τόπου μὴ ἐγκειμένου ἐν τοῖς ἐγγράφοις, καὶ συμβῆ ἀπώλειαν γενέσθαι τοῦ πλοίου τὰ δὲ φορτία σωθῆναι, ἀπολαμβανέτω ὁ ναύκληρος τὸ πλοῖον σῶον ἀπὸ τοῦ ἐμπόρου. εἰ δὲ βουλήσει τῶν ἀμφοτέρων ἀποβάλληται τὸ πλοῖον, πάντα εἰς συμβολὴν ἐρχέσθωσαν.

Una regulación importante del *Nomos Rhodion nautikos*, que ha de observarse como una medida de precaución para salvaguardar la seguridad del tráfico marítimo, es la contenida en N.N. III. 36:

Ἐάν πλοῖον ἀρμενίζων ἔλθῃ ἐπάνω πλοίου ἐτροῦ ὀρμοῦντος ἢ χαλάσαντος τὰ ἄρμενα ἡμέρας οὔσης, πᾶσαν τὴν συντριβὴν καὶ τὴν ἀπώλειαν ἐφροσᾶν τὸν τε ναύκληρον καὶ τοὺς ἐμπλέοντας. λοιπὸν δὲ καὶ τὸ φορτίον εἰς συμβολὴν ἐρχέσθω. εἰ δὲ ταῦτα γυκτὸς οὔσης συμβῆ, ὁ τὰ ἄρμενα χαλάσας πῦρ ἀπτ. εἰ δὲ καὶ πῦρ οὐκ ἔχει, χρυαγὰς παρεχέτω. εἰ δὲ ἀμελήσας ποιῆσαι καὶ συμβῆ ἀπώλειαν, ἑαυτὸν ἀπώλεσεν, εἰ ταῦτα οὕτως μαρτυρηθῶσιν. εἰ δὲ καὶ ὁ ἀρμενιστὴς ἀμελήσας καὶ ὁ βιγλοφόρος ἀποκοιμηθῆ, ὡς εἰς βράχην ἀπώλετο ὁ ἀρμενίζων καὶ ὄν κρούσει ἀζήμιον φυλλαττέτω.

La doctrina romana sobre la colisión y el abordaje se distingue de las líneas directrices trazadas en el *Nomos Rhodion nautikos* fundamentalmente en que se concede una acción contra los oficiales de proa y el timonel de la nave embestida (D. 9.2.29). Esta regulación romana sí fue admitida, en cambio, en los *Basílicos* (B. 53.2.8)¹⁶.

Puesto que los presupuestos de una *derelictio* formal no se cumplen si se arroja la mercancía para salvar la nave en caso de peligro en el mar, estos objetos no son contados entre las *res derelictae* según el Derecho romano; es decir, que a pesar de la pérdida de la posesión de los bienes, estos permanecían en propiedad de sus dueños y, por tanto, si estos bienes eran sustraídos o robados, no podían ser objeto de usucapión (*res furtivae*). Estos principios del Derecho romano determinan también la tendencia de la regulación del *Nomos Rhodion nautikos* en N.N. III 46 y, sobre todo, N.N. III 47:

46. Ἐάν κάραβος ἀπὸ ἰδίου πλοίου τὰ σχοῖνα διαρρήξας ἀπόληται ἅμα καὶ τοῖς ἐμπλέουσιν ἐν αὐτῷ, ἐάν οἱ πλοντες ἀπόλωνται ἢ ἀποθάνωσι, τὸν μισθὸν τὸν ἐνιαυσιαῖον ἀποδιδότω ὁ ναύκληρος εἰς πληρὸς τοῦ ἐνιαυτοῦ τοῖς τούτων κληρονόμοις. ὁ δὲ τὸν κάραβον ἀποσώζων σὺν τῶν ἐφορκίων, καθὼς ἐν ἀληθείᾳ εὐρίσκει, πάντα ἀποδώσει, λαμβάνων οὐ ἀποσώζει τὸ πέμπτον μέρος.

47. Ἐάν χρθσίον ἢ ἀργύριον ἢ ἕτερόν τι ἐκ βυθοῦ ἐπαρθῆ ἀπὸ ὀργυῶν ὀκτώ, λαμβνέτω ὁ ἀποσώζων τὸ τρίτον μέρος. ἀπὸ δὲ ὀργυῶν δεκαπέντε, λαμβνέτω ὁ ἀποσώζων τὸ ἡμισυ διὰ τὸν κίνδυνον τοῦ βυθοῦ. τῶν δὲ ἐκριπτομένων ἀπὸ θάλασσης εἰς γῆν καὶ εὐρισκομένων ἐπὶ πῆχυν ἔνα, λαμβανέτω ὁ ἀποσώζων δέκατον μέρος τῶν ἀποσωζομένων.

Los bienes arrojados en caso de avería o naufragio permanecen en propiedad de sus dueños según la regla romana también en los *Basílicos* (B. 53.3.8; cfr. B. 53.3.23)¹⁷. El robo de bienes procedentes de un naufragio es perseguible penalmente también según esta codificación (B. 53.3.19; 25; 31; 35; 43; 48). En cambio, León VI el Sabio, en su *Nov.* 64 (Noailles, Dain, 1944, 234–237), cita una ley antigua

¹⁶ Ἐάν πλοῖον καταποντίσῃ ἕτερον ἐρχόμενον κατ' αὐτοῦ, ἐνάγεται ὁ πωρεὺς ἢ ὁ κυβερνήτης· εἰ δὲ ἐξ ὑπερβολῆς χειμῶνος τοῦτο γέγονεν, οὐκ ἐνάγεται ὁ δεσπότης. Εἰ δὲ δι' ἀμέλειαν τῶν ναυτῶν συνέβῃ, ἀρκεῖ ὁ *Aquilios* (= D. 9.2.29.4).

¹⁷ B. 53.3.8; cf. B. 53.3.23.

según la cual el robo de bienes procedentes de un naufragio se castiga con la pena de muerte:

Ἐκεῖνο δὲ λίαν θαυμάζω πῶς ὁ τὰ ἐκ θαλαττίου κινδύνου ἀποκρυπτόμενος τοσοῦτον ἔδοξεν ἁμαρτεῖν ὥστε θάνατον ἐπάγειν αὐτῷ τὴν τοιαύτην ἁμαρτίαν. Ὅτι μὲν γὰρ ἁμαρτίαν οὐ μετρίαν τολμᾷ, ἐκείνους ἀποστερεῶν τῶν ἰδίων οἷς ἴσως καὶ παρ' ἑαυτοῦ ἐπαρκῶν τις εἰς ἔλεον καταστάς οὐκ ἂν ἦν περ φέρουσι διὰ τῶν ἐγκάτων ὀδύνην καταπραῦνων ὀφθεῖη – εἰκὸς γὰρ πολλὴν ζημίαν καὶ τῶν ὄντων ἀποβολὴν ὑπομεῖναι – τοῦτο τῶν φαινομένων ἐστίν. Ὅτι δὲ χρὴ ζωῆς ἀποστερεῖσθαι τοὺς καθ' ὃν ἡ ἐκπληξίς ἔχει τὴν χώραν, τοῦτο συνιδεῖν οὐκ ἔχω. Τί γὰρ τοσοῦτον ἀφειλετο, ὃ γένοιτ' ἂν ἰσοστάσιον ψυχῆς ἢ τὴν εἰσπραξίν κατακρίνεται; Κάκιστος μὲν οὖν καὶ ἀλιτήριος ὁ τοιοῦτου κέρδους ἐλάττων, τοῦτο δὴ τὸ παρ' ἐνίων γινόμενον, περισυλῶν τεθηκότας· οὐ μὴν ἡ πονηρία τοιαύτης ἀξία δίκης. Οὐ γὰρ δίκαιον ἀντι πράγματος ὕλικοῦ καὶ ρέοντος αἴυλον καὶ ἀθάνατον πρᾶγμα τὴν ψυχὴν λαμβάνειν. Εἰ γὰρ πολλάκις οὐδὲ ἐν πράγμασιν ὕλης τιμωμένη ἡ ζημία πολλὴν τὴν ὑπερβολὴν ἔχει ἵνα μὴ τῷ ὑπερβάλλοντι ὥσπερ τινὰ περίοδον ἡ ἀδικία λαμβάνη, πῶς οὕτως ἀστάθμητος ζημία καταλάβοι τοὺς ἀποκρυσμαμένους τὰ τῶν ναυαγούντων, οὐκ οὔσης τῆς ὑπερβολῆς λόγῳ ῥητῆς ἦν πρὸς τὸ ἀδίκημα ἢ εἰσπραξίς ἀποφέρεται;

Κελεύομεν οὖν καὶ τοῦτο μηκέτι οὕτως εὐθύνεσθαι, ἀλλ' ἀντι τοῦ παρακατασχεθέντος εἶδους ἀποτιννύειν τετραπλοῦν τὸν ἀποκρυσμῶνον, καὶ τοιαύτη δίκη ὀρίζεσθαι τὸ ἁμάρτημα.

Que se sepa, no había en tiempos de León ninguna ley de ese tipo en vigor, por lo que se presume que esa norma debía de ser de origen consuetudinario, pero no tenemos constancia de ello. Todo lo que afecta al castigo de estos delitos es bastante poco claro, especialmente porque el texto literal del libro 53 de los *Basílicos* no ha sido transmitido y hay que basarse en las restituciones del mismo que pueden hacerse a través de otras fuentes. De ahí que tampoco podamos asegurar si esa norma antigua formaría parte del tenor original del *Nomos Rhodion nautikos*, si bien nada de eso encontramos en el estado actual de su transmisión.

Literatura

- Ahrweiler, H. (1967), *Byzance et la mer: La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII^e-XV^e siècles*, Paris.
- Aragón Pérez, A. (2012), Rodas desde el siglo IV a. C. hasta la conquista romana, *Ab Initio* 6, pp. 2–28.
- Aranda García, J.A. (2016), Rodas. El poder político de la aristocracia comercial, *La Razón Histórica* 32, pp. 109–131.
- Ashburner, W. (1909), *The Rhodian Sea-law*, Oxford (= Aalen 1976 = New York 2001).
- Azuni, D.A. (1805), *Droit maritime de l'Europe*, vol. 1, Paris.
- Berthold, R.M. (1984), *Rhodes in the Hellenistic Age*, Itaca–London.
- Burgmann, L. (2009), Die nomoi Stratiotikos, Georgikos und Nautikos, *Zbornik Radova Vizantološkog Instituta* 49, pp. 53–64.
- Cerami, P., Di Porto, A., Petrucci, A. (2004), *Diritto commerciale romano. Profilo storico*, Torino.
- Chic García, G. (2009), *El comercio y el Mediterráneo en la Antigüedad*, Madrid.
- Chitwood, Z. (2017), *Byzantine Legal Culture and the Roman Legal Tradition, 867–1056*, Cambridge.

- Dareste, R. (1905), *La Lex Rhodia*, *RHDFÉ* 29, pp. 429–448 (= *Rev. Phil.* 29, pp. 1–20 = *Nouvelles Études d'Histoire de Droit*, 3e série, Paris 1906, pp. 93–114).
- Entwistle, C. (2002), *Byzantine Weights*, [En:] A.E. Laiou (ed.), *The Economic History of Byzantium. From the Seventh through the Fifteenth Century*, vol. 2, Washington, pp. 611–614.
- Engberg-Pedersen, P.B.T., Gabrielsen, V., Hannestad, L. y Zahle, J. (eds.) (1999), *Hellenistic Rhodes. Politics, Culture, and Society*, Aarhus.
- Enos, R.L. (2004), *Roman Rhetoric: Revolution and the Greek Influence*, West Lafayette (Indiana).
- Gaurier, D. (2004), *Le Droit maritime romain*, Rennes.
- Godefroy, J. (1654), *De Imperio Maris et de Iure Naufragii Colligendi Legeque Rhodia úπόμνεμα, Ex Iure Romano, Ad Legem Αζίωσις, seu Legem Deprecatio*, 9. *Digestis de L. Rhodia de Iactu*, Genevae.
- Grierson, P. (1999), *Byzantine Coinage*, Washington.
- Humphreys, M.T.G. (2014), *Law, Power, and Imperial Ideology in the Iconoclast Era: c. 680–850*, Oxford.
- Huvelin, P. (1929), *Études d'histoire du droit commercial romain*, Paris.
- Kazhdan, A. (1991), *John Xiphilinos*, [En:] A. Kazhdan (ed.), *The Oxford Dictionary of Byzantium*, New York–Oxford, p. 1054.
- Khalilieh, H.S. (2006), *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800–1050). The Kitāb Akriyat al-Sufun vis-à-vis the Nomos Rhodion Nautikos*, Leiden–Boston.
- Kreller, H. (1921), *Lex Rhodia. Untersuchungen zur Quellengeschichte des römischen Seerechts*, *Zeitschrift für das Gesante Handelsrecht und Konkursrecht* 85, pp. 257–280.
- Laiou, A.E., Morriison, C. (2007), *The Byzantine Economy*, Cambridge.
- Letsios, D.G. (1996), *Νόμος Ῥοδίων Ναυτικός. Das Seegesetz der Rhodier. Untersuchungen zu Seerecht und Handelsschiffahrt in Byzanz, Rhodos*.
- Morriison, C. (dir.) (2004), *Le monde byzantin*, vol. 1, *L'Empire romain d'Orient (330–641)*, Paris.
- Mortreuil, J.-A.-B. (1843), *Histoire du droit byzantine ou du droit romain dans l'empire d'Orient*, vol. 1, Paris (= reed. Osnabrück 1966).
- Noailles, P., Dain, A. (1944), *Les Nouvelles de Léon VI le Sage*, Paris.
- Pardessus, J.M. (1828), *Us et coutumes de la mer, ou Collection des lois maritimes antérieures des peuples de l'Antiquité et du Moyen Âge*, vol. 1, Paris.
- Perugi, G.L. (1914), *La Legge dei Rodi: contributo allo studio del Diritto Bizantino*, *Roma e l'Oriente* 4, pp. 11–22, 74–88, 140–154.
- Rhodolakis, R. (2007), *Απο το Νομο Ροδιο στο 53ο βιβλιο το Βασιλικων. Συμολυ στη μελετη του Βιζαντινου δικαιου*, Athena.
- Rostovtzeff, M. (1972), *Historia social y económica del Imperio Romano* (trad. esp. de L. López Ballesteros), vol. 1, Madrid.
- Schminck, A. (1999), *Probleme der sog. Νόμος Ῥοδίων Ναυτικός*, [En:] E. Chrysos, D. Letsios, H.A. Richter y R. Stupperich (hrsg.), *Griechenland und das Meer*, Mannheim–Möhnsee, pp. 171–178.
- Troianos, S. (2015), *Le fonti del diritto bizantino* (trad. ital. de la 3ª ed. griega a cargo de P. Buongiorno), Torino.
- Tryantaphyllopoulos, J. (1964), *Varia Graeco-Romana*, [En:] *Syntelesia Arangio Ruiz*, vol. 2, Napoli, pp. 903–908.
- Van Der Wal, N., Lokin, J.H.A. (1985), *Historiae iuris graeco-romani delineatio: Les sources du droit byzantin de 300 à 1453*, Groningen.

- Vanderspoel, J. (2007), *Hellenistic Rhetoric in Theory and Practice*, [En:] I. Worthington (ed.), *A Companion to Greek Rhetoric*, Malden–Oxford, pp.124–138.
- Wenger, L. (1953), *Die Quellen des römischen Rechts*, Vienna.
- Zachariä von Lingenthal, K.E. (1892), *Geschichte des griechisch-römischen Rechts*, Berlin (= reed. Aalen 1955).

Francisco J. Andrés Santos

LOS RIESGOS DEL MAR EN EL *NOMOS RHODION NAUTIKOS*

The article is aimed to present a brief discussion of several chapters of the *Nomos Rhodion Nautikos* concerning the obligation of contribution for different persons taking part in a contract of carriage by sea, in case some of the goods had to be thrown overboard by the ship's master to save the vessel. It is shown how deep the differences between the Roman regulation and the Byzantine one could be, and it is attempted to explain the reasons why these differences might have emerged.