

“La Responsabilidad de los dueños de posadas, establos y navíos. Antecedentes Romanistas y su recepción en el Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación Argentina.”

Por: Mariana Verónica Sconda¹

I. Introducción

El Derecho Romano consagró la responsabilidad de los dueños de posadas, establos o navíos, cuando por su culpa, o de sus dependientes se hubiera cometido un daño a las mercaderías dejadas en esos lugares, así surgió el pacto de *recepta nautarum*, *cauponum*, *stabularium*. En un primer momento a los damnificados se les concedió la *actio locati* o la *actio conducti* o en su defecto, si el transporte era gratuito la *actio depositi*, pero las mismas resultaban insuficientes. Es por ello, que el pretor otorgó una *actio in factum*, que fue la *actio de recepto*, que era más amplia que las anteriores. En el Derecho Justiniano se configuró como un hecho ilícito cuasidelictual la responsabilidad de los *nautae*, *caupones*, y *stabularii*, por los daños cometidos por sus dependientes.

El Código Civil Argentino de Vélez establecía en el artículo 1113 la responsabilidad por el hecho de otro en los casos que la ley autorizaba al damnificado a reclamar a quien, sin haber realizado el acto que causa daño, debía indemnizarlo, debido a su vinculación con el victimario, es decir, que hacía referencia a la relación de dependencia genérica. Luego contempló algunas situaciones de dependencia en particular, como el caso del artículo 1118 por el cual resultaban responsables del daño causado por sus agentes o empleados, los dueños de hoteles, casas públicas de hospedaje y de establecimientos públi-

1 Profesora Ajunta de Derecho Romano y Jefa de Trabajos Prácticos Ordinaria de las Facultades de Derecho de las Universidades de Buenos Aires, Flores y Católica de Salta; integrante como investigadora formada del Proyecto de Investigación “Una mirada romanista a al Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación” (D - 001).

cos de todo género, y el artículo 1119, 1º parte, sobre la responsabilidad de los capitanes de buques y patrones de embarcaciones, respecto de los perjuicios ocasionados por su tripulación.²

Actualmente el Nuevo Código Civil y Comercial en el Libro III “De los Derecho Personales”, en el Título IV, “Contratos en Particular”, en el Capítulo 11, “Depósito”, en la Sección 1, trata sobre las “Disposiciones generales” en los artículos 1356 a a 1366. En la Sección 3, regula sobre el “Depósito Necesario” y hace mención en el art. 1369 al depósito en hoteles y el art. 1370, establece la responsabilidad del hotelero por los daños y pérdidas sufridos por los viajeros en sus cosas. No se hace referencia específica respecto al tema de la responsabilidad de los dueños de navíos o embarcaciones, pero en mismo Libro III, en el Título IV “Contratos en particular”, en el Capítulo 7, sobre “Transporte”, en la Sección 1º, trata sobre las “Disposiciones generales”, los art.1280 a 1287. En la Sección 2º, sobre el “Transporte de personas”, en el art. 1291, se establece que el transportista responde por siniestros que afecten al pasajero y por la avería y pérdida de sus cosas. Por último en la Sección 3º, sobre el “Transporte de cosas”, el art. 1306 dispone que el transportista está obligado a entregar la carga en el mismo estado en que la recibió y agrega el art. 1310 que el transportista puede convenir que responde si se prueba su culpa en caso de cosas frágiles, mal acondicionadas, sujetas a fácil deterioro, de animales o de transportes especiales.³

II. Antecedentes Romanísticos de la Responsabilidad de los dueños de posadas, establos y navíos por los daños causados por sus dependientes

Los *caupones* eran los comerciantes al minoreo, taberneros, posaderos o mesoneros. Etimológicamente proviene del griego *capelos*, que portaba una significaci-

2 LLAMBÍAS, J.; *Tratado de Derecho Civil: Obligaciones. Tomo IV.- A.*; Bs. As. 2005, Ed. Lexis Nexis, Abeledo Perrot, pág. 218. “Vélez siguió la inspiración del Código Francés (art. 1384), de los Códigos de Luisiana (art. 2299), de Nápoles (art. 1388), Sardo (art. 1502) Holandés (art. 1403) y del Proyecto de Código Civil Español de García Goyena (art.1901)”. ALTERINI, A., AMEAL, O. y LÓPEZ CABANA, R.; *Derecho de Obligaciones Civiles y Comerciales*, Bs. As. 1996, Ed. Abeledo Perrot, pág. 692. TRIGO REPRESAS, F.; y LÓPEZ MESA, M.; *Tratado de la Responsabilidad Civil. Tomo IV*; Bs As., 2011, La Ley, págs. 799 y 824 y ss.

3 BUERES, A., *Código Civil y Comercial de la Nación. Analizado, comparado, concordado. Tomo I*, Bs. As. 2015, Ed. Hammurabi, págs. 706 y ss. y 739 y ss.

ón peyorativa, equivalente a falsificadores, en alusión a la difundida corruptela de adulterar el alcohol que se servía a la concurrencia en esos sitios. La voz *stabularii*, significaba mesonero de segunda o dueño de un prostíbulo. Tanto los *caupones* como los *stabularii*, poseían un establo anexo a sus negocios. Los *nautae*, del griego antiguo *naútes*, eran los marineros o transportistas marítimos.⁴

Las personas que debían realizar un viaje por tierra o por agua, corrían una serie de riesgos. Si tenían que atravesar una ciudad ya sea a caballo o con un carruaje, la travesía abarcaba más de una jornada, por lo que se veían obligados a pasar la noche en un albergue, y sus bienes, tanto los que llevaban consigo, como también el vehículo y los caballos eran guardados en una caballeriza corriendo grandes riesgos. Con más razón quienes debían efectuar un viaje en una nave, corrían el peligro de la seguridad de los bienes transportados en ella. Por ello, el Derecho Romano reguló la responsabilidad de los *caupones*, *stabularri* y *nautas*.⁵

El pretor protegió a los viajeros concediéndoles acciones que se dirigirán contra los dueños de posadas, caballerizas y de navíos, respondiendo no sólo por los hechos propios sino también por sus empleados, esclavos o un tercero cualquiera. Sobre ellos pesó una responsabilidad más acentuada ya que se celebraba un pacto expreso, aunque no formal entre las partes, denominado *receptum res salva fores*, por el cual el, *caupa*, el *stabularius* y el *nauta*, asumían la responsabilidad de salvaguardar las mercaderías recibidas para ser transportadas por mar, así como las demás cosas introducidas en la nave, posada o establo por sus respectivos clientes. Esta concepción sobre el modo de concluir el *receptum* se apoya etimológicamente en el significado del verbo *recipere* traducido como “prometer” o “prometerse”. De las múltiples acepciones que tiene este verbo, la doctrina ha venido refiriendo al *receptum nautarum*, *cauponum et stabulariorum* por un lado, el sentido material de “aceptar” o “recibir” y, por otro, el técnico- jurídico de “prometer” u “obligarse”, conectado a éste último, el significado de “responder de”. No hay, ninguna contradicción entre estos sentidos, ambos implican la recepción de las cosas con la

4 TRIGO REPRESAS, F.; y LÓPEZ MESA, M.; *Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo IV*, op. cit., págs. 1182 y 839. MURILLO VILLAR, A.; *La responsabilidad en la Glossa Magna con respecto a los nautae, stabularii y los caupones*, en *La Responsabilidad Civil de Roma al Derecho Moderno*, Burgos, 2001, Ediciones de la Universidad de Burgos, pág. 164.

5 DI PIETRO, A. G.; *Los Riesgos de los viajeros en el Derecho Romano*, Buenos Aires 2003, en *Revista Prudentia Iuris*, N° 51, Ed. Facultad de Derecho y ciencias Sociales de la UCA, pág. 6. ARANGIO RUIZ, V.; *Instituciones de Derecho Romano*, Traducción de la 10ª edición italiana por José Caramés Ferro, Buenos Aires, 1986, Ed. Depalma, págs. 373 y 427.

correlativa obligación de devolverlas intactas. Siendo en su origen el *receptum* un pacto expreso, más tarde comenzó a surtir sus efectos de una forma tácita a través de la mera aceptación de las cosas introducidas en la nave, posada o caballeriza. Este paso habría estado en la interpretación amplia de la cláusula *receptum salvum fore*, entendiendo el *receptum* en el sentido de recibir las cosas depositadas (D. 4.9.1.8). El *receptum nautarum, cauponum et stabulariorum* se inserta en la parte introductoria del Edicto, en la rúbrica de *receptis* (§49), junto con el *receptum arbitri* y el *receptum argentarii*, con lo cual lo ubican al mismo dentro del llamado “período comercial”, que la doctrina lo sitúa entre la mitad del siglo III a.C y mitad del siglo II d.C. aproximadamente.⁶

6 SALAZAR REVUELTA, M.; *Configuración Jurídica del Receptum nautarum cauponum et stabulariorum y evolución de la Responsabilidad Recepticia en el Derecho Romano*, en Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad da Coruña, Nº 10, 2006, págs. 1085 y ss. “Si bien no existen testimonios directos que nos confirmen la existencia de determinadas formalidades en la conclusión del *receptum*, tesis recientes sostienen su carácter formal, basándose en la aparición en las fuentes extrajurídicas del verbo *recipere* junto con otros que sí conllevan la realización de determinadas solemnidades (por ej.: *spondere, promittere, polliceri*). No tan reciente es la teoría de Huvelin que entiende que el *receptum* se comprendió primitivamente en una *stipulatio*, antes de convertirse en un pacto provisto de una acción por el derecho pretoriano”. “El texto del D. 4.9.1.8 revela dos fases distintas en el modo de contraer el *receptum*: una primera, en la que no se podía prescindir de una declaración expresa (y, quizá solemne) de la asunción de la responsabilidad por parte del *nauta, caupo, o stabularius*; y una segunda en la que, sin embargo, sería suficiente la entrega de las cosas para hacer nacer la responsabilidad”. LENEL, O; *Essai de reconstitution de l'Edit Perpetuel*, Traducido por Frédéric Peltier, Tomo I, Paris 1901, Ed. Larose & Forcel. DI PIETRO, A. G.; *Los Riesgos de los viajeros en el Derecho Romano*, op. cit., pág. 6. “Este edicto (Lenel, E. P. § 49) era conocido en la época de Augusto, ya que hay referencias de Labeón, su contemporáneo (D. 4.9.1.4 y D. 4.9.3.1). En un principio se debió referir al caso del transportista marítimo, pero luego se lo extendió al mesonero y al dueño de la caballeriza (Lenel, E. P. § 49, nº 14). Más tarde, se llegó a entender como tácita a la declaración pactada, surtiendo efectos de garantía por la mera aceptación de las cosas introducidas en la nave, el mesón, o la caballeriza.” BURILLO LOSHUERTOS, J.; *Los pactos en el Derecho Romano*, Anales de la Universidad de Murcia – Derecho, Vol. XXII, Nº 3-4, Murcia, 1964, Ed. de la Universidad de Murcia, págs 164. “Siguiendo una práctica del derecho helenístico, el conductor podía asumir una responsabilidad total si hacía una declaración expresa en ese sentido (*receptum*) que podía ser de carácter general, mediante un anuncio fijado en el establecimiento (*res salvae fore*). La agravación de la responsabilidad fue motivada por la falta de confianza que inspiraba el ambiente de los *nautae, caupones y stabularii*, del que se hace eco Ulpiano.” SALAZAR REVUELTA, M., *La Responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma*, Madrid, 2007, Ed. Dykinson, págs.41 y ss. CARAVAJAL, P.; *El receptum nautarum y el Papiro Grenf. II 108*, Revista de Estudios Histórico- Jurídicos (Sección Derecho Romano), XXVIII, Valparaíso, Chile, 2006, págs. 146 y ss. “El estudio del transporte marítimo romano de la época clásica se concentra en el estudio de la institución pretoriana del *receptum nautarum*, que su punto de partida es D. 4.9.1.pr. El sentido de *recipere* puede oscilar entre varios significados materiales que más o menos pueden unificarse en la expresión recibir hasta el sentido más abstracto, bastante marginal dentro de todo el abanico, de prometer. A partir del análisis de documentos griegos, se determinó que *recipere* tenía un sentido genérico y ambiguo equivalente a garantizar. Desde aquí podían tener lugar dos sentidos concretos en el ámbito jurídico: uno, que efectivamente correspondía a la aceptación puramente

El pretor otorgó la *actio de recepto*, que era una *actio in factum* de derecho honorario, (D. 4.9.1 pr.; D. 4.9.1.6, D. 4.9.1.7, D.4.9.1.8, D. 4.9.3.1 y D. 4.9.4.2). Ulpiano se planteó la utilidad de la intervención pretoria, ya que se podía accionar por la misma causa a través del *ius civile*, debido a que si el transporte marítimo se encuadraba en un arrendamiento de la totalidad de la nave (*locatio conductio rei*), el conductor tiene a su disposición la *actio conducti* para reclamar las cosas que le falten; en cambio si el armador ha tomado las cosas en arrendamiento para transportarlas, se podía ejercer contra él la *actio locati*; pero si el transporte era gratuito era la *actio depositi* la que procedía. Pero este jurista consideró necesario el surgimiento de la acción de *recepto*, ya que en la *locatio – conductio* se respondía más allá del dolo o de la culpa, quedando obligado por el *furtum* (Gayo 3. 205- 206), y en el depósito sólo hasta el límite del dolo, en cambio por esta acción pretoriana se respondía en cualquier caso y además *sine culpa* de la destrucción o el daño de las cosas que recibió. Por lo tanto, la *actio de recepto* era más amplia e introdujo una responsabilidad especial. “El *nauta*, el *caupo* y el *stabularius* reciben paga no por la custodia, sino el *nauta*, para que transporte a los pasajeros; el *caupo*, para que consienta que los caminantes hagan parada en el mesón; el *stabularius*, para que permita que las caballerías estén en sus establos; y sin embargo, están obligados por razón de la custodia” (D. 4.9.5.pr), ya que el principal le aseguraba al viajero que sus cosas estarían “salvas”, obligándose a devolverlas en tal estado, al final del contrato. Al viajero no le interesaba si el hecho dañoso respecto de la cosa le correspondía al principal, a los empleados suyos e incluso al hecho de otros viajeros (D.4.9.1.8 *in fine* y D. 4.9.2). La responsabilidad abarcaba la custodia, iba más allá de que hubiera dolo o culpa del que las recibió o de sus empleados, comprendiendo también el caso de *furtum* por parte de un tercero (*casus minor*). La única causal de eximición total de esta responsabilidad, era si algo hubiera ocurrido por desgracia inevitable (*casus maior*), es decir, si las cosas perecían por naufragio o por fuerza de piratas, o si en el mesón o en la caballeriza hubiera ocurrido un caso de fuerza mayor. (D.

material de recibir y otro, en cambio, que se refería a la aceptación más abstracta de garantizar o prometer. En los demás casos relacionados con las obligaciones en que se puede observar este término, adquiere sólo un valor genérico como asumir o hacerse responsable por parte del deudor.” SALAZAR REVUELTA, M.; *Responsables sine culpa en el contrato de transporte y alojamiento en la Roma de la época comercial*, Revue Internationale des Droits, de l' Antiqué, N° 55, Bélgica 2008, Ed. Office International des Périodiques, pág. 445. “El *receptum nautarum* emerge junto con el contrato de transporte de mercancías y/o personas por mar; mientras que el *receptum cauponum et stabularionum* va necesariamente ligado al correspondiente contrato de alojamiento de viajeros y/o recepción de caballos y sus monturas.”

4.9.3.1).⁷ La severidad de esta responsabilidad sólo se observa dentro del estricto ámbito del ejercicio de la empresa o negocio de que se trate: *navis, caupona o stabulum* (D.4.9.3.2 y D. 4.9.7.pr.). De modo que el *periculum* que surge a cargo

7 SALAZAR REVUELTA, M.; *Configuración Jurídica del Receptum nautarum cauponum et stabulariorum y evolución de la Responsabilidad Recepticia en el Derecho Romano*, op. cit., págs.1087 y ss. “La responsabilidad *ex recepto* tenía un carácter riguroso, debido a la imposibilidad por parte del *nauta, caupo o stabularius* como *domini negotii*, de liberarse de la misma a través de la *noxalis deditio* del esclavo o *filiusfamilias* autor del hurto o daño (D.4.9.3.3). En la parte final de este pasaje del Digesto se confirma que si la actividad comercial se ejercita sin la voluntad del titular del negocio, éste podrá ver reducida su responsabilidad en los límites del peculio. Sólo aquí se observa una atenuación de la rigurosa responsabilidad asumida a través del *receptum*.” “La fuerza mayor eximia totalmente de responsabilidad a *qui recipit salvum fore*; pero también éste podría rehusarla o limitarla mediante una explícita declaración “de descargo” comunicada preventivamente al cliente (D. 4.9.7.pr.). “Podemos deducir de las fuentes jurídicas que se trata de un pacto autónomo, respecto de la relación contractual en que normalmente se configuraba el transporte marítimo: *locatio-conductio navis; locatio conductio mercium vehendarum* o, también, depósito: *si gratis susceptae sint*. Así se desprende de D.4.9.3.1”. SALAZAR REVUELTA, M.; *Responsables sine culpa en el contrato de transporte y alojamiento en la Roma de la época comercial*, op. cit., págs. 446 y ss. “El hecho de convenir o no una *merces* por el transporte repercute en el tipo de responsabilidad del *exercitor*, que en caso afirmativo llegaría a la *culpa levis*, mientras que al contrario sólo alcanzaría el dolo”. “A diferencia del transporte marítimo que puede reconducirse a diferentes esquemas contractuales (*locatio conductio mercium vehendarum, o locatio conductio navis* o *locorum in navem*), resulta más sencillo el encuadramiento de las actividades comerciales ligadas al transporte por tierra dentro de la única figura de la *locatio conductio rei*, en cuanto que la obligación fundamental que de ellas deriva consistiría en poner a disposición del viajero un *locus* (*caupona* o *stabulum*) a cambio de un precio cierto. Aquí, la responsabilidad de *cauponones* y *stabularii* vendría limitada a los criterios subjetivos del dolo y de la culpa por los hechos ilícitos imputables tanto a ellos, como a sus empleados o auxiliares. Esta responsabilidad del *ius civile* no estaría exenta de problemas probatorios en cuanto a la determinación del sujeto concreto que hubiera cometido el hurto o el daño en los bienes de los clientes alojados en el establecimiento comercial, e igualmente, en torno a la valoración del comportamiento del deudor. No es de extrañar la necesidad de que interviniera en la jurisdicción pretoria introduciendo el práctico instrumento jurídico del *receptum nautarum, cauponum et stabulariorum* que, ajeno a la causal comercial, introduce una responsabilidad de tipo objetivo.” “Por lo tanto la regulación pretoria del *receptum nautarum, cauponum et stabulariorum* aparece íntimamente ligada al transporte marítimo y terrestre (D. 4.9.1.pr y D. 4.9.31).” BURILLO LOSHUERTOS, J.; *Los pactos en el Derecho Romano*, op. cit., pág 165. “Parte de la doctrina configura a este tipo de *recepta* como un pacto defendido con la *actio in factum de recepto*.” DI PIETRO, A. G.; *Los Riesgos de los viajeros en el Derecho Romano*, op. cit., págs. 6 y ss. “El contrato que se celebraba con el *nauta*, el *caupo* o el *satabularius*, era propiamente una locación (*locatio-conductio*), modernamente locación de obra. Para este contrato existía una responsabilidad por la custodia, por la cual se respondía más allá del dolo o de la culpa, quedando obligado a responder por el *furtum* (Gayo, 3. 205-206). De este modo el *ius civile* protegía al perjudicado en sus cosas. Ello podía ocurrir por la *actio locati* en caso de que el simple viajero sufriera el daño o también por la custodia (caso del que arrendó toda la nave y luego comprobaba que le faltaban cosas del cargamento)”. DI PIETRO, A., *Institutas de Gayo. Texto traducido con notas de autor*, La Plata 1967, Ed. Librería Jurídica, pág. 265. SALAZAR REVUELTA, M., *La Responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma*, op. cit., págs. 46 y ss.

del armador, o del dueño de la posada o caballeriza, debe considerarse como sinónimo de riesgo empresarial. Se trata de un criterio objetivo de imputación de la responsabilidad que hace responder al titular de la empresa de los hurtos o daños producidos en las cosas de los clientes, no porque exista un comportamiento negligente de su parte, sino por el simple hecho de que estos eventos se hayan producido en el desarrollo de la propia actividad comercial.⁸

La *actio de recepto* trajo ventajas procesales respecto de las acciones *bonae fidei*. En primer lugar, el actor sólo tendría que alegar que había entregado al comerciante demandado las mercancías, *salvum fore*, y que habían sido restituidas en estado defectuoso, incompletas o simplemente no fueron restituidas. La carga de la prueba se invertía, siendo el demandado el que tenía que alegar la eximente de fuerza mayor o probar el comportamiento doloso o negligente del demandante. Por su parte el *iudex* tampoco tenía que entrar a valorar la causa de la pérdida o el daño, sólo se limitaba a verificar la existencia del *receptum* entre las partes y fallar en consecuencia (D. 4.9.6.2). Además la acción de *recepto* no sólo evitaba al demandado dificultades probatorias, sino que como acción resarcitoria le aseguraba una indemnización al *simplum*, pero del total valor de las cosas perdidas o deterioradas, cuya estimación tenía lugar al momento de la sentencia, y era reipersecutoria, la podían ejercer los herederos del perjudicado, aunque no contra los herederos del principal responsable (D. 4.9.3.4 y D. 4.9.7.6). No se consideraba relevante a efectos de otorgar la protección pretoriana que el cliente que concluía el *receptum* y consignaba las cosas sea o no propietario de las mismas (D. 4.9.1.7 y D. 4.9.4.1). Por el contrario, en el *iudicium bonae fidei* derivado de las acciones civiles *locati*, *conducti* o *depositi* era admisible una disminución del *quantum* indemnizatorio, ya que en estos *iudicia* el juez podía tener en cuenta toda una serie de circunstancias que atenuaban o evitaban la *condemnatio*. Las acciones del *ius civile* se referían no sólo a las mercancías transportadas y demás enseres de los pasajeros, sino también a su propia

8 SALAZARREVUELTA, M.; *Configuración Jurídica del Receptum nautarum cauponum et stabulariorum y evolución de la Responsabilidad Recepticia en el Derecho Romano*, op. cit., págs. 1086 y ss. “Estamos en presencia de una responsabilidad absoluta y objetiva (*sine culpa*) de las personas que están al frente de un negocio de transporte o alojamiento, por la no restitución como consecuencia de hurto y en los casos en los que las mercancías o efectos entregados por sus clientes hayan sido devueltas dañadas o defectuosas (D.4.9.5.1 y D. 4.9.1.6).” TALAMANCA, M.; *Elementi di Diritto Privato Romano*, Milano 2001, Giuffrè Editore, pág. 315. TALAMANCA, M.; *Istituzioni di Diritto Romano*, Milano 1990, A. Giuffrè Editore, pág. 609.

persona, y así servían para hacer valer las prestaciones recíprocas que surgían de la relación contractual.⁹

Por consiguiente, resultaban obligados los responsables de la custodia. En caso del transporte marítimo, alguien podía ser el *exercitor* (armador del buque), pero podía poner al frente de la nave a otra persona, llamada *magister navis* (capitán de la nave), y ocurría lo mismo en el caso de la posada o de la caballeriza, su dueño podía poner a alguien al frente de ella que era el *institor* (encargado), en estos casos si bien el responsable directo es quien se encuentra al frente del negocio, por las *actiones addiectitae qualitatis*, se agregaba la responsabilidad del principal que respondía por sus dependientes. Se actuaba por la *actio exercitoria* en el supuesto del transporte marítimo (D.14.1.1.pr.; D.14.1.1.2; D. 14.1.1.12, 13, 14 y 15; D. 14.1.1.25; D. 14.1.3; I. 4.7.2 y Gayo 4.71) y por la *actio institoria* respecto del dueño de la posada o caballeriza (D. 14.3.1; D. 14.3.3; D. 14.3.5.1 y 2; D. 14.3.5.4; D. 14.3.5.6; D. 14.3.5.12 y 13; D. 14.3.15; D. 14.3.11.2, 3 y 4; D. 14.3.13 y Gayo, 4.71). Para el supuesto del transportista marítimo si bien en el Edicto se hablaba de *nautae* (marineros) de manera general, el responsable era el que “mandaba en la nave” (*magister navis, exercitor*), aún cuando en la nave existieran custodios especiales (*navium custodes*), la acción se daba contra el principal, porque era éste quien los colocaba en tal cargo y permitía así que en ellos se confiara, aunque el mismo capitán o el piloto ejercieran la “interposición de su mano” (D. 4.9.1.3). De la misma forma ocurría con los *caupones* y *stabularii*, se trataba del dueño del negocio o de aquél a quien éste puso al frente del mesón o de la caballeriza (*institores*), ellos eran los responsables en cambio no lo eran los que cumplían tareas subordinadas, tales como los porteros, cocineros y los semejantes a estos (D. 4.9.1.5).¹⁰

9 SALAZAR REVUELTA, M.; *Configuración Jurídica del Receptum nautarum cauponum et stabulariorum y evolución de la Responsabilidad Recepticia en el Derecho Romano*, op. cit., págs. 1091 y ss. DI PIETRO, A. G.; *Los Riesgos de los viajeros en el Derecho Romano*, op. cit., pág. 7.

10 DI PIETRO, A. G.; *Los Riesgos de los viajeros en el Derecho Romano*, op. cit., págs. 6 y ss. SALAZAR REVUELTA, M.; *Configuración Jurídica del Receptum nautarum cauponum et stabulariorum y evolución de la Responsabilidad Recepticia en el Derecho Romano*, op. cit., págs. 1088 y ss. “Concretamente la palabra *nauta* que en el derecho clásico se refería al simple marinero, en el edicto fue empleada como sinónimo de *exercitor navis* o armador (D. 4.9.1.2). Lo que demuestra que el edicto sobre el *receptum* debió surgir en época anterior al comercio de la época clásica, menos desarrollado, donde el *exercitor* era además marinero, esto es, tenía que dirigir él mismo su nave. Los orígenes más remotos de la responsabilidad *ex recepto* vendrían referidos al *recepto nautarum*, en una época seguramente anterior al siglo I a.C. dado que la figura jurídica no debió ser utilizada para el transporte fluvial y sí para el marítimo, por razón de los mayores peligros que éste representaba” “Debemos considerar probable la opinión tradicional

Las cosas que se encontraban comprendidas de acuerdo a lo que disponía el Edicto eran: “lo que de cualquiera que hubiesen recibido para que estén a salvo”, por lo tanto podía ser una simple mercancía o cualquier otra cosa. Se terminó extendiendo incluso a cosas que no estaban amparadas por el *receptum*. Para el jurista Viviano estaban comprendidas “aquellas cosas que se asemejaban a las mercaderías, como los vestidos que se usaban en las naves (o en las posadas) y las demás cosas que se tenían para el uso cotidiano” (D. 4.9.1.6 y D. 4.9.4.2). Una vez asumido el *receptum res salva fores*, los *nautae*, *caupones* y *stabularii*, resultaban responsables desde el momento en que las reciben, aun cuando todavía no estaban embarcadas y hubieren perecido en la ribera. (D. 4.9.3.pr).¹¹

que sostiene la anterioridad de este edicto respecto del que introduce la *actio exercitoria* en el último siglo de la *Respublica* (D. 14.1.1.9) o en la 2ª mitad del siglo II a. C. Aunque no se puede establecer con seguridad la fecha de aparición de esta acción y su relación temporal con la acción de *recepto*, ambas vendrían recogidas en el Edicto Perpetuo de Salvio Juliano dada su diversa finalidad práctica, junto con las *actiones in factum fruti et damni adversus nautas, caupones et stabularios*, cuya datación podemos situar con anterioridad a nuestro edicto.” ÁLVAREZ, M.; *Temas de Derecho Privado Romano. Familia. La concepción romana de comunidad familiar en el orden patrimonial. El filius familias como instrumento de adquisición del pater. Acciones adiectitae qualitatis*, Buenos Aires 1999, Ed. de la Universidad de Belgrano, pág. 120 y ss. DI PIETRO, A.; *Los negocios jurídicos patrimoniales y los contratos en el Derecho Romano*, Buenos Aires 2004, Ed. Ábaco de Rodolfo Depalma, pág. 175. “Hay que resaltar que en principio las acciones eran dirigidas contra el *filius*, careciendo de practicidad ejecutiva, salvo que contara con un *peculio castrense* o *cuasicastrense*. Pero en este caso se agregaban o se añadían estas *actiones* dirigidas contra el *pater*. En la época clásica la fórmula se redactaba mediante la técnica pretoria de la “transposición de personas”, de tal modo que, si bien aparecía el nombre del *filius* o del esclavo en la *intentio*, el que resultaba responsabilizado en la *condemnatio* era el *pater* o el *dominus*. Cuando desaparece el procedimiento formulario la acción era dada directamente contra el *pater* (I. 4.7.8).” ARANGIO RUIZ, V.; *Instituciones de Derecho Romano*, op. cit., pág. 107.

- 11 SALAZAR REVUELTA, M.; *Configuración Jurídica del Receptum nautarum cauponum et stabulariorum y evolución de la Responsabilidad Recepticia en el Derecho Romano*, op. cit., págs.1092 y ss. “La solución de Ulpiano es la de considerar que la responsabilidad *ex recepto* nace únicamente del hecho de llevar o cargar las cosas en la nave, esto es, de su introducción en la misma. Se hace eco así de la opinión que con anticipación Viviano había apuntado (D.4.9.4.2). El jurista hace una interpretación extensiva del objeto del *receptum* destinando a la protección edictal no sólo a las mercancías introducidas en la nave para su transporte, sino también a las demás cosas de uso cotidiano de los viajeros, como ropa, enseres o provisiones diarias, aunque estas cosas hubieran sido introducidas en la nave después de embarcadas las mercancías objeto del transporte y aunque, respecto a ellas, no se hubiera pagado *vectura* alguna; ya que se consideran accesiones de los bienes objeto del transporte. Ulpiano utiliza el verbo *infero* que se traduce por “llevar dentro”, “cargar”, o “introducir”, para explicar que la responsabilidad *ex recepto* alcanza también a aquellas cosas, que no habiendo sido *adsignatae*, han sido *illatae* (o *collatae*), introducidas en la nave aunque no hayan sido *impositae*. Esto se apoya en D. 4.9.3.pr., donde Pomponio extiende esta responsabilidad a las cosas que aun no habiendo sido introducidas en la nave, hubieran perecido *in litore*. El término *recipere* debe ser entendido en sentido amplio, comprendiendo también aquellos casos en los que las mercancías aun sin ser introducidas en la nave se encuentran en un lugar

Se trataba entonces de un simple acuerdo al que el pretor otorgó tutela jurisdiccional a través de la *actio de recepto*, basada en el hecho de que las cosas o mercancías hayan sido *recepta salvam fore* y no hayan sido restituidas, independientemente de la causa y comportamiento del cargador. A través del *receptum* se asumía una responsabilidad por custodia, ya que la cláusula *salvum fore recipiunt*, era una cláusula de asunción expresa de todo *periculum*, exceptuando solo los casos de *damnum fatale* en virtud de una *exceptio* introducida a partir de Labeón (D.4.9.3.1 *in fine*). Por consiguiente, de pacto autónomo, adherido al contrato de transporte o de alojamiento, el *receptum nautarum, cauponum et stabulariorum* pasó a convertirse en *naturale negotii*, como cláusula de estilo implícita en el propio acuerdo entre el cargador y el transportista, o entre el posadero o el *stabularius* y sus respectivos clientes. Aunque algunos autores sostengan que esta transformación sólo pudo haber tenido lugar en época postclásica o justiniana, hoy la mayoría de la doctrina entiende que debió ser en el derecho clásico tardío cuando el *receptum* comenzara a realizarse tácitamente.¹²

Independientemente de la *actio de recepto*, y supuestamente anterior a ella, el pretor protegió a los viajeros por medio de una *actio in factum*, por la cual los *nautae, caupones* y *satabularii* resultaban responsabilizados por el *furtum* (D. 4.9.1.1 y

controlado por el *nauta* o sus auxiliares: como la costa, el muelle, o el puerto. La entrega de las cosas, aquí se ha de considerar tácita, siempre que el *nauta* personalmente o a través de sus empleados a bordo hubiera asumido la responsabilidad por la custodia respecto de ellas. En consecuencia, tanto el simple hecho de introducir las cosas en la nave, posada o establo, como enviarlas para su introducción, aun sin consignación expresa, hace surgir la responsabilidad por custodia del *exercitor* “.

- 12 SALAZAR REVUELTA, M.; *Configuración Jurídica del Receptum nautarum cauponum et stabulariorum y evolución de la Responsabilidad Recepticia en el Derecho Romano*, op. cit., págs.1086 y ss. “La autonomía del *receptum* se infiere de la existencia de un específico edicto del pretorio que lo contempla y nos ha llegado por los comentarios de los jurisprudentes en el título del Digesto *Nautae, caupones, stabularii ut recepta restituant* (D. 4.9); de la concesión de una *actio in factum* determinada expresamente para estos casos en D. 4.9.1.pr.: “si los marineros, venteros y mesoneros no restituyesen lo de cualquiera que hubieren recibido para que esté a salvo, daré acción contra ellos” e igualmente, de la posibilidad recogida en la misma *laudatio edicti* de optar por concluir el *receptum* o no; decisión que se deja al arbitrio de los propios *nautae, caupones* o *stabularii* (D. 4.9.1.1)”. “La tendencia evolutiva experimentada en el régimen del *receptum*: que de la declaración expresa del *exercitor*, acabó por requerir únicamente el simple hecho de la aceptación a bordo de la nave, posada o establo, de las mercancías, equipaje o animales de los clientes, bien por el propio *exercitor*, o por alguno de sus empleados o auxiliares a los que les otorgó la tarea específica de custodiar estas cosas. De esta aceptación derivó implícitamente la responsabilidad *ex recepto*. Los que consideran que aún en la época de Ulpiano no habría operado dicha transformación, configurándose todavía el *receptum* como pacto independiente aducen lo expresado en D. 47.5.1.4.” SALAZAR REVUELTA, M.; *La responsabilidad Objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma*, op. cit. págs. 98 y ss.

D. 4.9.7. pr.), o por el *damnum* causado con *iniuria* (D. 4.9.6 y D.4.9.5.1), cometidos por ellos o por sus empleados, respecto de las cosas de sus clientes. Estas acciones figuran en D. 4.9, en donde son tratadas de manera confusa y luego en D. 47.5 aparece propiamente la *actio furti adversus nautas, caupones et stabularios*.¹³

En el caso del *furtum*, el principal respondía por la sustracción de las cosas realizada en cuatro supuestos, los dos primeros corresponden cuando el *furtum* era cometido directamente por el principal o por sus subordinados; los dos últimos estaban referidos a los hurtos cometidos con la complicidad, ayuda o consejo (*ope consilio*) del principal o sus empleados. (D. 47.5. 1. pr; D. 47.5.1.6; Lenel E.P. § 136.9). Así se extiende a los dueños de navíos, posadas y establos la responsabilidad refleja (*in eligendo*) respecto de sus dependientes. Se les debía a los principales imputar a su culpa el que empleó a tales hombres, y por esto aunque hubieren fallecido, no quedará relevado de responsabilidad (D. 4.9.7.4, D. 4.9.7.1 y D. 4.9.1.1). Respecto al transportista marítimo respondía por los hechos cometidos por los marineros, es decir por todos aquellos que “en aquella nave hubiese para servir a la navegación” (D. 47.5.1. pr.), pero no por el realizado por un pasajero, aquí no regía la culpa *in eligendo*, dado que el principal no podía rechazarlos, ni tampoco elegirlos (D. 47.5.1.6). Cabe agregar que el transportista sólo respondía si el daño había sido causado en la misma nave, fuera de ella, a pesar de que el perjuicio fuere causado por los marineros, no respondía (D.4.9.7.pr). Si hubiese prevenido el transportista a los pasajeros que cuidasen sus cosas ya que él no respondería por el daño, y los viajeros asintieron al aviso, no quedaba responsabilizado por el *furtum* (D. 4.9.7.pr.). En el caso de los posaderos y de los dueños de caballerizas, respondían por el *furtum* cometido por sus empleados, y también de los que estaban en el lugar para habitarlo, pero no era responsable por el hecho de los pasajeros, porque no se consideraba que el *caupo*, o el *stabularius* eligiera para sí pasajero, ni podía rechazar a los viajeros, pero a los que habitaban perpetuamente los elegía en cierto modo y debía responder por el hecho de los mismos (D. 47.5.1.6). La *actio furti* por responsabilidad refleja era por el *duplum* (D. 47.5.1.2). Cuando se producía el daño causado con *iniuria* a las cosas de los viajeros, el pretor concedía la *actio utilis* de la *Lex Aquilia*, siendo las penas el mayor valor que hubiese tenido la cosa dentro

13 DI PIETRO, A. G.; *Los Riesgos de los viajeros en el Derecho Romano*, op. cit., págs. 7 y 8. BONFANTE, P.; *Instituciones de Derecho Romano*, Traducción de la 8ª edición italiana por Luis Bacci y Andrés Larrosa, Madrid 1965, Ed. Reus, pág. 534.

del año anterior al perjuicio acaecido, en caso de la muerte de un esclavo ajeno o animal cuadrúpedo contenido en rebaño ajeno (Cap. I de la *lex*), o el valor que tuviese dentro de los últimos 30 días en el caso de otros daños (Cap. III); (Lenel, E.P. § 76). El ejercicio de estas acciones no se podían acumular. Si se había iniciado la *actio de recepto*, no se podía intentar la *actio furti*, ni la *actio utilis legis Aquiliae* (D. 4.9.3.5: “se deberá contentar con una u otra”). Respecto de las acciones penales, si se había descubierto al ladrón o al causante del daño, el viajero perjudicado podía demandar a éstos o al principal, pero no podía acumularlas. Si se ejercitaba la acción contra el principal y era condenado, “debemos ceder nuestras acciones”. En cambio, si resultaba absuelto el principal, se le concedía una excepción al subordinado, “para que no se litigue muchas veces sobre el mismo delito”. Ocurría igual, si el dependiente demandado había sido absuelto: se le concedía la excepción al principal (D. 4.9.6.4). Si se probaba que el ladrón fue el propio principal, se podía actuar contra él por las acciones civiles, es decir, por la *actio furti* o la *actio legis Aquiliae*, pero sin acumularlas a la *actio in factum* por estos delitos (D. 47.5.1.3).¹⁴

El régimen justiniano se caracterizó por la desaparición de la neta diferenciación entre las distintas acciones que el derecho clásico concretaban la responsabilidad del *nauta*, *caupo* y *stabularius*. La separación entre las acciones penales *in factum* y sus correspondientes civiles, por lo que se refería a la noxalidad, también devino más tenue (D. 47. 5.1.5). La evolución de esta responsabilidad se refleja

14 DI PIETRO, A. G.; *Los Riesgos de los viajeros en el Derecho Romano*, Buenos Aires, 2003, op. cit., págs. 8 y 9. SALAZAR REVUELTA, M.; *Configuración Jurídica del Receptum nautarum cauponum et stabulariorum y evolución de la Responsabilidad Recepticia en el Derecho Romano*, op. cit., págs.1086 y ss. “Además de los cambios en la forma de concluir el *receptum*, en la época clásica tardía y que llevan al *praestare custodiam* a integrarse en la estructura contractual, la responsabilidad *ex recepto* sufre una sustancial transformación: de garantía contractual a obligación legal. Ello es consecuencia de la progresiva confusión que se produce entre la *actio de recepto* y las *actiones penales in factum* dada la tendencia postclásico-justiniana a construir acciones generales de responsabilidad rompiendo el esquema riguroso de los tipos clásicos. La responsabilidad objetiva que conlleva el *receptum* nacería, entonces, del simple hecho de que los objetos recibidos en la nave, posada o cuadra hubieran sido dañados o hurtados. Esta tendencia explica que las únicas referencias que tenemos de la *actio damni in factum* se encuentren el título “*Nautae, caupones, stabularii ut recepta restituant*” del Digesto (D. 4.9.6 y 7) y se manifiesta, en la misma denominación de este título: donde ha desaparecido la expresión *salvum fore* de la rúbrica edictal: “*quod cuiusque salvum fore receperint*.”SCHIPANI, S.; *El Sistema Romano de la Responsabilidad extracontractual: el principio de la culpa y el método de la tipicidad*, en *La Responsabilidad. Homenaje al Profesor Doctor Isidoro H. Goldenberg*, Buenos Aires, 1995, Ed. Abeledo Perrot, pág. 21 y ss. TALAMANCA, M.; *Elementi di Diritto Privato Romano*, op. cit., págs. 327 y ss. TALAMANCA, M.; *Istituzioni di Diritto Romano*, op. cit., págs. 633 y ss. SALAZAR REVUELTA, M.; *La Responsabilidad Objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma*, op. cit., págs. 170 y ss.

hacia la concepción bizantina, ya que Justiniano la englobó en la categoría de los cuasidelitos en I. 4.5.3 y en su correspondiente D. 44.7.5.6: “En efecto, como la acción establecida contra el principal (*nauta, caupo, o stabularius*) no proviene ni de un delito, ni de un contrato, y sin embargo, hasta cierto punto, tiene culpa por haber empleado a malas personas, queda obligado como por un delito”.¹⁵

Serrao opina que es posible evidenciar en el pasaje del texto de D. 4.5.3, en cuanto a la reconstrucción de la disciplina del *quasi delictum* o *quasi maleficium* dos partes yuxtapuestas que se corresponden con dos responsabilidades divergentes: por un lado, la primera parte del texto (*Item- exerceret*) hace coincidir al *ex quasi ex delicto teneri* con la concepción clásica de la responsabilidad objetiva, según el criterio de imputación objetiva del riesgo empresarial: el *exercitor* resultaba obligado *quasi ex delicta* si cualquiera de sus dependientes pertenecientes a la empresa hubiera cometido el hecho delictivo. La segunda parte (*cum enim- videtur*) conectaría, en cambio, la responsabilidad del *exercitor quasi ex maleficio* a un criterio subjetivo de negligencia o imprudencia, que el autor califica de “*culpa in eligendo*” o “*culpa in vigilando*”, por el hecho de haber contratado al servicio de su empresa a hombres malos (*mali homines*).¹⁶ Efectivamente, en el derecho clásico el pretor creó primero con las acciones *in factum adversus nautas, caupones et stabularius* en el ámbito penal y, posteriormente, en el contractual, con la *actio de recepto*, sentando un criterio de imputación de la responsabilidad por el

15 SALAZAR REVUELTA, M.; *Configuración Jurídica del Receptum nautarum cauponum et stabulariorum y evolución de la Responsabilidad Recepticia en el Derecho Romano*, op. cit., págs.1097 y ss. “Es obvio que la flexibilidad del nuevo proceso justificaría la aplicación de los principios propios de las acciones civiles a las pretorias; suaviza, por otro lado, la distinción entre el *ius civile* y el *ius honorarium*”. DI PIETRO, A. G.; *Los Riesgos de los viajeros en el Derecho Romano*, op. cit., pág 9. ARANGIO RUIZ, V.; *Instituciones de Derecho Romano*, op. cit., pág. 421. SALAZAR REVUELTA, M.; *La Responsabilidad Objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma*, op. cit., págs. 206 y ss.

16 SERRAO, F.; *La responsabilità per fatto altrui in Diritto Romano*, Riv. dir. nav., 1965, págs. 32 y 33. SERRAO, F.; *Impresa, Mercato, Diritto. Riflessione minime*, en seminarios Complutenses de Derecho Romano XII, 2000, págs., 108 y ss. FERCIA, R.; *Criteri di responsabilità dell’ modelli culturali dell’ attribuzione di rischio e regime della nossalita nelle azione penali in factum contra nautas, caupones et stabularios*, Italia 2002, Ed. G. Giappichelli, 16 y ss, 42 y ss. Y 51 y ss. “Prefiere hablar, más que de *culpa in eligendo* o *in vigilando*, de *culpa in habendo/utendo/adhibendo*, porque del texto se desprende claramente que la responsabilidad deriva no de la mala elección de los auxiliares, sino de haber utilizado *mali homines* para el ejercicio del negocio.” SALAZAR REVUELTA, M.; *Configuración Jurídica del Receptum nautarum cauponum et stabulariorum y evolución de la Responsabilidad Recepticia en el Derecho Romano*, op. cit., págs.1099 y ss. “A estas predisposiciones de reconducir la responsabilidad objetiva a presunciones de culpa obedecen a la interpolaciones que encontramos en D.4.9.7.4 y D. 47.5.1.5 y 6. En cualquier caso, se trata de una responsabilidad objetiva que aparece en las fuentes “enmascarada” por referencias más o menos explícitas a la culpa.”

riesgo empresarial, sin necesidad de indagar en la conducta o comportamiento del titular del negocio, a quien las normas edictales le hacían directa y objetivamente responsable. Pero, en el derecho justinianeo se utilizó como nuevo criterio sistemático: la culpa. Se tendió a subjetivar el *periculum navis exercendae*. Así, la responsabilidad por custodia pasó a ser considerada un tipo particular de *diligentia*, (*diligentia exactissima*), con su único límite en el *casus maior*. Sin embargo, no se trató más que de un criterio de responsabilidad formalmente subjetivo, ya que sustancialmente seguía siendo objetivo.¹⁷

III. Derecho Intermedio: Las Siete Partidas

Estos preceptos fueron receptados en el Derecho Intermedio en las Siete Partidas, en la Partida V “De las vendidas, e de las compras”, Título VIII “De los logueros e de los arrendamientos”, ley 26 “Como los ostaleros e los aluergadores, e marineros son tenudos de pechar las cosas que perdieren en sus casas e en sus nauios aquellos que ay recibieren”, por lo cual disponía que “Los que van de camino han de dar sus cosas a guardar, e aquellos que y fallaren fiándose de ellos, sin testigos e sin otro recabo....E guisada cosa es, que pues que fian en ellos los cuerpos, e los aueres, que los guarden legalmente a todo su poder, de guisa que no reciban mal nin daño. E lo que diximos en esta ley entendiéndose de los osteleros e de los tauerneros, e de los señores de los nauios...”¹⁸

17 SALAZAR REVUELTA, M.; *Configuración Jurídica del Receptum nautarum cautionum et stabulariorum y evolución de la Responsabilidad Recepticia* op. cit., págs.1099 y ss. “El carácter objetivo de la responsabilidad *ex recepto* del derecho clásico permaneció influenciado y, a veces confundido con las acciones penales *in factum*, si bien insertado en un nuevo concepto de responsabilidad contractual que comenzaba en la época postclásica a reelaborarse según criterios subjetivos”. SCHIPANI, S.; *El Sistema Romano de la Responsabilidad extracontractual: el principio de la culpa y el método de la tipicidad*, op. cit., págs. 30 y ss. TALAMANCA, M.; *Elementi di Diritto Privato Romano*, op. cit., págs. 343 y ss. TALAMANCA, M.; *Istituzioni di Diritto Romano*, op. cit., págs. 663 y ss.

18 MARTÍNEZ ALCUBILLA, M.; *Códigos Antiguos de España, Tomo I*, Madrid 1885, Ed. Administración Arco de Santa María, 41 Triplicado, principal, págs. 541 y ss. “También completa el tema en la Partida V, Título VIII, Leyes 27, 28 y 29 y el la Partida V, Título IX “De los nauios e del precio dellos”, en las leyes 1 a 14”. TRIGO REPRESAS, F.; y LÓPEZ MESA, M.; *Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo IV*, op. cit., pág. 1186. COMPAGNUCCI DE CASO, R.; *La Responsabilidad de los hoteleros*, en *Revista de Derecho Privado y Comunitario*, N^o 18, Buenos Aires 1998, Ed. Rubinzal- Culzoni, pág. 150.

IV-Artículos 1118 Y 1119, 1º parte del Código Civil de Vélez: La responsabilidad de los dueños de hoteles y embarcaciones.

Se ha criticado la inclusión de los artículos 1118 y 1119, 1º parte, bajo el título de los cuasidelitos, ya que al existir una duplicidad normativa en la materia, hizo dudar a la doctrina sobre la naturaleza jurídica de la responsabilidad. La mayoría de los autores consideraban que la responsabilidad de estas personas era contractual, mientras que la minoría indicaba que, siendo una norma de excepción, el damnificado podía optar por cualquiera de las dos acciones, por la aquiliana o la contractual.¹⁹ Vélez, siguiendo a Freitas, confundió así la materia de la responsabilidad por los hechos ilícitos, y legisló sobre responsabilidad contractual dichos artículos en cuestión, que no tenían equivalente en ninguna de las otras fuentes consultadas.²⁰

- a) **La responsabilidad de dueños de hoteles, casas de hospedaje y establecimientos públicos:** el art. 1118 del Cód. Civil establecía: “Los dueños de hoteles, casas públicas de hospedaje y de establecimientos públicos de todo género, son responsables del daño causado por sus agentes o empleados en los efectos de los que habiten en ella, o cuando tales efectos desapareciesen, aunque prueben que les ha sido

19 CIFUENTES, S., y SAGARNA, F.; *Código Civil: comentado y anotado. Tomo II. Arts. 801 a 1136*, op. cit., págs. 824 y ss. TRIGO REPRESAS, F.; y LÓPEZ MESA, M.; *Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo IV*, op. cit., págs. 1207 y ss. LLAMBÍAS, J.; *Tratado de Derecho Civil: Obligaciones. Tomo IV-A*, op. cit., págs. 411 y ss. “Aguiar explicaba que ciertas responsabilidades del depositario y del transportador sean tratadas como generadoras de hechos ilícitos cuasidelictuales porque en ellas promediaba un hecho extraño al incumplimiento y al contrato, anterior a ambos o coetáneo con el incumplimiento (culpa *in eligendo* o *in vigilando*), en tanto la culpa contractual era siempre posterior al contrato y anterior o coetánea con el incumplimiento, consistente, en todo caso, en un hecho del mismo obligado que generaba la responsabilidad directa y no la indirecta que era a la que se referían los mencionados artículos del viejo Código Civil”. LLAMBÍAS, J.; *Código Civil Anotado. Doctrina y Jurisprudencia. Tomo II-B. Artículos 896 a 1136*, op. cit., págs. 516 y ss. ORGAZ, A., *Responsabilidad por el hecho ajeno*, Buenos Aires, 1931, La Ley, Tomo 50, págs. 124 y ss. “Los Artículos 1118 y 1119 estaban legislando justamente sobre responsabilidad contractual, el primero, el 1118, relativo al contrato de depósito; y el 1119 al contrato de transporte. Estas responsabilidades no tienen entonces, una apropiada ubicación en el Título de los actos ilícitos que no son delitos.” ALTERINI, A., AMEAL, O. y LÓPEZ CABANA, R.; *Derecho de Obligaciones Civiles y Comerciales*, op. cit., págs. 700 y ss.

20 ORGAZ, A., *Responsabilidad por el hecho ajeno*, op. cit., pág. 126. TRIGO REPRESAS, F.; y LÓPEZ MESA, M.; *Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo IV*, op. cit., págs. 1186 y ss.

imposible impedir el daño”. Se reglaba los efectos de la responsabilidad civil del hotelero, reenviando a las regulaciones relativas al depósito necesario, según lo disponía el art. 1120: “las obligaciones de los posaderos respecto a los efectos introducidos en las posadas por transeúntes o viajeros, son regidas por las disposiciones relativas al depósito necesario”.²¹ La idea de nuestro Codificador de regular la responsabilidad del hotelero como un supuesto de depósito necesario, parece haber sido que el depositante no se encontraba en libertad de elegir con quién contrataba la custodia de sus bienes, hallándose compelido a celebrar el negocio jurídico por una causa de fuerza mayor. Esto era así, porque en los tiempos de Vélez, en cada sitio existía sólo una posada, y el viajero se veía obligado a confiar en un posadero cuya fama era generalmente dudosa.²²

-
- 21 TRIGO REPRESAS, F., y LÓPEZ MESA, M.; *Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo IV*, op. cit., págs. 1207 y ss. “Por esto, para la mayoría de la doctrina considera que se trataba de una responsabilidad contractual, ya que la obligación de seguridad del hotelero, paralela a la obligación de hospedar y brindar servicios ofrecidos se basaría en el factor de atribución objetivo de garantía, obligándose el establecimiento de hospedaje a brindar seguridad a su huésped. Salvat por su parte fundaba esta responsabilidad en un factor de atribución subjetiva, en la culpa *in eligendo* por parte de los hoteleros. Existía una posición sincrética, adoptada por parte de la doctrina, que admitía la opción entre ambas responsabilidades es decir, la contractual y la extracontractual, por lo que el art. 1118 era una cláusula que permitiría saltar lo dispuesto en el art. 1107 del Cód. Civil y obraba como una excepción al principio general. Kemelmajer de Carlucci consideraba que la ubicación metodológica y la tradición romana permiten sostener que eras éste un caso donde el damnificado tenía el derecho de optar. También Enrique Banchio postulaba que en los supuestos de los art. 1118 y 1120 la obligación del posadero no residía en el contrato de depósito sino en su carácter de principal o patrono de las personas de que se sirve”. SALVAT, R.; *Tratado de Derecho Civil Argentino. Fuente de las Obligaciones. Tomo IV*, op. cit., págs. 178 y ss. “Considera que la norma del art. 1118 del Cód. Civ. establecía una presunción de culpa de parte del dueño del hotel o posada; la culpa consistía en una mala elección de las personas ocupadas por ellos como agentes o empleados (culpa *in eligendo*).” LLAMBÍAS, J.; *Tratado de Derecho Civil: Obligaciones. Tomo IV-A*, op. cit., págs. 412 y ss. LLAMBÍAS, J.; *Código Civil Anotado. Doctrina y Jurisprudencia. Tomo II-B. Artículos 896 a 1136*, op. cit., pág. 517. BORDA, G.; *Tratado de Derecho Civil: Obligaciones. Tomo III*, op. cit., pág. 264.
- 22 TRIGO REPRESAS, F.; y LÓPEZ MESA, M.; *Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo IV*, op. cit., págs. 1187 y ss. “El Código de Napoleón, siguiendo a Pothier, reguló la responsabilidad del hotelero como una caso de depósito necesario, agravando la condición de este particular depositario al cargarlo con la responsabilidad por caso fortuito. Ello, al punto que autores como Colin & Capitant, han expresado su opinión de que la situación del hotelero o mesonero equivale a la del locador de obra, en cuanto a la guarda de los efectos del viajero”. CIFUENTES, S., y SAGARNA, F.; *Código Civil: comentado y anotado. Tomo II. Arts. 801 a 1136*, op. cit., pág.824 y ss. “La responsabilidad de los hoteleros y dueños de hospedaje, estaba regulada en los arts. 2229 y ss. del Cód. Civ.(Capítulo VI, Del Depósito necesario, Título XV, Del Depósito, Sección III, De las obligaciones que nacen de los contratos, Libro

Los requisitos para que se configurara esta responsabilidad eran: 1) que el damnificado se alojara en el establecimiento del demandado en calidad de viajero, huésped, o residente accidental. 2) que el daño incidiera en los efectos del viajero o residente, por haber sido destruidos, deteriorados, o desaparecidos (incluía los automotores art. 2231 Cód. Civ.). Los daños personales están al margen de este sistema, y su reparación se regía por los principios de los arts. 1109 y 1113, 1º parte. En consecuencia, el ámbito de aplicación de los arts. 1118 y 2229 y ss. abarcaban dos casos: 1) los daños que los agentes o empleados causaban en los efectos de los que habitan en los hoteles, casas de hospedaje o establecimientos; 2) la desaparición de tales efectos. Establecida la responsabilidad del dueño del hotel o alojamiento, mediante la comprobación de los dos supuestos mencionados anteriormente, se podía eximir acreditando: 1) que el daño era obra del propio damnificado, (art. 2236, *in fine* Cód. Civ.). 2) que el daño era efecto de un caso fortuito o fuerza mayor. A este supuesto se asimilaba el caso de provenir el daño de familiares o visitantes de los viajeros (art. 2230, *in fine* Cód. Civ.). No se estimaba que era caso fortuito el hurto cometido por personas distintas a aquéllas; sólo el robo con amenaza de armas o mediante escalamiento irresistible eximía al deudor. 3) Si se trataba de efectos de gran valor de los que regularmente no llevaban consigo los viajeros (art. 2235 Cód. Civ.) y no eran manifestados al hotelero, por lo tanto era culpa del damnificado por omitir dicha manifestación. No constituía una causal de exoneración la mera ausencia de culpa que intentaba probar el hotelero.²³

b) La responsabilidad de los capitanes de barcos, patrones de embarcaciones y agentes de transporte terrestre: lo que disponía el art. 1118 del Cód. Civil, era aplicable a los capitanes de buques y patrones de embarcaciones, respecto del daño causado por la gente de la tripulación en los efectos embarcados, cuando esos efectos se

II, De los Derechos Personales en las relaciones civiles)”. “Resulta aplicable a la prestación que dimana del contrato de hotelería la Ley 24.240 de Defensa del consumidor”. ALTERINI, A., AMEAL, O. y LÓPEZ CABANA, R.; *Derecho de Obligaciones Civiles y Comerciales*, op. cit., págs. 788 y ss.

23 LLAMBÍAS, J.; *Tratado de Derecho Civil: Obligaciones. Tomo IV-A*, op. cit., págs. 415 y ss. “Las dos primeras causales resultan de una lisa y llana aplicación de los principios generales de la obligación de custodia que pesa sobre cualquier depositario, la última, es particular del depósito necesario que rige a los hoteleros (art. 1120 Cód. Civ.)” LLAMBÍAS, J.; *Código Civil Anotado. Doctrina y Jurisprudencia. Tomo II-B. Artículos 896 a 1136*, op. cit., pág. 518. TRIGO REPRESAS, F., y LÓPEZ MESA, M.; *Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo IV*, op. cit., págs. 1232 y ss.

extravían; y a los agentes de transportes terrestres, respecto del daño o extravío de los efectos que recibían para transportar (art. 1119 del Cód. Civ.). Dicha responsabilidad se extendía al armador del buque, conforme a lo dispuesto por el art. 174, 1º parte *in fine*, de la Ley de Navegación (20.094/73) que dice: “El armador es responsable... por las indemnizaciones a favor de terceros a que haya dado lugar (el capitán) por hecho suyo o de sus tripulantes”; y en su caso, de ser personas distintas, también al propietario o transportador (art. 181).²⁴ Antes la responsabilidad del armador, propietario o capitán de embarcaciones estaba legislada en el Código de Comercio, pero luego fue regulada por la Ley de Navegación 20.094/73 en los arts. 174 a 182 y concordantes, en donde se estableció un límite de responsabilidad (art. 175), entre otros para los créditos provenientes de “muerte o lesiones corporales de cualquier persona” y “pérdida de bienes o de derechos, o daños sufridos en ellos” (art. 177, inc. 1 y2). En cuanto a los agentes de transporte terrestre, regían los arts. 162, 170, 171, 172, 173, 175, 176, 186 y 199 del Cód. Comercial, y de manera similar a los casos anteriores mencionados. Resultó notoriamente ampliada la responsabilidad impuesta por el art. 336 de la Ley de Navegación, según el cual: “Respecto de los efectos personales que el pasajero tenga a bordo bajo su guarda inmediata, el transportador responde solamente por el daño que se pruebe ocasionado por el hecho suyo, del capitán o de los tripulantes”. Cabe agregar que, los riesgos de la navegación no configuran eximente de responsabilidad, pues el patrón o práctico que dirige la embarcación debe conocer las anormalidades de la zona y ese conocimiento le permite prever sus posibles contingencias y actuar con

24 TRIGO REPRESAS, F.; y LÓPEZ MESA, M.; *Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo IV*, op. cit., págs. 700 y ss. LLAMBÍAS, J.; *Tratado de Derecho Civil: Obligaciones. Tomo IV-A*, op. cit., pág. 420. LLAMBÍAS, J.; *Código Civil Anotado. Doctrina y Jurisprudencia. Tomo II-B. Artículos 896 a 1136*, op. cit., pág. 520. BORDA, G.; *Tratado de Derecho Civil: Obligaciones. Tomo III*, Buenos Aires, 1998, op. cit., pág. 266. CIFUENTES, S., y SAGARNA, F.; *Código Civil: comentado y anotado. Tomo II. Arts. 801 a 1136*, op. cit., págs.828 y ss. “Los mismos deben responder por los efectos embarcados cuando se extravían, como así también de todo daño que padezca el viajero en sus cosas (sin perjuicio de la responsabilidad por los daños en la persona del pasajero). Esta responsabilidad sería contractual frente al pasajero siempre que los capitanes de buques o patrones de embarcaciones hayan contratado con los pasajeros, caso contrario regirá la norma en cuestión”. SALVAT, R.; *Tratado de Derecho Civil Argentino. Fuente de las Obligaciones. Tomo IV*, op. cit., págs. 180 y ss. ALTERINI, A., AMEAL, O. y LÓPEZ CABANA, R.; *Derecho de Obligaciones Civiles y Comerciales*, op. cit, págs. 788 y ss.

la cautela requerida frente a la posibilidad de un evento.²⁵En lo que respecta al transporte aéreo, no incluido expresamente en el artículo 1119 del Cód. Civ., la responsabilidad se rige por lo establecido en el Código Aeronáutico (dec. Ley 17.285/67), en sus arts. 140 y siguientes que establecen una indemnización tarifada de hasta el equivalente en pesos moneda nacional de dos argentinos oro por kilogramo de peso bruto, según la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho dañoso, por las mercancías y equipajes; indemnización que además queda limitada al equivalente de cuarenta argentinos oro en total, “en lo que respecta a los objetos cuya guarda conserva el pasajero” (art. 145 Cód. Aeronáutico). Dicha limitación de responsabilidad queda excluida “cuando el daño provenga del dolo del transportador o de algunas de las personas bajo su dependencia, actuando en ejercicio de sus funciones” (art. 147). Y a la inversa, el transportador “no será responsable si prueba que él y sus dependientes han tomado todas las medidas para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas (art. 142); y su responsabilidad se atenúa o queda eximida, “si prueba que la persona que ha sufrido el daño lo ha causado o contribuyó a causarlo” (art. 143), y en los supuestos de echazón o de cualquier otro daño o gasto extraordinario producido intencional y razonablemente por orden del comandante de la aeronave, para evitar los efectos de un peligro inminente o atenuar sus consecuencias para la seguridad de la aeronave, el perjuicio “será soportado por la aeronave, el flete, la

25 TRIGO REPRESAS, F., y LÓPEZ MESA, M.; *Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo IV*, op. cit., págs. 700 y ss. “Respecto de la responsabilidad del capitán de un buque, la jurisprudencia ha entendido que el capitán es la persona encargada de la dirección y el gobierno del buque y por ende, máximo y último responsable, siendo él a quien le corresponde decidir lo que considere conveniente y oportuno, bajo su responsabilidad personal. Se ha juzgado que si el capitán del buque contaba con la autoridad y facultades para adoptar las medidas que evitaran el siniestro y no lo hizo, su responsabilidad no es susceptible de ser compartida, aun cuando haya habido condiciones desfavorables que pudieran atribuirle a otros.” “Es necesario destacar que la responsabilidad de los capitanes de buques, embarcaciones estaba regulado por el artículo 1624 *in fine* del Código Civil, (Capítulo VIII De la Locación de servicios, Título VI, De la Locación, Sección III, De las obligaciones que nacen de los contratos, Libro II, De los Derechos Personales en las relaciones civiles.” CIFUENTES, S., y SAGARNA, F.; *Código Civil: comentado y anotado. Tomo II. Arts. 801 a 1136*. op. cit., págs. 824 y ss. ALTERINI, A., AMEAL, O. y LÓPEZ CABANA, R.; *Derecho de Obligaciones Civiles y Comerciales*, op. cit., págs. 788 y ss. GARRONE, J. y CASTRO SAMMARTINO, M.; *Manual de Derecho Comercial*, Bs As, 1996, Ed. Abeledo Perrot, págs.836 y ss.

carga y el equipaje registrado, en relación al resultado útil obtenido y en proporción al valor de las cosas salvadas”(art. 154).

V. El Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación Argentina.

El Nuevo Código Civil y Comercial legisla en Libro III de los “Derechos Personales,” en el Título V de las “Otras Fuentes de las Obligaciones,” en el Capítulo I sobre la “Responsabilidad Civil”, en la Sección VI sobre la “Responsabilidad por el hecho de terceros”. El art. 1753 trata en general sobre la responsabilidad del principal por el hecho del dependiente y establece: “El principal responde objetivamente por los daños que causen los que están bajo su dependencia, o las personas de las cuales se sirve para el cumplimiento de sus obligaciones, cuando el hecho dañoso acaece en ejercicio o con ocasión de las funciones encomendadas. La falta de discernimiento del dependiente no excusa al principal. La responsabilidad del principal es concurrente con la del dependiente.”²⁶Por consiguiente, esta responsabilidad indirecta objetiva comprende a los dependientes y a las personas que no siendo dependientes son utilizadas por el principal para realizar distintas tareas. Esta es la estructura del vínculo obligacional como fundamento de la responsabilidad. Se recepta además el límite causal tradicional reconocido: se responde cuando el hecho dañoso se produjo en ejercicio o con motivo de las funciones y se precisa que la responsabilidad del principal es concurrente con la del subordinado, es decir, tiene causa fuente diferente. En el mismo Libro III, pero en el Título IV, “Contratos en Particular”, en el Capítulo 11, “Depósito”, en la Sección 1, “Disposiciones generales” en los arts. 1356 a 1366, se establece que “hay contrato de depósito cuando una parte se obliga a recibir de otra una cosa con la obligación de custodiarla y restituirla con sus frutos”. En la Sección 3, regula sobre el “Depósito Necesario” y hace mención en el art. 1369 al depósito en hoteles, que tiene lugar por la introducción en ellos de los efectos de los viajeros, aunque no los entreguen expresamente al hotelero o sus dependientes y aunque aquéllos tengan las llaves de las habitaciones donde se hallen tales efectos. El art.

26 CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACIÓN; 1ª edición, Buenos Aires 2014, Ed. Infojus, págs. 296 y 303. BUERES, A., *Código Civil y Comercial de la Nación. Analizado, comparado, concordado. Tomo II*, Bs. As. 2015, Ed. Hammurabi, págs. 182 y ss.

1370, establece que el hotelero responde por los daños y pérdidas sufridos en: a) los efectos introducidos en el hotel; b) el vehículo guardado en el estacionamiento, garajes u otros lugares adecuados puestos a disposición del viajero por el hotelero. Se exime de esta responsabilidad por caso fortuito o fuerza mayor ajena a la actividad del hotel, y tampoco responde por los objetos dejados en los vehículos de los viajeros, art. 1371, este eximente no rige para los garajes, lugares o playas de estacionamiento que prestan sus servicios a título oneroso (art. 1375). Los viajeros que lleven consigo efectos de valor superior al que ordinariamente llevan los pasajeros deben hacerlo saber al hotelero, y guardarlos en cajas de seguridad que se encuentren a su disposición en el establecimiento. En este caso, la responsabilidad del hotelero se limita al valor declarado de los efectos depositados, art. 1372. Si los efectos de los pasajeros son excesivamente valiosos en relación con la importancia del establecimiento, o su guarda causa molestias extraordinarias, los hoteleros pueden negarse a recibirlos, art. 1373. Excepto en esos casos, toda cláusula que excluya o limite la responsabilidad del hotelero se tiene por no escrita, art. 1374. El art. 1375 establece que estas normas se aplican a los hospitales, sanatorios, casas de salud, y deporte, restaurantes, garajes, lugares y playas de estacionamiento y otros establecimientos similares, que presten sus servicios a título oneroso. Ya que el depósito es regulado como contrato consensual, dado la desaparición de la categoría de contratos reales, se lo presume oneroso. En la Sección 4, de este mismo Capítulo 11, trata sobre “las casas de depósito”, el art. 1376, establece que los propietarios de las mismas son responsables de la conservación de las cosas allí depositadas, excepto que prueben que la pérdida, la disminución o la avería ha derivado de la naturaleza de dichas cosas, vicio propio de ellas o de los de su embalaje, o de caso fortuito extremo a su actividad. El art. 1377 dispone que los propietarios mencionados en el artículo anterior deben: a) dar recibo por las cosas que le son entregadas para su custodia, en el que se describa su naturaleza, calidad, peso, cantidad o medida; b) permitir la inspección de las cosas recibidas en el depósito al depositante y a quien éste indique.²⁷ Nada dice en este capítulo sobre la responsabilidad de los dueños de buques o embarcaciones, pero podemos mencionar que el Capítulo 7, sobre “Transporte”, en la Sección 1^º, “Disposiciones generales”, el art.1280, establece que hay contrato de transporte cuando una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar personas o cosas de un lu-

27 BUERES, A., *Código Civil y Comercial de la Nación. Analizado, comparado, concordado. Tomo I*, op. cit, págs. 706 y ss. CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACIÓN; op. cit., págs. 235 y ss.

gar a otro, y la otra, llamada pasajero o cargador, se obliga a pagar un precio o flete. El art. 1281 dispone: excepto lo dispuesto en leyes especiales, las reglas de este Capítulo se aplican cualquiera que sea el medio empleado para el transporte. La Sección 2^o, legisla el “transporte de personas”, el art. 1291 establece que además de su responsabilidad por incumplimiento del contrato o retraso en su ejecución, el transportista responde por los siniestros que afecten a la persona del pasajero y por la avería o pérdida de sus cosas. El art. 1286 regula la responsabilidad del transportista por los daños causados a las personas transportadas, que está sujeta a lo dispuesto en los arts. 1757 y siguientes, es decir, que son aquellos que legislan sobre la responsabilidad objetiva derivada de la intervención de cosas y ciertas actividades riesgosas o peligrosas, por las cuales responde el dueño y guardián de la cosa o quien realiza, se sirve u obtiene provecho de la actividad, por sí o por terceros. La Sección 3^o, trata sobre el “transporte de cosas”, en el art. 1306 se establece que el transportista está obligado a entregar la carga en el mismo estado en que la recibió, excepto causa ajena. El art. 1310 agrega que en caso de cosas frágiles, mal acondicionadas para el transporte, sujetas a fácil deterioro, de animales o de transportes especiales, el transportista puede convenir que responde si se prueba su culpa.²⁸

28 BUERES, A., *Código Civil y Comercial de la Nación. Analizado, Comparado, Concordado. Tomo I*, op. cit, págs. 739 y ss. CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACIÓN; op. cit., págs. 224 y ss. El art. 1292: las cláusulas que limitan la responsabilidad del transportista de personas por muerte o daños corporales se tienen por no escritas. El art. 1293 regula la responsabilidad por el equipaje. Las disposiciones relativas a la responsabilidad del transportista de cosas por la pérdida o deterioro de las cosas transportadas, se aplican a la pérdida o deterioro del equipaje que el pasajero lleva consigo, con la salvedad de lo previsto en el art. 1294, que establece que el transportista no responde por pérdida o daños sufridos por objetos de valor extraordinario que el pasajero lleve consigo y no haya declarado antes del viaje o al comienzo de éste. Tampoco es responsable por la pérdida del equipaje de mano y de los demás efectos que hayan quedado bajo la custodia del pasajero, a menos que éste pruebe la culpa del transportista. El destinatario no está obligado a recibir cosas con daños que impidan el uso o consumo que les son propios. Sobre el transporte de cosas, el art. 1309: el porteador que entregue las cosas al destinatario sin cobrar los créditos propios o los que el cargador le haya encomendado cobrar contra entrega de la carga, o sin exigir el depósito de la suma convenida, es responsable frente al cargador por lo que le sea debido y no puede dirigirse contra él para el pago de sus propias acreencias. Mantiene su acción contra el destinatario. Art. 1311: la indemnización por pérdida o avería de las cosas es el valor de éstas o el de su menoscabo, en el tiempo y el lugar en que se entregaron o debieron ser entregadas al destinatario. Art. 1312: estipula que en el transporte de cosas que, por su naturaleza, están sujetas a disminución en el peso o en la medida durante el transporte, el transportista sólo responde por las disminuciones que excedan la pérdida natural. También responde si el cargador o el destinatario prueban que la disminución no ha ocurrido por la

V. Conclusiones

Por la intensificación de la actividad comercial, el pretor creó primero en el ámbito penal las acciones *in factum adversus nautas, cauponas et stabularius* y, luego, en el ámbito contractual creó la *actio de recepto*, tomando un criterio objetivo de imputación de la responsabilidad basado en el riesgo empresarial en la etapa del derecho clásico. En cambio el derecho justiniano utilizó un criterio de imputación subjetivo basado en la *culpa in eligendo*, por el cual los *nautae, cauponas, y stabularii*, eran culpables por haber elegido como empleados a malos hombres y también por el deber de custodia. Estos criterios romanos fueron receptados en el Derecho Intermedio en las Siete Partidas y posteriormente Vélez Sársfield los acogió en el viejo Código Civil, en los artículos 1118 y 1119, 1º parte, regulando la responsabilidad de los hoteleros, dueños de hospedaje o establecimientos públicos, capitanes, patronos de buques o embarcaciones y de agentes de transportes, por los daños que sufran en sus cosas o efectos. Estas responsabilidades tenían una doble regulación, dado que las mismas se encontraban legisladas como cuasidelitos y también eran reguladas en el ámbito de las obligaciones que nacen de los contratos de depósito y de locación”, respectivamente. En la actualidad el Nuevo Código Civil y Comercial Argentino derogó la duplicidad normativa existente sobre el tema en el viejo Código de Vélez. No la reguló como una responsabilidad nacida de un cuasidelito, sino que la legisló como una responsabilidad contractual derivada de las obligaciones que surgen del contrato de depósito necesario y del contrato de transporte respectivamente.

VI. Bibliografía

*Alterini, A., Ameal, O. y López Cabana, R.; *Derecho de Obligaciones Civiles y Comerciales*, Buenos Aires 1996, Ed. Abeledo Perrot.

*Álvarez, M.; *Temas de Derecho Privado Romano. Familia. La concepción romana de comunidad familiar en el orden patrimonial. El filius familias como instrumento*

naturaleza de las cosas o que, por las circunstancias del caso, no pudo alcanzar la magnitud comprobada. Art. 1313: los que realizan habitualmente servicios de transporte no pueden limitar las reglas de responsabilidad precedentes, excepto en el caso del art. 1310.”

de adquisición del *pater*. *Acciones adiectitae qualitatis*, Buenos Aires 1999, Ed. de la Universidad de Belgrano.

*Arangio Ruiz, V.; *Instituciones de Derecho Romano*, Buenos Aires 1986, Ed. Depalma.

*Bonfante, P.; *Instituciones de Derecho Romano*, Madrid 1965, Ed. Reus.

*Borda, G.; *Tratado de Derecho Civil: Obligaciones. Tomo III*, Buenos Aires, 1998, Ed. Perrot.

*Bueres, A., *Código Civil y Comercial de la Nación. Analizado, comparado y concordado. Tomos I y II*, Buenos Aires 2015, Ed. Hammurabi.

*Burillo Loshuertos, J.; *Los pactos en el Derecho Romano*, Anales de la Universidad de Murcia – Derecho, Vol. XXII, Nº 3-4, Murcia 1964, Ed. de la Universidad de Murcia.

*Caravajal, P.; *El receptum nautarum y el Papiro Grenf. II 108*, Revista de Estudios Histórico- Jurídicos (Sección Derecho Romano), XXVIII, Valparaíso, Chile, 2006.

*Cifuentes, S., y Sagarna, F.; *Código Civil: comentado y anotado. Tomo II. Arts. 801 a 1136*. Buenos Aires 2011, Ed. La Ley.

**Código Civil y Comercial de La Nación*; 1º edición, Buenos Aires 2014, Ed. Infojus.

*Compagnucci de Caso, R.; *La Responsabilidad de los hoteleros*, en Revista de Derecho Privado y Comunitario, Nº 18, Buenos Aires 1998, Ed. Rubinzal- Culzoni.

*Cornejo, R.; *La Responsabilidad extracontractual por el hecho ajeno*, Bs. As, 1943, Ed. Depalma.

*Di Pietro, A., *Institutas de Gayo. Texto traducido con notas de autor*, La Plata 1967, Ed. Librería Jurídica.

*Di Pietro, A.; *Los negocios jurídicos patrimoniales y los contratos en el Derecho Romano*, Buenos Aires 2004, Ed. Ábaco de R. Depalma.

*Di Pietro, A. G.; *Los Riesgos de los viajeros en el Derecho Romano*, Buenos Aires, 2003, en *Revista Prudentia Iuris*, N° 51, Ed. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la UCA.

*Fercia, R.; *Criteri di responsabilità dell' modelli culturali del' attribuzione di rischio e regime della nossalità nelle azione penali in factum contra nautas, caupones et stabularios*, Italia 2002, Ed. G. Giappichelli.

*García del Corral, D. I.; *Cuerpo de Derecho Civil Romano*, Barcelona 1897, Ed. Lex Nova.

*Garrone, J. y Castro Sammartino, M.; *Manual de Derecho Comercial*, Buenos Aires, 1996, Ed. Abeledo Perrot.

*Lenel, O; *Essai de reconstitution de l' Edit Perpetuel*, Traducido por Frédéric Peltier, Tomo I, París 1901, Ed. Larose & Forcel.

*Llambías, J.; *Código Civil Anotado. Doctrina y Jurisprudencia. Tomo II-B. Artículos 896 a 1136*, Buenos Aires, 1992, Ed. Perrot.

*Llambías, J.; *Tratado de Derecho Civil: Obligaciones. Tomo IV-A*, Bs As. 2005, Ed. Lexis Nexis- Abeledo Perrot.

*Martínez Alcubilla, M.; *Códigos Antiguos de España, Tomo I*, Madrid 1885, Ed. Administración Arco de Santa María.

*Moisá, B.; *La responsabilidad por el hecho ajeno. Nota al fallo Gallardo, Julia y otro c/ Provincia de Buenos Aires s/ daños y perjuicios*, en *Revista de Responsabilidad Civil y Seguros*, Buenos Aires, 2010, RCyS 2010-XII, 71, La Ley.

*Murillo Villar, A.; *La responsabilidad en la Glossa Magna con respecto a los nautae, stabularii y los caupones*, en *La Responsabilidad Civil de Roma al Derecho Moderno*, Burgos, 2001, Ediciones de la Universidad de Burgos.

*Orgaz, A., *Responsabilidad por el hecho ajeno*, Buenos Aires, 1931, La Ley, Tomo 50.

*Parellada, C.; *Responsabilidad y dependencia en Derecho de daños. En Homenaje al Dr. Jorge Mosset Iturraspe*, Buenos Aires, 1989, Ed. La Rocca.

*Salas, A.; Trigo Represas, F. y López Mesa, M.; *Código Civil y Leyes Complementarias Anotadas. Tomo IV-A*, Buenos Aires, 1999, Ed. Depalma.

*Salazar Revuelta, M.; *Configuración Jurídica del Receptum nautarum cauponum et stabulariorum y evolución de la Responsabilidad Recepticia en el Derecho Romano*, en Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad da Coruña, Nº 10, España, 2006, Ed. Universidad de la Coruña Servicios de Publicaciones.

*Salazar Revuelta, M.; *Responsables sine culpa en el contrato de transporte y alojamiento en la Roma comercial*, en Revue Internationale des Droits de l' Antiqué, Nº 55, Bélgica, 2008, Ed. Office International des Périodiques.

*Salazar Revuelta, M.; *La Responsabilidad Objetiva en el transporte marítimo y terrestre en Roma*, Madrid, 2007, Ed. Dykinson.

*Salvat, R.; *Tratado de Derecho Civil Argentino. Fuente de las Obligaciones. Tomo IV*, Buenos Aires, 1958, Editorial Tipográfica Editora Argentina.

*Schipani, S.; *El Sistema Romano de la Responsabilidad extracontractual: el principio de la culpa y el método de la tipicidad*, en *La Responsabilidad. Homenaje al Profesor Doctor Isidoro H. Goldenberg*, Buenos Aires, 1995, Ed. Abeledo Perrot.

*Schipani, S.; *Código Civil de la República Argentina. Con la traducción de Idelfonso García del Corral de las fuentes romanas citadas por Dalmacio Vélez Sársfield en las notas*, Buenos Aires 2007, Rubinzal - Culzoni editores.

* Serrao, F.; *La responsabilità per fatto altrui in Diritto Romano*, Riv. dir. nav., 1965.

*Serrao, F.; *Impresa, Mercato, Diritto. Riflessione minime*, en Seminarios Complutenses de Derecho Romano XII, 2000.

* Talamanca, M.; *Elementi di Diritto Privato Romano*, Milano 2001, Giuffrè Editore.

* Talamanca, M.; *Istituzioni di Diritto Romano*, Milano 1990, A. Giuffrè Editore.

*Trigo Represas, F.; y López Mesa, M.; *Tratado de Responsabilidad Civil. Tomo IV*, Buenos Aires 2011, Ed. La Ley.