



Instituto Universitario de Estudios Marítimos

<http://www.udc.es/iuem>

**HALLAZGOS Y EXTRACCIONES MARÍTIMAS:
TITULARIDAD Y COMPETENCIA**

Iago Temprano Varela
Master en Administración Marítima y Gestión Portuaria

**“El pesimista se quejará siempre del viento,
el optimista esperará que cambie,
el realista simplemente ajustará las velas.”**

William Arthur Ward

PRÓLOGO

La intención de esta monografía lejos de querer ser una exhaustiva enumeración de leyes y preceptos jurídicos, es la de acercar al lector de la manera más sencilla posible, a las figuras de las extracciones y hallazgos marítimos.

Durante mucho tiempo se ha hablado de la tradicional desidia española hacia todo lo que estaba hundido en el océano. Los tribunales estadounidenses daban siempre la razón a los cazatesoros ante la poca energía que ponían las autoridades españolas en la recuperación de su patrimonio: "Es un buque abandonado...cuyo propietario original no existe. El gobierno español no ha expresado interés en interponer reclamación como propietario-sucesor". Éste es el contenido de la sentencia de un juez de Florida en 1983 sobre el *Santa Margarita*, galeón con el que se quedó el famoso cazatesoros *Mel Fischer*.

Las cosas parecen haber cambiado por parte de las autoridades españolas. España ya cuenta con un primer inventario de su patrimonio sumergido en los océanos de todo el planeta. La lista muestra los buques hundidos cuando España era una potencia naval y supone una primera línea de trabajo para proteger los pecios del expolio y de los cazatesoros.

El mapa sólo muestra una parte de los yacimientos, ya que miles de puntos desperdigados por todo el globo terráqueo aún siguen siendo

un misterio, lugares donde se perdieron otros tantos miles de buques.

Pero, y qué más da lo que valga todo eso. En España los tesoros no sirven para hacer dinero. Las leyes españolas no permiten comerciar con ninguna pieza que pertenezca al patrimonio español. La protección del patrimonio submarino pasa por elaborar cartas arqueológicas de todo el país e inventariar y documentar los pecios españoles en todo el mundo.

Las zonas arqueológicas subacuáticas más emblemáticas del litoral serán consideradas Bien de Interés Cultural (BIC), los centros de Arqueología Subacuática recibirán más dinero, se gastará más en la formación de los arqueólogos, se tratará de divulgar la importancia del patrimonio español más desconocido...

Ésas son las líneas generales del plan, ahora bien, el problema radica en evitar que todos los esfuerzos se conviertan simplemente en una declaración de intenciones. Porque no podemos olvidar que si no se destinan los medios adecuados, se invierte en la formación de profesionales cualificados y se tiene una verdadera conciencia del problema los cazatesoros siempre llegarán antes.

INDICE

1. PRÓLOGO.
2. INTRODUCCIÓN
3. SALVAMENTO MARITIMO, ASISTENCIA, HALLAZGOS Y EXTRACCIONES MARÍTIMAS EN EL DERECHO ROMANO.
 - 3.1. SALVAMENTO VOLUNTARIO REALIZADO POR TERCEROS SIN RELACIÓN CONTRACTUAL CON LOS PROPIETARIOS.
 - 3.2. EL SALVAMENTO Y EXTRACCIÓN DE LAS MERCANCÍAS POR BUCEADORES O URINADORES.
 - 3.3. ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE LOS BARQUEROS.
 - 3.4. LA RECEPCIÓN DEL DERECHO ROMANO EN EL DERECHO HISTÓRICO ESPAÑOL.
4. SALVAMENTO, HALLAZGOS Y EXTRACCIONES MARÍTIMAS: PARALELISMOS BAJO UNA MISMA RÚBRICA.
5. HALLAZGOS Y EXTRACCIONES MARÍTIMAS: FUENTES DE REGULACIÓN ¿A DÓNDE PODEMOS ACUDIR?
6. HALLAZGOS MARÍTIMOS: ANÁLISIS.
 - 6.1. LOS EXPEDIENTES DE HALLAZGO.
7. LAS EXTRACCIONES MARÍTIMAS: ANÁLISIS.
 - 7.1. TIPOS DE EXTRACCIONES MARÍTIMAS.
 - 7.2. LAS EXTRACCIONES MARÍTIMAS EN LA LEY DE AUXILIOS Y SALVAMENTOS.
 - 7.3. LOS EXPEDIENTES DE EXTRACCIÓN.
8. LOS HALLAZGOS Y EXTRACCIONES MARÍTIMAS EN EL PROYECTO DE LEY DEL CÓDIGO GENERAL DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA.
 - 8.1. RÉGIMEN DE LAS EXTRACCIONES.
9. BREVE COMENTARIO A LA CONVENCIÓN UNESCO SOBRE LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO.
10. CURIOSIDADES DE GALEONES ESPAÑOLES HUNDIDOS EN COSTAS AMERICANAS.
11. CONCLUSIÓN.
12. BIBLIOGRAFÍA.

INTRODUCCIÓN

Desde siempre el concepto de protección ha sido un tema recurrente en el marco del Derecho. De igual modo y aprovechando la literalidad de esta primera afirmación, la protección es y ha sido una piedra angular en la esfera del Derecho Internacional.

Ya no sólo en cuanto a su vertiente del patrimonio cultural, sino también en menor medida ha estado presente en el Derecho del Mar.

En sus inicios el régimen jurídico protector de los bienes culturales dejaba al margen el importante patrimonio que se escondía tanto en mares como océanos.

El problema fundamental, que existía originariamente, era el riesgo al que estaba sometido este patrimonio cultural en caso de conflicto armado, y era precisamente este tipo de situaciones las que ponían en mayor peligro el mencionado régimen de protección.

La recuperación de objetos del fondo del mar se ha convertido en nuestros días en una actividad comercial muy prolífica y lucrativa, que en muchos casos trae consigo la remoción con fines no científicos de restos de naufragios u objetos de civilizaciones antiguas que han tenido una suma trascendencia en la historia de la humanidad.

La innovación de nuevas tecnologías como el sonar de barrido lateral o la introducción de nuevas técnicas a través de satélite, hacen viable y posible rastrear la mayor parte de los fondos oceánicos y recuperar con éxito este valioso patrimonio.

El 2 de Noviembre de 2001 la Asamblea General de la UNESCO aprobó la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático tras un largo y arduo proceso de conferencias y reuniones que comenzaron en 1995.

A primera vista puede llamar la atención su aparente demora, pero nada más lejos de la realidad, ya que se trata de establecer la culminación de un proceso normativo que tiene como premisa fundamental la protección internacional de una serie de bienes, en los que por su naturaleza intrínseca, inciden todo un conjunto de intereses públicos y privados, que en la mayoría de los casos son objeto de una armonización más que difícil.

A pesar de este esfuerzo por parte de los Estados negociadores hay que resaltar que la Convención regula las competencias sobre las actividades relativas al patrimonio cultural subacuático con el fin de conseguir la protección más efectiva según las diferentes zonas marítimas en las que se encuentre y evita, voluntariamente, pronunciarse sobre cuestiones relativas a la titularidad y derechos de propiedad, que tienen los Estados sobre los bienes objeto de la protección.

La exposición de motivos de la Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático destaca la preocupación por el creciente incremento de actividades no autorizadas, encaminadas a la explotación comercial de dicho patrimonio, y la irreparable destrucción de la información que se encontraba en el lecho marino.

Los restos de naufragios constituyen la mayor parte del patrimonio cultural subacuático y su valor arqueológico e histórico es de gran importancia.

Nos van a permitir analizar las formas navales de construcción, las rutas marítimas y relaciones comerciales, aspectos sociológicos como la vida a bordo, objetos científicos-técnicos relacionados con la navegación, tecnología armamentística, además de productos comerciales y de consumo.

Pero más allá del sistema de protección, sobre estos yacimientos confluyen una serie de relaciones jurídicas en donde las diferentes normativas sobre la competencia jurisdiccional y la titularidad de los pecios no son fáciles de conciliar. De esta forma, bajo los intereses públicos, se despliegan las diferentes categorías de Estado, que pretenden hacer valer sus competencias sobre estos bienes.

Así, el Estado ribereño reclamará su jurisdicción y soberanía sobre los yacimientos y descubrimientos que se encuentren en los espacios marítimos sometidos a su jurisdicción.

Por lo que respecta al Estado del pabellón, éste aparece con una doble función:

- Como Estado del pabellón de los buques desde los que se realizan las actividades de exploración y recuperación de los pecios.
- Como Estado del pabellón de los buques que yacen en el fondo del mar.

Por último, no podemos pasar por alto las posibles reivindicaciones que puede formular el Estado de origen de los bienes sumergidos.

Al margen de los presentes intereses gubernamentales, un importante y creciente número de empresas dedicadas a la exploración, recuperación y en muchos casos expoliación de bienes sumergidos, ven en esta actividad una oportunidad de obtener unos beneficios económicos muy recompensados, hasta el punto que a muchas de ellas se les conoce coloquialmente como “cazadores de tesoros”, cotizan en bolsa y buena parte de los objetos recuperados se subastan al mejor postor.

Aquí surgen diversos ámbitos normativos con vocación a regular esta materia, en particular a las compensaciones o premios que puedan obtener sus salvadores o halladores.

Todo lo mencionado hasta el momento nos sitúa en una pluralidad de fuentes tanto en el ámbito nacional como internacional, un elevado número de normas esparcidas en convenios con vocación de regular relaciones de carácter público o privado sobre jurisdicción, propiedad y protección de los pecios.

SALVAMENTO MARÍTIMO, ASISTENCIA, HALLAZGOS Y EXTRACCIONES MARÍTIMAS EN EL DERECHO ROMANO.

El salvamento marítimo es, en sentido amplio, una amplia actividad dirigida a recuperar, extraer, salvar o asistir una nave con todas sus mercancías, pertrechos o tripulación, en circunstancias causadas por diversos accidentes como pueden ser la encalladura, la varada, el abordaje o la colisión.

Esta institución jurídica de enorme relevancia en el derecho actual hunde ya sus raíces en el antiguo Derecho Romano y más concretamente en la regulación del **nafragium**.

Es preciso hacer en este punto una breve reseña que a efectos prácticos tiene cierta trascendencia: en el Derecho Romano era lícita la recogida y la extracción de los bienes naufragados, como ya se podía constatar en Ulpiano.

Antonino ya consiente las propias extracciones y tutela la recogida de los objetos naufragados, sin embargo esto no fue siempre así y existieron numerosos conflictos jurídicos que fueron resueltos la mayor parte de las veces en la casuística romana, distinguiéndose las figuras de la echazón, la recuperación de objetos o el abandono de las mercancías.

Ahora bien, la propia inercia hacia la configuración de un derecho regulador y protector de los naufragios fue desarrollándose paulatinamente.

De hecho en una primera etapa los propios objetos de los naufragios sufrían continuas expoliaciones dado que todos los objetos arrojados por el mar al litoral pertenecían a aquéllos que los encontraban, e incluso los náufragos eran convertidos en esclavos.

Las previsiones jurídicas en esta materia se dirigieron por tanto a tutelar los agravios que implicaban en el comercio marítimo estos actos de expolio.

Así, y partiendo de la licitud del salvamento y de las extracciones de restos, los principales aspectos desarrollados por la jurisprudencia romana tuvieron como principales puntos de apoyo:

- La licitud de las extracciones y de todos aquellos actos conducentes a la asistencia y auxilio de personas y cosas que se encuentren en la embarcación.
- La prohibición de expoliar las mercancías y objetos naufragados, durante o con posterioridad al incidente, en detrimento de toda extracción o posibilidad de recuperación.
- La obligación de búsqueda y localización de objetos vertidos por iactus en supuestos de peligro inminente.

SALVAMENTO VOLUNTARIO REALIZADO POR TERCEROS SIN RELACIÓN CONTRACTUAL CON LOS PROPIETARIOS.

En estos supuestos estamos ante el rescate de mercancías procedentes de alguna nave que las ha arrojado para el salvamento de la misma así como el resto de sus efectos. Lo que nos lleva a afirmar que en estos casos los sujetos:

- deben actuar a sabiendas DE que el salvamento de restos o de la nave no llevan aparejados una adquisición pro derelicto en su favor, de lo contrario se apreciará delito de hurto.
- actúan de forma voluntaria en la recogida de efectos, procediendo a su salvación a la espera de reclamación por parte del propietario, lo cual también impide apreciar su actividad como hurto.
- deben comunicar el hallazgo o en su caso la extracción, Ésta última menos frecuente por los particulares de los objetos, bien en el mar o en el litoral a fin DE que los interesados puedan tener constancia del salvamento y proceder a su reclamación.

Es decir, hay que distinguir la prestación espontánea que realizan los propios particulares de la convenida o contractual, generalmente encomendada a expertos en el rescate de los efectos naufragados.

EL SALVAMENTO Y EXTRACCIÓN DE LAS MERCANCÍAS POR BUCEADORES O URINADORES.

Numerosas fuentes atestiguan la existencia de los llamados urinadores.

Ya desde época remota, éstos estaban encargados de desempeñar numerosas actividades subacuáticas, de hecho, fueron utilizados como unidades de combate bélico en numerosas guerras, a los cuales se les encomendó el hundimiento, ataque, incendio de naves...

También se organizaron constituyendo una corporación importante, como se deduce de la inscripción epigráfica C.I.L VI.1872 que alude a una corporación de pescadores y buceadores del río Tiber (206 D.C).

Parece ser que la corporación, autorizada desde el Principado en virtud de senadoconsulto, agrupaba conjuntamente a pescadores y buceadores, si bien existía otra en Ostia que desempeñó actividades portuarias pero que no difiere de la anteriormente señalada.

En lo que concierne al salvamento, los urinadores desempeñaron labores de extracción y salvamento de mercancías, no sólo en el mar sino también en los ríos, pero su intervención en expediciones de extracción subacuáticas se vieron limitadas, por la falta de medios técnicos, a rescates de poca profundidad.

Lógicamente, se cree que su intervención se dio en el campo de todo tipo de averías y accidentes marítimos, echazón, naufragios, varadas...

La búsqueda y extracción de los restos del naufragio, realizadaS por los urinadores o por particulares, suponeN una de las actividades de salvamento ya contempladas por los romanos cuyo presupuesto principal, de cara a la remuneración o gratificación es el resultado útil ante una situación de peligro para la nave y sus efectos.

Cierto es que durante esta época existían limitaciones dada la falta de medios técnicos de extracción y buceo, sin embargo es de destacar una innovación importante a tener muy en cuenta y es que el texto parte de una valoración del riesgo en la operación de la extracción teniendo en cuenta la profundidad a la que se realiza la misma.

La recuperación de restos a una profundidad de 8 codos supone la percepción de una tercera parte de los mismos, si bien también se podía interpretar que la remuneración consistiera en el valor de lo hallado.

Si la extracción tiene lugar a una profundidad de 15 codos la percepción se incrementa hasta la mitad.

Es evidente que en ambos casos se parte de valorar el riesgo de la operación de salvamento en función de la profundidad, a mayor riesgo mayor retribución, siempre y cuando se consiga la extracción.

ASISTENCIA Y SALVAMENTO DE LOS BARQUEROS.

La asistencia no supone realmente ningún rescate, extracción o hallazgo, sino una ayuda en situaciones de peligro en las cuales puede colaborar la propia embarcación que lo padece con ayuda de embarcaciones menores (esquifres) que constituían un cuerpo de barqueros organizado.

El rastreo de diversas fuentes permite descubrir la existencia de asociaciones profesionales en el ámbito marítimo; destacan numerosas referencias a este cuerpo de barqueros en Ostia y también en la Hispania, más concretamente en la zona bética y en Sevilla.

En lo que concierne a los barqueros sus actividades contemplaron:

- La asistencia, remolque de embarcaciones y también maniobras de atraque en los puertos.
- El trasbordo de mercancías, tanto en situación de avería como el desembarco de las mismas.

También podemos mencionar otras tareas que desempeñaron, tales como colaboración en hallazgos y salvamentos de mercancías.

No cabe duda de la importancia de los *scapharii* en materia de salvamentos y también en materia de prestación de asistencia al resto de naves, tanto en el río como en el mar, a fin de poder llevar la expedición a buen puerto.

Lógicamente la intervención de los *scapharii* obedece a una relación contractual de arrendamiento.

Prestan un servicio en cualquiera de las modalidades, ya sea trasbordo, remolque para el atraque de naves, e incluso asistencia en las extracciones, conjuntamente con los buceadores, a cambio de una retribución que estará en función del resultado útil obtenido y de la propia mercancía.

LA RECEPCIÓN DEL DERECHO ROMANO EN EL DERECHO HISTÓRICO ESPAÑOL.

En el derecho español encontramos precedentes que también derivan del Derecho Romano; en el Fuero Real (1255) título XXIV, ley I se tutela la propiedad de los objetos naufragados o alijados, considerando los apoderamientos de estos objetos como hurto.

También el Derecho Romano hace mella en el Código de las Siete Partidas de Alfonso X (1256-1263) donde en su partida V título IX se protegen las extracciones de objetos procedentes de un iactus y se tutela la propiedad de los bienes procedentes de un naufragio o de la echazón; quienes los hallan, deben devolverlos a sus legítimos propietarios.

La ley 7 declara que las cosas arrojadas al mar para salvar la nave o aquéllas perdidas por un naufragio no pierden su dominio si luego fueren halladas.

El hallazgo de mercaderías queda tutelado y por tanto continúan siendo los propietarios (o incluso sus herederos), dada la falta de intención de abandono, si bien no establece ningún tipo de compensación a los que encuentran dichos objetos.

Al igual que el Digesto, también se castigan en las leyes 1079 y 1180 los actos de expolio aprovechando las circunstancias del accidente marítimo que sea provocado por la propia tripulación o por terceras personas mediante falsas señalizaciones luminosas que no guían a los barcos al puerto sino a escolleras o arrecifes.

Posteriormente encontramos en el *Llibre del Consulta de Mar* de 1370, algunas influencias del Derecho Romano en alguno de sus capítulos referentes a los hallazgos, extracciones y también a la asistencia marítima.

En los hallazgos se impone la obligación al sujeto que encuentra los bienes de dar conocimiento del mismo, al igual que el derecho del hallador a quedarse con la mitad de los bienes encontrados, si no son reclamados por su dueño en un año y un día.

También hace mención a las extracciones o recuperaciones de mercancías en el mar libre, golfo, o fondo del mismo, estableciendo el derecho de recuperar los bienes perdidos por naufragio o echazón por parte de sus legítimos propietarios, al mismo tiempo que establece

todo un procedimiento en el que intervienen las autoridades y en el que se señalan unos plazos para que el propietario se persone en la recuperación de efectos.

En las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737, influenciadas por la Francesa de 1681, también se va a preservar la propiedad de los efectos recuperados mediante las extracciones y los hallazgos, así como la asistencia y el salvamento de naves, tomando como principios las fuentes anteriores y por supuesto las bases jurídicas romanas.

Con todo este conglomerado normativo llegamos a nuestro Código de Comercio de 1885 donde se regula de forma somera el salvamento con influencias de las Ordenanzas de Bilbao, particularmente en los artículos 840 al 845 donde se disciplinan las consecuencias del naufragio y, en cuya reglamentación los objetos salvados del naufragio quedan afectos al pago de los gastos de salvamento.

Como consecuencia del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento marítimo, celebrado en Bruselas en 1910, se promulgó en nuestro derecho la ley 60/1962 sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas, a la que reenvía nuestro artículo 617 del Código Civil.

La citada ley 60/62, en su artículo 2 señala que todo auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa, que en el supuesto de los hallazgos según el

artículo 20 alcanza un tercio del valor de las cosas halladas al igual que en la Ordenanza de Bilbao.

En correspondencia con la legislación precedente y siguiendo los precedentes históricos en su artículo 19 señala que “el que encontrase cosas abandonadas en la mar o arrojadas por ella en la costa que no sean producto de la misma mar deberán ponerlas a disposición de la autoridad de marina en el plazo más breve posible.

La misma obligación tendrá el que extrajese casualmente cosas hundidas o lo haga inmediatamente después de haberlas descubierto”.

A nivel supranacional destaca un último convenio sobre salvamento marítimo hecho en Londres en 1989, que se preocupa especialmente por el medioambiente y obviamente por el salvamento.

Llegados a este punto debemos resaltar la importancia del Derecho Romano en materia de salvamento lo que nos permite vislumbrar como la regulación romana no se aparta del todo de la actual:

1.- La protección de los naufragios y el rescate de restos se realizó originariamente en el ámbito penal persiguiéndose los actos de expolio y condenando los supuestos de falta de asistencia o auxilio en el mar de toda embarcación, como se deduce al igual que se establece hoy.

2.- En el Derecho Romano, en el ámbito de las extracciones, se tuvieron en cuenta algunos criterios para realizar la remuneración en la operación de salvamento de restos, al igual que el salvamento

actual, dado que la retribución se incrementaba en función de la profundidad a la cual se realizaban las tareas de búsqueda y rastreo.

3.- También conocieron de operaciones de salvamento, extracción y hallazgos realizadas por profesionales cualificados como los urinadores en el ámbito de las extracciones y hallazgos, y de asistencia y remolque desempeñados por los schaparii sujetos que estaban perfectamente organizados mediante corporaciones profesionales.

4.- Otro aspecto a tener en cuenta, y que sin duda constituye una constante histórica en todos los preceptos normativos posteriores al Derecho romano, es la conservación de la propiedad en los supuestos de naufragio o alijo de nave.

Ha quedado patente la protección y tutela de los bienes en tales circunstancias que no implican un abandono y cómo los halladores de los mismos deben dar conocimiento de la recuperación para que los legítimos propietarios puedan reclamarla.

SALVAMENTO MARITIMO, HALLAZGOS Y EXTACCIONES MARÍTIMAS: PARALELISMOS BAJO UNA MISMA RÚBRICA.

Desde un punto de vista normativo del Derecho privado existen una serie de normas que pueden afectar, y de hecho, afectan a la recuperación de los pecios y más concretamente a las compensaciones que pueden obtener sus salvadores o halladores.

No cabe duda, que la doctrina española incluye el salvamento, las extracciones y los hallazgos en el capítulo relativo a los accidentes de la navegación o de las asistencias marítimas, para referirse a toda prestación de ayuda o asistencia debida a una situación de peligro en la mar.

En los estudios clásicos del Derecho de Comercio marítimo resulta cotidiano encontrarnos bajo el título de " averías" una serie de acontecimientos extraordinarios que se dan con ocasión de la navegación y en función de ello nos encontramos bajo esta rúbrica a instituciones como el salvamento, el abordaje, la varada, el naufragio, los daños al cargamento...

Si se analiza el Código de comercio español vemos que responde a esta situación. Por el contrario si nos fijamos en la vertiente del Derecho Marítimo comparado, nos encontramos con un marco legal un tanto difuso puesto que existen diversas figuras jurídicas emparentadas, pero que no siempre responden a una estructura idéntica.

En el Derecho anglosajón existen las llamadas “law of salvage and land of finds”, mientras que en los sistemas de Derecho Civil se encuentran otras figuras, como el caso de las tres ya nombradas para el caso español, que tampoco resultan idénticas en los diversos países.

La institución jurídica del salvamento ha ido evolucionando a la par de los progresos que se han ido produciendo en la navegación, por eso el tratamiento jurídico que se le dispensa difiere, en función de su ubicación en el tiempo.

El profesor Jose Luis Gabaldón, afirma que pueden distinguirse tres grandes etapas en la regulación del salvamento, que vienen a coincidir según sus palabras con tres fases distintas en función del grado de desarrollo tecnológico y tres tipos de normas aplicables en función de los distintos intereses y preocupaciones del legislador en cada momento histórico.

La primera etapa coincide con la navegación a vela, en la que precisamente, por éste carácter era muy difícil prestar ayuda efectiva a los buques en peligro. La normativa sobre salvamento se limita a regular la recuperación de los restos del naufragio.

En la segunda etapa, coincidente con el desarrollo de los buques a vapor, más maniobrables y veloces, posibilitan la prestación de ayuda efectiva a buques en peligro.

La última etapa, coincidente con los tiempos actuales, se caracteriza por la preocupación por los daños causados al medio ambiente marítimo.

Son muchos los autores que han definido la institución del salvamento marítimo. La transcripción literal contenida en los artículos 1º y 2º del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de asistencia y salvamento en el mar, hecho en Bruselas el 23 de Septiembre de 1910 y de la Ley 60/1962 de 24 de Diciembre sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas es la que menos lagunas interpretativas presenta.

El artículo 1 del Convenio de 1989 define el salvamento como “todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas”.

Por lo tanto podríamos decir que salvamento es todo acto jurídico de ayuda voluntaria prestada a un buque de navegación marítima (o a una aeronave), a su cargamento o a su flete que se encuentre en peligro en la mar, y que haya producido un resultado útil (la salvación total o parcial de aquellos).

Todo salvamento implica un acto de ayuda, pero el contenido de la ayuda no es lo esencial, ya que la ayuda puede consistir en una gran variedad de operaciones: dar un remolque, extinguir un incendio en el buque asistido, proporcionar combustible o suministro de energía eléctrica, reflotar un buque etc....

Lo verdaderamente importante no es, el contenido de la ayuda sino que ésta se produzca.

Los salvadores tendrán derecho al pago del premio por el rescate, es decir, por el resultado útil de salvamento.

Los bienes jurídicos protegidos en el salvamento son los buques y los bienes, entendidos éstos como toda cosa susceptible de valoración económica, sin olvidar la novedad que introduce el Convenio de Londres de 1989, al incluir dentro de la protección el medio marino. El párrafo C del artículo 1º del Convenio de Londres define buque “como toda nave o embarcación, o toda estructura apta para la navegación.

Dos son las características que caracterizan en sobremanera esta definición: amplia y elástica.

El profesor Ignacio Arroyo, señala “que a efectos de salvamento no hay buques grandes medianos o pequeños. Todo es buque sin excepción, al margen del tonelaje. Por otra parte, es indiferente cuál sea el armamento, los pertrechos o la rotación (...) basta como se dice en el precepto que sea estructura apta para la navegación: es decir, flotabilidad y desplazamiento”.

Así la cuestión principal descansa en saber si los pecios pueden ser objeto de salvamento.

En primer lugar, ni el Convenio de Bruselas de 1910 ni el de Londres de 1989 cuentan con una definición jurídica de pecio, como tampoco

regulan el régimen jurídico de éstos, con la importante excepción del párrafo C del artículo 30 del Convenio de Londres.

Artículo 30: “Todo Estado, en el momento que se produzca la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, podrá hacer reserva de su derecho a no aplicar las disposiciones del Convenio:

- Cuando la operación de salvamento se desarrolle en aguas interiores y todos los buques afectados sean de navegación interior.
- Cuando las operaciones de salvamento se desarrollen en aguas interiores y no se vea afectado ningún buque.
- Cuando todas las partes interesadas sean nacionales de ese Estado.
- Cuando se trate de un bien marítimo de carácter cultural que presente interés prehistórico, arqueológico o histórico y que se encuentre en el fondo del mar.

Por lo tanto si acudimos, a la definición común de lo que se entiende por buque, esto es, una estructura susceptible de flotar y transportar por mar tanto personas como mercancías en condiciones de seguridad, difícilmente se podría asimilar a la definición coloquial de pecio.

Se trata de dos realidades claramente diferenciadas que deberían contar con un régimen jurídico definido. Igualmente el elemento del peligro que necesariamente aparece ligado a la figura del salvamento, no podemos aplicarlo a los pecios.

Son varias las decisiones que acreditan nuestros tribunales: es necesario que el peligro se caracterice por ser real, concreto e inminente, y no se trate de un peligro genérico. Debe amenazar con la pérdida o grave daños al buque y a los efectos que se encuentran a bordo.

El peligro puede ser de cualquier naturaleza, provenga del mar, de los elementos o de actos humanos, siempre que tenga una existencia objetiva y no subjetiva. Sin duda, la situación de peligro por la que atravesó un pecio durante su naufragio no se puede calificar como inminente o actual, toda vez que nos estamos refiriendo a tiempos pretéritos.

El apartado d del artículo 30, de una forma contradictoria, faculta al Estado miembro a no aplicar el régimen del salvamento marítimo a los bienes de carácter cultural que presente interés prehistórico, arqueológico o histórico y que se encuentre en el fondo del mar. Conviene subrayar que diecisiete Estados que formularon reservas al Convenio de 1989 excluyeron la aplicación del mismo a los pecios con valor histórico y arqueológico.

Todo lo anterior pone de manifiesto ciertas carencias y ambigüedades, en el sentido que es difícil aplicar las normas internacionales del salvamento marítimo a los supuestos de bienes históricos subacuáticos cuando falta una de las características de la naturaleza jurídica intrínseca del salvamento, esto es, el peligro actual e inminente.

Por lo que respecta a la regulación legal de estas tres figuras (salvamento, hallazgos y extracciones marítimas), en España se encuentra en vigor tanto normativa a nivel nacional como también normativa a nivel internacional.

Empezaremos hablando de nuestro Código de Comercio, que en sus artículos 643, y 842 a 845 alude al salvamento de efectos procedentes de buques ya naufragados.

Se trata de normas ya superadas principalmente por la Ley 60/1992, sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas. Veamos con un poco más de detalle el tenor literal de los artículos del Código de Comercio:

- **Artículo 643:** "Si el buque y su carga se perdieren totalmente por apresamiento o naufragio, quedará extinguido todo derecho, así por parte de la tripulación para reclamar salario alguno como por la del naviero para el reembolso de las anticipaciones hechas.

Si se salvare alguna parte del buque o del cargamento, o de uno y otro, la tripulación ajustada a sueldo, incluso el Capitán, conservará su derecho sobre el salvamento hasta donde alcancen, así los restos del buque como el importe de los fletes de la carga salvada; más los marineros que naveguen a la parte del flete, no tendrán derecho alguno sobre el salvamento del casco, sino sobre la parte del flete salvado. Si hubieren trabajado para recoger los restos del buque naufrago, se les abonará sobre el valor de lo salvado una gratificación

proporcional a los esfuerzos hechos y a los riesgos arrastrados para conseguir el salvamento.”

- **Artículo 842:** “Los objetos salvados del naufragio quedarán especialmente afectos al pago de los gastos del respectivo salvamento, y su importe deberá ser satisfecho por los dueños de aquéllos antes de entregárselos, y con preferencia a otra cualquiera obligación si las mercaderías se vendiesen.”

- **Artículo 843:** “Si navegando varios buques en conserva, naufragare alguno de ellos, la carga salvada se repartirá entre los demás en proporción a lo que cada uno pueda recibir.

Si algún Capitán se negase sin justa causa a recibir la que le corresponda, el Capitán náufrago protestará contra él, ante dos Oficiales de mar, los daños y perjuicios que de ello se sigan, ratificando la protesta dentro de las veinticuatro horas de la llegada al primer puerto, e incluyéndola en el expediente que debe instruir con arreglo a lo dispuesto en el **artículo 612**.

Si no fuere posible trasladar a los demás buques todo el cargamento náufrago, se salvarán con preferencia los objetos de más valor y de menos volumen, haciéndose la designación por el Capitán con acuerdo de los Oficiales de su buque”

- **Artículo 844:** “El Capitán que hubiere recogido los efectos salvados del naufragio continuará su rumbo al puerto de su destino,

y, en llegando, los depositará, con intervención judicial, a disposición de sus legítimos dueños.

En el caso de variar de rumbo, si pudiere descargar en el puerto a que iban consignados, el Capitán podrá arribar a él si lo consintiesen los cargadores o sobrecargos presentes y los Oficiales y pasajeros del buque, pero no lo podrá verificar, aun con este consentimiento, en tiempo de guerra o cuando el puerto sea de acceso difícil y peligroso.

Todos los gastos de esta arribada serán de cuenta de los dueños de la carga, así como el pago de los fletes que, atendidas las circunstancias del caso, se señalen por convenio o por decisión judicial”.

- **Artículo 845:** “Si en el buque no hubiere interesado en la carga que pueda satisfacer los gastos y los fletes correspondientes al salvamento, el Juez o Tribunal competente podrá acordar la venta de la parte necesaria para satisfacerlo con su importe. Lo mismo se ejecutará cuando fuese peligrosa su conservación, o cuando en el término de un año no se hubiese podido averiguar quiénes fueren sus legítimos dueños.

En ambos casos se procederá con la publicidad y formalidades determinadas en el **artículo 579**, y el importe líquido de la venta se constituirá en depósito seguro, a juicio del Juez o Tribunal, para entregarlo a sus legítimos dueños.

La Ley 60/1992 sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas en su condición de norma interna recogió en lo fundamental el contenido normativo del Convenio de Bruselas de 1910 que se incorporó a nuestro Derecho en el año 1923, tales como los remolques de fortuna, los hallazgos y las extracciones marítimas.

Bajo la instigación de la OMI, se revisó el Convenio de Salvamento de 1910, y los trabajos concluyeron con la aprobación de un nuevo convenio internacional firmado en Londres en 1989, ratificado por España y en vigor en nuestro país desde el 27 de Enero de 2006.

Pero en el Derecho Marítimo, la unificación internacional tan necesaria no se realiza solamente mediante un proceso de unificación normativa plasmada en convenios internacionales.

El derecho de los formularios, aún no siendo considerado fuente del Derecho, sino de las obligaciones, es un medio dinámico, en constante revisión y cuyo alcance y uso es internacional.

Así surgen los contratos de Salvamento con una forma y un clausulado estándar como el modelo LOF (LLOYD'S Open Form FOR Salvage Agreement) que se ha impuesto universalmente y que desde 1908, fecha de aprobación del primer modelo LOF, se han realizado desde entonces 10 sucesivas versiones, siendo la última la del 2000.

Es pues, el momento de adentrarse en el análisis más detallado de las figuras de las extracciones y hallazgos marítimos.

HALAZGOS Y EXTRACCIONES MARÍTIMAS. FUENTES DE REGULACIÓN. ¿A DÓNDE PODEMOS ACUDIR?

Uno de los temas que más llaman la atención a la hora de referirnos a las extracciones y hallazgos marítimos es la escasez bibliográfica que nos encontramos desde un primer momento, así como la dispersión de las fuentes legales que aluden al citado objeto.

Esta es una breve relación de preceptos de leyes españolas y autonómicas, que nos servirán de guía orientativa en materia de extracciones marítimas y de hallazgos submarinos, sean o no los hallazgos bienes integrantes del Patrimonio Histórico.

1. *Ley 60/1962 sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas.*

Esta ley fue promulgada con el fin de incorporar el Convenio de Salvamento marítimo de 1910 y el de regular la figura de los hallazgos marítimos. Regula las extracciones marítimas en los artículos 23 y siguientes de la LAS (Ley sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas) y será de aplicación sólo a los buques o cosas hundidas que se encuentren en las aguas jurisdiccionales.

Lo que conlleva la cuestión del régimen aplicable a las extracciones que se realizan fuera de tales aguas.

En cuanto a los hallazgos marítimos éstos aparecen regulados en los artículos 19, 20, 21, 22, 47, 48, 49 y 50.

2. Ley 27/1992 de 24 de Noviembre de 1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Son varios los artículos de esta Ley que nos pueden aportar luz en el estudio de las figuras que nos atañen. Tales son el caso de los artículos 23 y 25, 107.2, 116.3, 86... Merece especial consideración este último artículo: **Competencias del Ministerio de Fomento.** “Las de auxilio, salvamento y remolques, hallazgos y extracciones marítimas, salvo los de material militar o que puedan afectar a la defensa, seguirán correspondiendo al Ministerio de Defensa y sin perjuicio de las potestades que puedan corresponder a la Administración competente en materia de hallazgos o extracciones de valor histórico, artístico o arqueológico...”

3. Ley 8/1995, de 30 de Octubre, de Patrimonio cultural de Galicia.

Merecen especial atención dos artículos: el 55 y 57. El primero de ellos establece que integran el patrimonio arqueológico de Galicia los bienes muebles e inmuebles de carácter histórico susceptibles de ser estudiados con método arqueológico, fuesen o no extraídos, y tanto si se encuentran en la superficie como en el subsuelo o en las aguas...

El segundo de ellos, el artículo 57, establece que será necesaria la autorización previa de la Consellería de cultura para la realización de las siguientes actividades arqueológicas:

- 57.3: “La excavación arqueológica, entendida como la remoción, en el subsuelo o en medios subacuáticos, que se

realice a fin de descubrir e investigar toda clase de restos históricos o paleontológicos relacionados con los mismos”.

4. Ley 16/1985, de 25 de Junio del Patrimonio Histórico Español.

Es de destacar el precepto número 40: “Conforme a lo dispuesto en el artículo 1 de esta Ley, forman parte del Patrimonio Histórico Español los bienes muebles o inmuebles de carácter histórico, susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, hayan sido o no extraídos y tanto si se encuentran en la superficie o en el subsuelo, en el mar territorial o en la plataforma continental...”.

5. Código Penal.

Destaca dentro del Título XIII, Capítulo VI el artículo 253: “ Será castigado con penas de multa de tres a seis meses los que, con ánimo de lucro, se apropien de cosa perdida o de dueño desconocido, siempre que en ambos casos el valor de lo apropiado exceda de 300 euros. Si se tratara de cosa de valor artístico, cultural o científico, la pena de prisión será de seis meses a dos años.

A su vez, el artículo 323 : “Será castigado con pena de prisión de uno a tres años y multa de doce a veinticuatro meses el que cause daños en bienes de valor histórico, así como en yacimientos arqueológicos”.

6. Código de comercio.

Nuestro Código de Comercio alude al salvamento de efectos procedentes de buques ya naufragados en los artículos 643 y 842 a 845, si bien se trata de normas ya superadas principalmente por la

Ley 60/1962 sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas.

7. Decreto 984/1967 por el que se aprueba el Reglamento para aplicación de la ley 60/1962 que regula los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.

Tanto las law of salvage como las law of finds, son instituciones propias del sistema jurídico anglosajón y si bien es cierto que están, emparentadas con las nuestras (los salvamentos, hallazgos y extracciones) difieren sustancialmente en su contenido, en concreto en la consolidación de títulos de propiedad.

La aplicación de la law of finds parte del hecho de que o bien no ha existido propiedad sobre el objeto o bien éste ha sido abandonado. Lo que conlleva como consecuencia jurídica el reconocimiento al hallador del derecho de propiedad sobre el mismo.

Se deja a la práctica interna de los Estados la regulación e interpretación de estas instituciones. La cuestión es de suma importancia ya que la navegación, sus riesgos y peligros trasciende de las fronteras de los Estados y si lo que se pretende es no sólo garantizar los posibles derechos de propiedad sino también la protección del patrimonio que se encuentra bajo las aguas es más que necesaria una legislación uniforme.

HALLAZGOS MARÍTIMOS: ANÁLISIS.

El hallazgo marítimo consiste en un encuentro fortuito de objetos en el mar y a diferencia del salvamento y de las extracciones marítimas, el hallador no tiene ánimo intencional de obtener ese resultado. Dos elementos sobresalen en esta definición y tienen una trascendental importancia: que se trata de un **encuentro fortuito** y la **falta de ánimo en obtener ese resultado**.

Para que una cosa se considere abandonada y sea objeto posible de hallazgo marítimo basta que se trate de res vacuae possessionis y no vacuae domini. No es preciso que haya existido una intención de abandonarlas por parte de su propietario sino que basta con que, simplemente, se haya perdido su posesión material.

Precisamente por ello los halladores no adquieren su propiedad por el simple hecho de ocuparlas como si ocurre en el régimen general del artículo 610 del Código Civil, sino sólo el derecho a adquirir en concepto de premio y según los casos las propias cosas halladas o una cuota de su valor.

Aquí el hallador se limita simplemente a tomar posesión pero no la propiedad del objeto encontrado y a custodiarlo debidamente.

Nuestro Código Civil en su título V "De la posesión", en su **artículo 430** define que se entiende por posesión: "posesión natural es la tenencia de una cosa o el disfrute de un derecho por una persona.

Posesión civil es esa misma tenencia o disfrute unidos a la intención de haber la cosa o derecho como suyos”.

El **artículo 432** va un poco más allá: “ la posesión en los bienes o derechos puede tenerse en uno de dos conceptos: o en el de dueño, o en el de tenedor de la cosa o derecho para conservarlos o disfrutarlos, perteneciendo el dominio a otra persona”.

Según el **artículo 438** del Código Civil español “la posesión se adquiere por la ocupación material de la cosa o derecho poseído, o por el hecho de quedar éstos sujetos a la acción de nuestra voluntad, o por los actos propios y formalidades legales establecidas para adquirir tal derecho”.

Los halladores no adquieren la propiedad por el derecho a poseerlas, sino sólo el derecho a adquirir en concepto de premio las cosas halladas o una parte de su valor. Quien encuentra cosas abandonadas en la mar, está obligado a ponerlas a disposición de la Autoridad de Marina en el plazo más breve posible.

El artículo 19 de la LAS (Ley 60/1962 sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas), así lo establece “el que encontrase cosas abandonadas en la mar o arrojadas por ella en la costa que no sean producto de la misma deberá ponerlas a disposición de la Autoridad de Marina en el plazo más breve posible.

La misma obligación tendrá el que extrajese casualmente cosas hundidas o lo haga inmediatamente después de haberlas descubierto”.

Ahora bien en el supuesto que comparezca el propietario y acredite su derecho de propiedad, éste recibirá las cosas halladas previo pago de un tercio de su valor, que será para el hallador.

El Código Civil regula la propiedad y los diferentes modos de adquirirla, así el **artículo 348** establece "la propiedad es el derecho de gozar y disponer de una cosa, sin más limitaciones que las establecidas en las leyes". Además en el **artículo 349** se establece "nadie podrá ser privado de su propiedad sino por Autoridad competente y por causa justificada de utilidad pública, previa siempre la correspondiente indemnización".

En cuanto a los diferentes modos de adquirir la propiedad el **artículo 609** determina lo siguiente " la propiedad se adquiere por ocupación. La propiedad y demás derechos sobre los bienes se adquieren y transmiten por la ley, por donación, por sucesión testada e intestada y por consecuencia de ciertos contratos mediante la tradición. Puede ser adquirida también adquirida por medio de la prescripción".

Si se analiza el **artículo 20** de la LAS se puede leer lo siguiente "las cosas halladas serán entregadas a su propietario cuando éste comparezca y acredite su derecho de propiedad, previo pago de los gastos y del tercio del valor de las cosas halladas.

Para aquellos casos en que exista desacuerdo, de los interesados, en cuanto al derecho de propiedad sobre las cosas objeto de esta ley, éste será declarado por los tribunales de la jurisdicción ordinaria; que

conocerán asimismo de las cuestiones que dé lugar el ejercicio del derecho de repetición a que se refiere el artículo 2º de esta ley.

Es la propia ley la que establece los plazos en los que el propietario ha necesariamente de personarse para poder hacer valer a su favor la aplicación de este artículo 19.

Así en el **artículo 21** de la ley de auxilios y salvamentos marítimos se establece “si transcurrido el plazo de 6 meses” establecido en el apartado b) del artículo 29 no se hubiese presentado el propietario y el valor en tasación de la cosa no fuese superior a 901'52 euros, se entregará al hallador, previo pago de los gastos”.

Por lo tanto es digno de reseñar en este primer párrafo del artículo 21 que:

- El tiempo máximo para personarse el propietario son 6 meses.
- Que se establece un valor de la cosa o cosas halladas de 901'52 euros. En función de este importe, según sea superior o menor, se darán unas u otras consecuencias jurídicas. **Artículo 21.2” cuando el valor de la tasación fuese superior a 901'52 euros, el hallador tendrá derecho a esta suma, y además, a una tercera parte del exceso que sobre la misma se haya obtenido en la subasta. El remanente se ingresará en el Tesoro.**

Ahora bien, “se interrumpirán estos plazos en el momento en que se solicite la extracción y se inicie ésta en el plazo concedido para la misma, volviendo a correr de nuevo si se suspenden los

trabajos o al finalizar los plazos concedidos por la Autoridad competente.

La Autoridad de Marina, una vez adjudicados los efectos pondrán éstos a disposición de la Hacienda Pública para el debido cumplimiento de las normas establecidas por esta Ley y por las que regulen el Patrimonio del Estado.”**Artículo 29.2** de la LAS.

El hallador una vez que cumpla con sus deberes de entrega y custodia de las cosas halladas, ante la Autoridad competente va a poder recibir la cosa hallada, si su valor no excede de 901'52 euros o bien una retribución económica cuando si fuera superior a esta cantidad.

La disposición Adicional segunda faculta al Gobierno a la actualización periódica de las cuantías a que se refieren los artículos 21, 48 y 50 de la LAS.

Todo lo mencionado hasta ahora no siempre es de aplicación inexorable, es decir, los preceptos del Capítulo III de la LAS no serán aplicables:

1. A los buques y aeronaves abandonados en el mar y sus cargamentos.
2. A los efectos arrojados a la mar para aligerar el buque o aeronave en caso de peligro, cuando fueren salvados inmediatamente.

Estas dos excepciones se regularán según lo establecido en el Capítulo I de la LAS referente a los auxilios y salvamentos.

3. A las costas que, por su naturaleza o por preceptos legales estén exceptuadas del libre comercio, las cuales se regirán por las disposiciones especiales sobre la materia.

Este podría ser un cuadro sintáctico de la figura de los hallazgos marítimos:

1. Definición

Entendemos por hallazgo encontrar cosas abandonadas en la mar o arrojadas por la mar en la costa que no sean producidas por la mar, o extraer casualmente cosas hundidas inmediatamente después de haberlas descubierto. Así lo atestigua los artículos 19 LAS y 58 RAS.

2. Elementos reales de la figura de los hallazgos marítimos.

De acuerdo con lo mencionado anteriormente cabe distinguir los siguientes supuestos que están dentro del concepto legal de hallazgo:

1. Encontrar cosas abandonadas en la mar.
2. Encontrar cosas arrojadas por la mar en la costa sin ser producto de la mar.
3. Extraer casualmente cosas hundidas.

No podemos dejar pasar por alto las excepciones previstas en el artículo 22 LAS:

- Los buques y aeronaves abandonadas en la mar y sus cargamentos.

- Los efectos arrojados a la mar para aligerar el buque o aeronave en caso de peligro, cuando fueren salvados inmediatamente.
- Las cosas que por su naturaleza o por preceptos legales, estén exceptuadas del libre comercio.

3. Obligaciones del hallador.

De acuerdo con los artículos 19 y 47 LAS, son las siguientes:

- Dar parte a la Autoridad de Marina en el plazo más breve posible.
- Puesta a disposición de la Autoridad de Marina, más no entregando sino poniendo en su conocimiento.

4. Supuestos de entrega de la cosa hallada.

Es preciso hacer una distinción entre aquellos supuestos en los que aparece el propietario de la cosa hallada de aquellos otros en los que no comparece.

4.1. Supuestos en los que aparece el propietario.

Regulado en los artículos 20 y 49 LAS y 62 Y 63 RAS.

En estos casos se le hará entrega de la cosa hallada previo pago de todos los gastos y un tercio del valor de la cosa sin deducción de gastos.

4.2. Supuestos en los que no aparece el propietario.

Regulado en los artículos 21, 48 y 50 LAS y 64 RAS. Se establece un plazo de 6 meses. Artículo 29B LAS.

“ Si transcurrido el plazo de 6 meses establecido en el párrafo b del artículo 29 no se hubiese presentado el propietario y el valor en tasación de la cosa no fuese superior a 901'52 euros, se entregará al hallador previo pago de los gastos.

Cuando el valor de tasación fuese superior a 901'52 euros, el hallador tendrá derecho a esta suma y, además a una tercera parte del exceso que sobre la misma se haya obtenido en la subasta”.

5. De los derechos de propiedad a favor del Estado.

Según establece el artículo 29 de la LAS, el Estado adquirirá sin perjuicio de lo dispuesto en e artículo 21, la propiedad de cualquier buque, aeronave u objeto hundido, salvado o hallado cuando su propietario haga abandono de sus derechos o no los ejerza en los plazos siguientes:

- a) buques o restos de buques hundidos, a los tres años del hundimiento.
- b) En los demás casos, a los 6 meses de la promulgación de los edictos establecidos en el artículo 48 de esta Ley.
- c) En cuanto a las aeronaves y sus restos, se observarán las normas y plazos señalados en la ley de 21 de Julio de 1960

Los expedientes de hallazgo.

La ley sobre auxilios y salvamentos regula estos expedientes en los artículos 47, 48, 49 y 50.

Según el artículo 47, la Autoridad local de Marina instruirá para cada caso de hallazgo un expediente que iniciará con el parte dado por el hallador dentro de las 24 horas del hallazgo y adoptará las medidas oportunas para el depósito de los efectos hallados, dando cuenta inmediata a la Autoridad jurisdiccional correspondiente.

Si el valor de lo hallado, es inferior a 901'52 euros se publicará el hallazgo en el tabón de anuncios y si fuera superior a dicha suma se publicarán edictos en el BOE.

Según el artículo 50 LAS, la Autoridad jurisdiccional aprobará la adjudicación definitiva de la subasta y remitirá el expediente al Instructor para liquidación.

El juez terminará el expediente con una liquidación en la que se acreditará el abono de los derechos del hallador, conforme a lo dispuesto en el 21.2 LAS, en de los gastos ocasionados y el ingreso del resto del Tesoro.

Reparto del beneficio obtenido por el hallazgo.

Según dispone el artículo 69 RAS, solo se repartirá entre los tripulantes, sin intervención del armador.

Para acabar con esta figura simplemente decir que el hallazgo es una institución conocida en la legislación común. Sin embargo, esa legislación civil siempre ha reconocido que el hallazgo marítimo debe regularse por leyes especiales. Artículo 844 del Código de Comercio y la LAS.

EXTRACCIONES MARÍTIMAS: ANÁLISIS.

La conveniencia de unificar las normas relacionadas a los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos dispersas en disposiciones de distinto rango legal, que resultaban insuficientes para las necesidades actuales, aconsejaba la promulgación de un texto legal que las regule y modernice.

Así surge la Ley 60/1962 de 24 de Diciembre, sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas.

Como consecuencia de la incorporación a la ley del texto del Convenio de Bruselas de 1910 se excluye de los hallazgos marítimos a los buques y aeronaves como a sus cargamentos por ser la recuperación un caso de asistencia marítima.

Con la ley se regula sistemáticamente la extracción de buques hundidos así como sus restos que anteriormente sólo estaba reglamentada en disposiciones administrativas inspirada en las necesidades del momento pero que hoy son insuficientes para cubrir las demandas actuales.

El punto de partida de toda extracción marítima ha de tener necesariamente como finalidad esencial y fundamental estas tres premisas:

- Recuperar cosas ya perdidas
- Recuperar Buques o aeronaves.
- Recuperar mercancías u objetos naufragados o sus restos.

Por lo tanto es evidente que cuando se habla de extracción marítima el siniestro ya se ha producido.

Todo ello nos lleva a afirmar que con la figura de las extracciones marítimas se trata de evitar o anular en lo posible, las consecuencias que se producen en un accidente.

Ineludiblemente cuando se produce un determinado siniestro, éste implica una modificación sustancial de los objetos, lo que nos permite asegurar que cuando se habla de extracciones marítimas, se habla de una figura que va a actuar no sobre los buques, sino sobre sus restos, lo que técnicamente se denomina **PECIOS**.

En relación a este último punto, parte de la doctrina habla de una doble concepción del Salvamento marítimo:

- Concepción unitaria del Salvamento marítimo. En esta tesis, se defiende un salvamento parcial (que produzca algún resultado útil), porque también se recupera un determinado objeto que ha sido objeto de un siniestro.
- Concepción dual del Salvamento marítimo. Sostiene la autonomía de las extracciones, siendo considerada una categoría residual aplicable únicamente a los pecios, es decir, el concepto de buque ya no existe en sí mismo, sino que en este caso sólo hay sus restos.

Aunque las extracciones y los hallazgos marítimos no contemplen accidentes o averías en sentido estricto, como en el salvamento, se refieren a situaciones que son consecuencia de aquellos.

A diferencia de lo que ocurre en el salvamento, en ninguna de estas dos figuras concurre la situación de peligro actual.

TIPOS DE EXTRACCIONES MARÍTIMAS.

Siguiendo la doctrina del profesor Ignacio Arroyo podemos distinguir las extracciones marítimas, en cuatro grandes tipos, desde el punto de vista del **sujeto activo**.

Así podremos hablar de:

1. La extracción realizada por el propio propietario.

La extracción puede realizarse directamente por el propietario de los objetos hundidos, siendo preferente frente a cualquier otro. Esta afirmación precedente es una cuestión pacífica fundamentalmente por dos razones básicas:

- Porque la extracción de oficio procede cuando el propietario no lo hace o no termina las tareas que habían sido empezadas.
- Porque el propietario en cualquier momento tiene derecho a sustituir al tercero (puede ser un espontáneo o la autoridad pública) previo pago de los gastos ocasionados hasta el momento.

El límite a la recuperación del propietario es difícil de establecer, salvo que la propia Administración haya establecido un plazo por razones de seguridad.

En su defecto ha de aplicarse la doctrina general del Derecho Civil sobre el abandono como forma de extinción de la propiedad. El artículo 968 de nuestro Código Civil así lo atestigua "la propiedad se extingue por:

- Adquisición del bien por otra persona.
- Destrucción o pérdida total o consumo del bien.
- Expropiación.
- Abandono del bien durante 20 años, en cuyo caso pasa el predio a dominio del Estado.

En ese caso por lo tanto ya no estaríamos en presencia de un propietario sino de cosas abandonadas (res nullius).

2. La extracción espontánea.

Extracción espontánea es aquella que es realizada por una persona, que sin ser el propietario lo hace voluntariamente sin que exista una obligación precedente (obligación precedente entendida como contrato, disposición legal u orden administrativa).

Es indiferente que lo haga con o sin medios náuticos. Ciertamente es, que la figura puede reconducirse a los esquemas de la **gestión de**

negocios ajenos prevista en los artículos 1888 a 1894 del Código Civil.

- **Artículo 1888** Código Civil: "el que se encarga voluntariamente de la agencia o administración de los negocios de otro, sin mandato de éste, está obligado a continuar su gestión hasta el término del asunto y sus incidencias, o a requerir al interesado para que le substituya en la gestión, si se hallase en estado de poder hacerlo por sí".

- **Artículo 1889** Código Civil: " el gestor oficioso debe desempeñar su encargo con toda diligencia de un buen padre de familia e indemnizar los perjuicios que por su culpa o negligencia se irroguen al dueño de los bienes o negocios que gestione".

Artículo 1890 Código Civil: " si el gestor delegare en otra persona todos o algunos de los deberes de su cargo, responderá de los actos del delegado, sin perjuicio de la obligación directa de éste para con el propietario del negocio. La responsabilidad de los gestores, cuando fueren dos o más, será solidaria"

- **Artículo 1891** Código Civil: "el gestor de negocios responderá del caso fortuito cuando acometa operaciones arriesgadas que el dueño no tuviese costumbre de hacer, o cuando hubiese propuesto el interés de éste al suyo propio".

- **Artículo 1892** Código Civil: " la ratificación de la gestión por parte del dueño del negocio produce los efectos del mandato expreso".

- **Artículo 1893** Código Civil: ""aunque no hubiese ratificado expresamente la gestión ajena, el dueño de bienes o negocios que

aproveche las ventajas de la misma será responsable de las obligaciones contraídas en su interés e indemnizará al gestor los gastos necesarios y útiles que hubiese hecho y los perjuicios que hubiese sufrido en el desempeño de su cargo. La misma obligación le incumbirá cuando la gestión hubiera tenido por objeto evitar algún perjuicio inminente y manifiesto, aunque de ella no resultase provecho alguno”.

3. La extracción contractual.

Es aquella en cuya virtud una persona extractor, emplea medios adecuados para la extracción a cambio de un precio.

La gran parte de la doctrina, a la que se suma la opinión del profesor Arroyo, la sitúa en el ámbito de los contratos de obra de empresa. Esta figura ya era conocida pero en los últimos años ha experimentado un auge como consecuencia de los avances tecnológicos que permiten alcanzar grandes profundidades.

A este auge ha contribuido en sobremanera el mayor interés mostrado por la historia, la arqueológica y la preservación del medio marino. Todo ello ha sumado a la consolidación de una industria floreciente, que se conoce con el nombre de “cazadores de tesoros marinos”.

Aunque se suelen emplear formularios tipo, las especialidades de cada caso aconsejan discutir las condiciones particulares, sobre todo la remuneración, en función del valor de los pecios a recuperar. Los contratos tipo más utilizados son el aprobado por el **LLOYD** y los modelos de **BIMCO**, conocidos bajo las expresiones **WRECKOM** y **WRECKHIRE**.

4. La extracción por las Autoridades marítimas.

La extracción también puede realizarse por las Autoridades marítimas cuando así lo requiera la urgencia de interés de la navegación, o cuando las cosas hundidas fuera de puerto constituyan un serio peligro o incomodidad para la navegación o pesca y los propietarios no las hayan extraído dentro del plazo prudencial concedido al efecto o hicieran abandono de las mismas (artículo 26 de la Ley de Auxilios y Salvamentos).

Artículo 26 LAS: " Cuando se trate de cosas hundidas fuera de puerto que puedan constituir un peligro o incomodidad para la navegación o la pesca, la Autoridad de Marina señalará a los propietarios un plazo prudencial para que las extraigan.

Cuando los propietarios no lo verificasen dentro del plazo señalado, o hicieren abandono de las cosas, la Autoridad de Marina podrá proceder a la extracción o remoción de las mismas, sufragándose los

gastos con el valor de las cosas extraídas, y si quedara remanente se ingresará en el Tesoro Público.

Las mismas medidas señaladas en el párrafo anterior podrán ser adoptadas por las Autoridades de Marina en interés de la navegación en caso de notoria urgencia, pero el remanente del valor de las cosas extraídas una vez deducidos los gastos, se depositará a disposición de los propietarios”.

La extracción de cosas hundidas en aguas jurisdiccionales españolas requerirá siempre el permiso de la Autoridad de Marina que fijará el plazo y demás condiciones.

Cuando se trate de cosas hundidas dentro de puerto se aplicará la legislación de puertos (artículos 23 y 25). La remisión de la Ley es tan clara que se puede descartar sin reservas la aplicación de la Ley de Auxilios y Salvamentos a las extracciones portuarias.

El artículo 23 de la Ley de Puertos determina que corresponde a las Autoridades portuarias la gestión de los puertos de su competencia en régimen de autonomía y a Puertos del Estado la coordinación y control de eficiencia del sistema portuario.

El artículo 25 se limita a enumerar las competencias que le corresponden a Puertos del Estado.

La misma conclusión cabe aplicar a los derechos sobre los objetos arrojados al mar o que las olas arrojaran a la playa de cualquier naturaleza que sean, o sobre plantas e hierbas que crezcan en su

ribera, que según el artículo 617 del Código Civil se regirán por las leyes especiales.

El problema persiste porque la legislación especial portuaria no regula las extracciones satisfactoriamente. Regulan (algunas disposiciones aisladas) sobre aspectos administrativos y de policía portuaria, pero no regulan las relaciones de carácter privado, los derechos y obligaciones que corresponden al propietario y al hallador.

El artículo 107.2 de la Ley de Puertos, establece que en los supuestos de hundimiento de buques en las aguas del puerto, la Autoridad portuaria señalará a sus propietarios navieros, representantes o a las compañías aseguradoras donde deben situar sus restos o el buque una vez reflotado (dentro del plazo que se fije) así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

En caso de incumplimiento, la Autoridad está facultada para proceder ejecutivamente, sustituyendo la inactividad del propietario o naviero y quedando éste obligado a satisfacer los gastos.

Caso de no abandonar los gastos en el plazo reglamentario, la Administración puede proceder a la enajenación de los restos, deduciendo el importe soportado.

Si no fuera suficiente, podrá exigir la diferencia por la vía de apremio. Aunque la Ley sólo habla de buques y sus restos, ha de hacerse extensiva la norma a todo tipo de restos (anclas, cadenas y partes del casco) incluidas las mercancías y en general cualquier obstáculo a la navegación. Artículo 107.2 de la Ley de Puertos.

La propia Administración está facultada para remover cualquier obstáculo y garantizar la libertad de tráfico marítimo.

Para reforzar el cumplimiento, además de las facultades ejecutivas de extracción la Administración puede imponer sanciones, calificando la ley de falta muy grave la infracción del artículo 112 de la Ley de Puertos del Estado, pudiendo imponer multas de hasta 300.000 euros (artículo 116.3 en relación al 120.3.c).

Las extracciones marítimas en la Ley de Auxilios y Salvamentos.

En todos aquellos casos, que no estemos en presencia, de hallazgos y los casos de recuperación inmediata, la extracción de cosas hundidas en aguas jurisdiccionales españolas, requerirá siempre el permiso de la Autoridad de Marina, quien fijará el plazo para realizarlas y establecerá las normas a las que debe ajustarse.

Igualmente cualquier trabajo de exploración, rastreo y localización de cosas hundidas requerirán el permiso de nuevo de la Autoridad de Marina, quien lo concederá discrecionalmente y sin carácter de exclusiva.

Por lo tanto el primer apunte a tener muy en cuenta es la necesidad de Autorización para realizar las extracciones en aguas jurisdiccionales españolas. Artículos 23 y 24 LAS.

Por lo que podemos afirmar que toda extracción de cosas hundidas dentro de los puertos españoles se regirá por la legislación de puertos.

Pero, ¿qué ocurre cuando se trata de cosas hundidas fuera de puerto?

En primer lugar es necesario establecer si se tratan o pueden llegar a constituir un peligro o una incomodidad para la Navegación o la pesca. Aquí la Autoridad de Marina señalará a los propietarios un plazo para que procedan a su extracción.

Cuando los propietarios no actuaran en el plazo señalado o las abandonaran la Autoridad de Marina podrá proceder a su extracción o remoción de las mismas.

En caso de notoria urgencia igualmente la Autoridad de Marina podrá proceder a la remoción o extracción de los mismos pero el remanente del valor de las cosas extraídas, una vez deducidos los gastos, se depositará a disposición de los propietarios.

Si nos situamos en la vertiente en que las cosas hundidas no constituyeren un peligro o incomodidad para la navegación o la pesca, la Autoridad de Marina permitirá su extracción y aprovechamiento por sus propietarios.

El artículo 28, establece que en los casos en que la propiedad pertenezca al Estado y no conviniere al mismo la extracción y aprovechamiento directo, el Ministro de Marina podrá conceder su extracción y aprovechamiento mediante concurso-subasta.

Los Expedientes de extracción

Los expedientes de extracción se iniciarán a instancia de los propietarios de los buques o efectos hundidos y de pertenecer al Estado, a instancia de cualquier interesado en la extracción o cuando por el Ministerio de Marina se considere conveniente.

Por lo tanto el artículo 51 distingue entre:

- Que los buques o efectos hundidos tengan un propietario. La extracción debe proceder a instancia de parte.
- Que los buques o efectos hundidos pertenezcan al Estado.

En el primer de los casos los propietarios podrán solicitar autorización a la Autoridad de Marina competente para la extracción de los mismos pero siempre con la condición que no existan dudas acerca de la propiedad o que ésta no haya prescrito.

Si estas dudas no existiesen la Autoridad de Marina, concederá la autorización y señalará el plazo para la realización de los propietarios trasladando al propietario la obligación de dar cuenta de la iniciación y término de los trabajos así como facilitar su vigilancia e inspección durante la realización de la misma.

En el segundo de los casos si los buques o efectos hundidos pertenecieran al Estado, las personas interesadas en la extracción podrán solicitar del Ministerio de Marina un escrito que se presentará

ante la Comandancia de Marina correspondiente, indicando el valor total que calculen a lo que pretenden extraer.

A partir de este momento La Comandancia practicará una información para acreditar la fecha del hundimiento y si existen propietarios o concesionarios de la extracción, citando por edictos a las personas que se consideren con algún derecho sobre lo que se pretende extraer para que lo acrediten en un plazo de un mes.

El Ministro de Marina, a la vista de la instancia y de la información practicada resolverá lo procedente. Si se acordara la convocatoria de concurso-subasta para la extracción, ésta se hará preferentemente por un tanto alzado.

Cuando no se puede establecer previamente el valor de los objetos a extraer se acordará el anuncio del concurso-subasta por un tanto por ciento del valor de lo que se consiga extraer.

El artículo 58 determina que se exigirá a los adjudicatarios el depósito de una fianza que garantice, si la adjudicación se hizo por el procedimiento de tanto alzado, que el contrato se formalizará en las condiciones fijadas en el concurso-subasta.

La firma del contrato supondrá la autorización para iniciar los trabajos en el plazo y condiciones estipulados.

Los extractores que hayan abonado la cantidad señalada como precio de la concesión podrán disponer libremente de los efectos extraídos.

Quedan excluidos de la libre disposición y estarán sujetos a las normas especiales que regulen la materia o que se establezcan en el

contrato, las armas, municiones y explosivos, los efectos sujetos a monopolio, las cosas de valor arqueológico y artístico y aquellas que la Marina, al efectuar la adjudicación se hubiera reservado así como todas aquellas otras cuyo comercio no sea libre.

El artículo 60 establece que la no iniciación dentro del plazo previsto, la suspensión no autorizada de los trabajos o el incumplimiento e las condiciones exigidas en el contrato traerán consigo la caducidad de la concesión, recuperando el Estado la propiedad de los efectos hundidos, con pérdida total para el concesionario del precio de la adjudicación.

Cuando la adjudicación se haga por el procedimiento de reserva a favor del Estado de un tanto por ciento del valor de lo extraído, la fianza garantizará el cumplimiento de las condiciones del contrato hasta la liquidación definitiva.

En este caso, los efectos extraídos quedarán en calidad de depósito a la disposición de la Autoridad de Marina y sometidos a su inspección, no pudiendo disponer libremente de ellos el extractor hasta que valorado oficialmente lo extraído y abonado el tanto por ciento que corresponda al Estado, se considere liquidado el contrato. Las Autoridades de Marina estarán facultadas para inspeccionar la ejecución de los trabajos y el cumplimiento del contrato.

Los hallazgos y las extracciones marítimas en el proyecto de ley del Código General de navegación marítima.

Según el proyecto de ley en curso, el asunto que nos ocupa estaría regulado en el título VI, que lleva como rúbrica de los “accidentes de la navegación.” Artículos 370 a 421.

Bien es cierto que en este título se encuentran otros aspectos que no son los hallazgos o extracciones como es el caso del abordaje, de la avería gruesa, del salvamento o de la responsabilidad por contaminación.

Analicemos más detalladamente aquellos artículos que hacen especial mención a nuestra materia.

En primer lugar el artículo 399 que nos encontramos en el Título V, afirma que quienes durante la navegación o desde la costa salvaren bienes que encontraren desposeídos y fueren de propiedad desconocida estarán obligados a comunicarlo a la Administración marítima competente en el primer puerto de escala.

La propia Administración marítima incoará un expediente tendente a la averiguación de los legítimos propietarios. El salvador podrá mientras tanto retener los bienes salvados, adoptando las medidas necesarias para su adecuada conservación.

Localizado el que fuere propietario, el órgano competente de la Administración marítima procederá a notificar su identidad al salvador, asistiendo a éste los derechos previstos en el 8.2 del Convenio Internacional de Salvamento marítimo y en el artículo 396

de esta ley, sin perjuicio de las acciones que le correspondan para resarcirse de los gastos de conservación y para obtener el precio que por el salvamento se proceda.

Si el propietario no fuera localizado en un plazo de 6 meses, la Administración necesariamente tasaré los bienes salvados.

Aquí se establece una importante innovación en cuanto al límite cuantitativo ya que en la ley de auxilios y salvamentos hablábamos de 901'52 euros el proyecto de ley nos remite a una cantidad de 3000 euros.

Si no excediera de este importe, el salvador hará suyos los bienes una vez pagados los gastos del expediente.

Si excediera de la mencionada cantidad se venderán los bienes en pública subasta, siendo para el salvador además de dicho importe un tercio de la parte del precio obtenido que exceda de 3000 euros más los gastos en que haya incurrido. El resto si lo hubiere se ingresará en el tesoro público.

El artículo 399 en su párrafo 5 establece una importante limitación" lo previsto en este artículo se entiende, sin perjuicio de lo dispuesto para los bienes de comercio prohibido o restringido en el artículo 412 de esta ley, en cuyo caso la Administración marítima procederá a dar a dichos bienes el destino que corresponda conforme a la legislación que resulte aplicable.

En el capítulo 4º de los "bienes naufragados o hundidos", en el artículo 400 se establece que las normas de esta ley, y en particular

de este capítulo serán de aplicación a toda operación dirigida a la recuperación de buques naufragados o de otros bienes situados en el fondo de las zonas de navegación señaladas en cada caso.

El artículo 401 establece una obligación de notificación “los capitanes y armadores de los buques que naufraguen o se hundan en las zonas españolas de navegación, están obligados a notificar los hechos a la Administración marítima.

Pero la Administración también tendrá la obligación con carácter urgente e inmediato, de disponer de los medios materiales y personales que puedan resultar necesarios para la defensa de la propiedad de los bienes naufragados o accidentados, evitando cualquier acto de sustracción o deterioro.

El artículo 403 establece una obligación no prevista en la ley de auxilios y salvamento el deber de balizamiento y de prevención de la contaminación,” los armadores de los buques y los propietarios de los bienes naufragados o hundidos, están obligados a realizar inmediatamente las operaciones de balizamiento, así como las de prevención de la contaminación...”

Pero, qué ocurre en los casos mencionados con la propiedad. La propiedad de los buques u otros bienes naufragados o hundidos no se verá afectada por el sólo hecho de su naufragio o hundimiento, no produciéndose su abandono sino por voluntad expresa de su titular.

Todo ello sin perjuicio de la prescripción que el artículo 405 establece a favor del Estado,” El Estado adquirirá la propiedad de cualquier

buque o bien que se encuentre naufragado o hundido en las aguas interiores o en el mar territorial español una vez transcurridos tres años del naufragio o hundimiento.

Igualmente adquirirá la propiedad de buques o bienes que, a la terminación del plazo señalado se encuentren situados en la zona económica exclusiva o en alta mar y sean propiedad de españoles.

El plazo de prescripción se interrumpirá en el momento en que se solicite la extracción.

Del régimen de las extracciones.

Reguladas en los artículos 407 a 413 del proyecto de ley de navegación marítima.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 407 las operaciones de exploración, rastreo y localización de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas marítimas interiores o en el mar territorial españoles requerirá la autorización de la Administración marítima.

Una vez que se concede la autorización con los plazos y condiciones establecidos por la Administración, los titulares de la autorización quedan obligados a dar cuenta del inicio y términos de las operaciones, así como a facilitar su inspección y vigilancia por la Administración.

Pero ¿quienes pueden ser titulares del derecho a la extracción?.

1. Podrán solicitar la autorización de extracción los propietarios de los buques o bienes naufragados o hundidos, acreditando debidamente su dominio.
2. Si existieran varios propietarios, la solicitud deberá formularse de acuerdo entre ellos, o mediando expresa renuncia de quienes no estuviesen interesados en la extracción.
3. Tratándose de la extracción de buques y bienes a bordo, la iniciativa de las gestiones para la extracción corresponderá al propietario del buque.

El artículo 410 regula los contratos para la extracción. La solicitud para la extracción podrá presentarse por terceros distintos del propietario que hayan concertado con éste un contrato de salvamento o de cualquier otra clase válida en derecho.

El artículo 411 permite a la Administración marítima conceder mediante concurso o subasta la extracción.

La extracción de armas, municiones, explosivos u otro material que pueda afectar a la defensa nacional, incluidos los buques de guerra, así como de objetos de interés arqueológico o histórico, y demás bienes de comercio prohibido o restringido, quedará sujeta a las normas especiales aplicables y al régimen que, en su caso, se establezca en la autorización o contrato público para la correspondiente extracción. Artículo 412.

La extracción y aprovechamiento de objetos arqueológicos e históricos situados más allá del mar territorial español se regirán por lo previsto en los Tratados Vigentes.

En todo caso siempre precisará autorización administrativa la extracción de los objetos arqueológicos o históricos situados en el fondo del mar de la zona contigua española. La recuperación de tales bienes sin la autorización pertinente será sancionada como infracción cometida en el territorio español. Artículo 413.

Breve comentario a la Convención UNESCO sobre la protección del patrimonio cultural subacuático.

La Asamblea Plenaria de la Conferencia General de la UNESCO aprobó el 2 de noviembre de 2001 la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático por 87 votos a favor, 4 votos en contra y 15 abstenciones.

La estructura de la convención se compone de un preámbulo, 35 artículos y un anexo que contiene normas relativas a las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático.

La Convención está ligada con el Derecho del Mar, en el sentido que desarrolla uno de los principios de UNCLOS (Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar) que es la protección de objetos de carácter arqueológico e histórico hallados en la mar y por

otra parte la Convención UNESCO también plantea un régimen zonal de la protección en orden a las competencias de los Estados sobre los espacios marítimos. La convención debe respetar por encima de todos los principios y objetivos de la CNDMAR, que es el derecho general del mar, especialmente en lo que se refiere a la delimitación, derechos y obligaciones que tienen los Estados sobre los espacios marítimos.

La Convención no resuelve con satisfacción los problemas sobre las dificultades de verificación del abandono de los pecios, el principio de inmunidad soberana y sus posibles conflictos con la jurisdicción exclusiva del Estado Ribereño o la falta de un derecho uniforme sobre la materia de hallazgos y extracciones que sea coherente con los principios del patrimonio cultural internacional.

Aparece la regulación de nuevos sujetos con un interés en la protección del patrimonio cultural subacuático que se añaden a los ya consabidos Estado Ribereño, Estado del pabellón y Estado de hallazgo. Así, el estado interesado sería aquel con un vínculo verificable con ese patrimonio acuático.

Se crea también la figura del Estado coordinador que actuará en nombre de los Estados Parte cuando el patrimonio se encuentre en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental y en beneficio de la humanidad cuando actúe sobre la Zona.

Se confirman también los principios de protección, cooperación, conservación y prohibición de explotación comercial del patrimonio cultural.

El régimen regulador de la Convención se crea en función de los espacios marítimos que establece el derecho del mar:

A). Cuando los pecios se encuentran en aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial, los Estados tienen el derecho exclusivo de reglamentar y autorizar las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático. Los estados Ribereños asumen el compromiso de informar a los terceros Estados con un vínculo verificable.

Se le reconoce al Estado ribereño la jurisdicción exclusiva sobre estos espacios y deja la vía abierta para que el Estado del pabellón intervenga sobre sus buques de Estado para la mejor forma de protección de los pecios.

B). Cuando los bienes se encuentren en la zona contigua, el Convenio reconoce que los Estados partes podrán reglamentar y autorizar las actividades dirigidas al patrimonio subacuático sin perjuicio de los artículos 9 y 10 del Convenio dedicados a reglamentar la plataforma continental y la zona económica exclusiva.

C). Sobre la zona económica exclusiva y la plataforma continental, se le reconoce al ribereño el derecho a prohibir o autorizar las actividades sobre el patrimonio cultural. Este derecho se debe poner en relación con tres reglas fundamentales:

- Información y notificación al Estado ribereño.
- Consultas con los Estados partes que hayan declarado un interés sobre los bienes.
- Medidas que puede adoptar el ribereño para la mejor protección de los bienes.

D). Por lo que respecta al patrimonio subacuático que se encuentra en la Zona, todos los Estados partes tienen la responsabilidad de proteger dicho patrimonio de conformidad con el artículo 149 de CNUDMAR (Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar).

Es conveniente resaltar los numerosos problemas que surgieron a la hora de abordar el régimen del salvamento, extracciones y hallazgos. Las insuficiencias y sobre todo las diferentes formas de entender estas instituciones en el derecho comparado no favorecieron a lograr un acuerdo hasta el momento de las reuniones de última hora, donde algún Estado negociador hizo equilibrios para acercar posturas.

No se puede obviar que existen derechos internos que otorgan título de propiedad sobre lo hallado o extraído y esto es difícil de mantener cuando uno de los principios de protección del patrimonio cultural subacuático es el de la prohibición de explotación comercial.

Curiosidades de Galeones españoles hundidos en costas americanas.

El Estado Español nunca antes había intentado hacer valer derecho alguno ante los Tribunales de Estados Unidos sobre sus galeones, destacando al efecto un pronunciamiento expreso de la Sentencia de 18 de enero de 1983, del Juzgado de Distrito de Florida, en el caso del buque "Santa Margarita" en la que se puede leer: " El Santa Margarita es indudablemente un buque abandonado cuya localización se pierde a través de los siglos y cuyo propietario original no existe. El Gobierno español actual no ha expresado interés alguno en interponer reclamación como propietario-sucesor..."

Los restos del Santa Margarita junto con los del galeón también español Nuestra señora de atocha fueron hallados por las compañías de Salvamento la TREASURE SALVORS INC y la ARMADA RESARCE CORP, del cazatesoros Mel Fisher, en Julio de 1985 en Florida, este último lleno de oro y plata y piedras preciosas extraídos de las minas de México, Perú y Canadá y que serían adjudicados al mejor postor en una subasta de la casa Christie's.

España comenzó en esa época, con el apoyo de Estados Unidos una dura batalla legal para hacerse con la propiedad de los restos de las fragatas "la Galga" y la "Juno", con el objetivo de sentar el precedente que impidiera a los cazatesoros apropiarse de unos pecios que se defendían como españoles.

El Estado de Virginia se consideraba propietario de ambos pecios al amparo del ABANDONMENT SHIPWRECK ACT de 1987 cuya sección 7ª concedía la titularidad a los Estados Unidos sobre los pecios abandonados que se encontraran dentro de las aguas territoriales de un Estado (al que se le transfiriere la titularidad).

España se basaba en una tesis que consistía en la existencia del tratado de Amistad de 1902 entre EE.UU y España, cuyo artículo 10 contemplaba un recíproco compromiso entre ambos países para proteger y otorgar inmunidad a los buques hundidos de cada país en ciertos casos. España mantuvo con acierto que no cabía hablar de abandono cuando se trataba de bienes de dominio público (se trataba de buques de guerra), y al amparo de la legislación española los buques de guerra quedan excluidos de remuneraciones o salvamentos.

Además las fragatas "la Galga" y "Juno" fueron construidas para el servicio de Su Majestad Católica como buques de guerra y jamás se ha producido acto de abandono tácito o expreso sobre ellas.

El día 27 de Abril de 1999, la District Court for the Eastern District of Virginia, decidió salomónicamente que el Reino de España había abandonado expresamente la fragata "la Galga" al suscribir el Convenio de 1763 entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, España y Francia poniendo fin a la denominada Guerra Francesa e India que duró 7 años, por el que España cedió

propiedades, sitios y territorios al Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Así se decidía que la fragata Galga pertenecía al Estado de Virginia de conformidad con la Abandoned Shipwreck Act pudiendo entonces Sea Hunt IC, continuar sus trabajos para la recuperación de acuerdo con la Autorización de dicho Estado.

Sin embargo estimó que no podía considerarse la fragata la Juno abandonada por España, ni en base al Tratado de 1819 entre Usa y España, poniendo fin a la guerra de 1812 (en el que España cedía territorios entre los que se encontraba Florida pero no Virginia), ni por la declaración de guerra de 1898 entre ambos países.

Esta decisión ordenaba a las partes para que sometiesen a la Corte sus argumentos sobre si Sea Hunt Inc, podía o no aspirar a un premio por salvamento por el trabajo llevado a cabo para la recuperación de la Juno, ya que en principio, la postura de España sobre este Galeón sería que no debía ser rescatado por ser lugar de reposo, y en consecuencia protegido como cementerio, de 432 cadáveres.

Ese mismo año, la misma Corte decidió que debido al expreso deseo de España de que no se tocara la Juno, decía que a Sea Hunt Inc, no le correspondía ninguna remuneración ordenando además el cese de sus trabajos. En esta decisión la Corte de Distrito expresaba que era consciente que con su decisión privaba a Sea Hunt Inc de resarcirse de los gastos incurridos en la búsqueda de la Juno, y que exponía a

los buscadores de tesoros al riesgo de incurrir en gastos y esfuerzos en el salvamento, sin obtener nada al final, señalando sin embargo, que éste es un riesgo inherente a la búsqueda de tesoros.

Al final el Tribunal Supremo de los Estados Unidos daba la razón a nuestro país declarando su propiedad sobre sendos pecios, lo que sin duda se trataba de una resolución que afectaría a gran número de buques hundidos.

Fue el propio presidente Clinton el que aprobó una medida tendente a la protección de los barcos hundidos como los que dieron lugar a la sentencia arriba comentada. La principal preocupación de Clinton no era proteger los derechos del estado Español, sino los miles de barcos, buques, y aviones cuyos restos están sumergidos en los mares de todo el mundo, donde USA ha mantenido contiendas bélicas.

La medida también protegía nuestros barcos e incluso los restos del Titanic, objeto de todo tipo de intentos por parte de los cazadores de tesoros y empresarios de todo tipo de rescatar y hacer uso comercial de los recuerdos del buque.

Para finalizar simplemente mencionar una lista en la que se encuentran algunos naufragios que tuvieron lugar en las costas caribeñas:

- Costa occidental de EE.UU: "Brother Jonathan", "San Agustín", Yankee Blade, Trinidad o Nuestra Señora de Ayuda y San Sebastián.

- Costa Oeste. América del Sur: Almirante, Gonden Hind, Capitana y Santa Leocadia.
- Costa Este Usa: Widah, Submarino alemán U-853, Defence, Juno, De Braak, la Galga, Nuestra Señora de la soledad, el salvador...
- Bahamas: Gorda Key, Infanta.
- Caribe: Almiranta, Dragón II, San Roque, Begoña, Santo Domingo, Paisano, Genovés, Port Royal, Tierra firma, San Ambrosio...
- Costa Norte: San Pedro Alcántara, San José.

CONCLUSIÓN

Hoy en día estamos en condiciones de afirmar, que las instituciones jurídicas de las extracciones y hallazgos marítimos constituyen en el panorama internacional una preocupación común a la vez que creciente, pero que se topan una y otra vez con la realidad de una carente legislación internacional uniforme.

Éste va a ser, un problema de difícil solución ya que sobre los pecios confluyen una serie de intereses jurídicos que varios sujetos intentan hacer valer, pero que en la mayor parte de los casos su armonización resulta extremadamente ardua.

Se discute la titularidad de los pecios, se discute su valor arqueológico e histórico para un tercer Estado, al margen del valor económico o comercial de la extracción que se produce en aguas territoriales de otro Estado y por compañías especializadas de distinta nacionalidad.

Por ejemplo el caso de los pecios de galeones españoles extraídos en aguas mejicanas por una compañía canadiense, o las esculturas helénicas rescatadas por un pescador francés en aguas italianas.

El hecho que la regulación se deje en manos de los derechos internos de cada Estado, lleva necesariamente un problema de armonización internacional.

Debería pensarse en regular esta materia de manera independiente al margen de otras instituciones como puede ser el salvamento. Darle

un tratamiento autónomo que implique sus propias normas, y sus propias leyes.

En la práctica totalidad de las ocasiones es difícil deslindar unas instituciones de otras, por lo que la aplicación de las normas que regulan estas materias en los supuestos prácticos se hace más difícil.

Los Estados deben tomar conciencia que éste es un tema que incumbe a toda la humanidad porque los restos con valor arqueológico no dejan de ser información que nos pertenece a todos.

RELACIÓN BIBLIOGRÁFICA:

- *Curso de Derecho Marítimo (segunda edición). Profesor Ignacio Arroyo. Pag 709 a743.*
- *Legislación marítima y fuentes complementarias. Tercera edición. Pag 590 a 599.*
- *Salvamento, Remolques y Hallazgos en el mar. Profesor Francisco Rivera Matos. De los Hallazgos.*
- *Salvamento marítimo El,(especial referencia al Convenio de 1989). Profesor Ramón Morral Soldevila.*
- *El salvamento y la asistencia marítima en el derecho Romano. Profesor José Luis Zamora Manzano.*
- *Nueva ley sobre salvamentos y hallazgos en la mar. Profesores Francisco Fariña Guitián y Felipe Alfil.*
- *Manual de derecho de accidentes de la navegación. Ruiz Soroa.*
- *El salvamento marítimo la circunstancia de peligro y su jurisprudencia. Profesor Santiago Rivero Alemán.*
- *Legislación española y autonómica vigente en materia de hallazgos submarinos. Profesor Emilio Freire.*
- *Régimen del derecho marítimo sobre los pecios con valor arqueológico e histórico. Profesor Jose luis Cendón Castro.*
- *La protección internacional de los hallazgos marítimos de interés histórico y cultural. Anuario de derecho Marítimo, vol XX. 2001, PAG 86.*
- *La protección internacional del patrimonio cultural subacuático con especial referencia al caso de España. Profesor J. Mariano Aznar Gómez.*
- *Manual de derecho de la navegación Marítima 2002.Pag 629 yss.*
- *Comentarios al convenio de Salvamento. Profesor Ignacio Arroyo.*

- www.derechomaritimo.info.
- www.bimco.dk
- **Código Civil Español.**
- **Código de Comercio español.**
- **Código penal Español.**
- **Decreto 984/1967 por el que se aprueba el Reglamento para aplicación de la ley 60/1962 que regula los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.**
- **Ley 60/1962 sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones marítimas.**
- **Ley 27/1992 de 24 de Noviembre de 1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.**
- **Ley 8/1995, de 30 de Octubre, de Patrimonio cultural de Galicia.**
- **Ley 16/1985, de 25 de Junio del Patrimonio Histórico Español.**
- **Proyecto de Ley general de navegación marítima.**
- **Convención UNESCO sobre la protección del patrimonio cultural subacuático.**
- **Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del MAR.**