

MÁSTER NEGOCIO Y DERECHO MARÍTIMO

TRABAJO FIN DE MÁSTER:

BIENES HUNDIDOS Y NAUFRAGADOS Y DERECHOS DE PROPIEDAD



SOFÍA GÓMEZ-MATEOS GÓMEZ

FECHA INICIO MÁSTER: 17/10/2016

FECHA ENTREGA TFM: 09/07/2018

Índice

CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN

- I.Introducción
- II.Clasificación de los bienes desposeídos en el mar
- III.Modos de recuperación
- IV.Evolución de la legislación marítima aplicable

CAPITULO II RECUPERACIÓN FORTUITA

- I. Los hallazgos como modalidad de salvamento espontáneo

CAPÍTULO III RECUPERACIÓN PLANIFICADA

- I. Extracciones

CAPITULO IV RECUPERACIÓN OBLIGATORIA

- I. Remoción de restos
- II. Convenio de Nairobi
 - II.1Contexto Legal
 - II.2 Responsabilidad del Estado
 - II.3 Responsabilidad del Propietario
 - II.4 Obligación seguros

CAPÍTULO V CONVENCIÓN UNESCO SOBRE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO

- I. Antecedentes
- II.Acuerdos Interestatales
- III.Definición Patrimonio Cultural Subacuático

IV.Régimen Jurídico

V.Disposiciones Específicas de la Convención

VI.Buques y Aeronaves de Estado

VII.Relación con otros Convenios

VIII.Patrimonio Cultural Subacuático en España

CAPITULO VI CASO ODYSSEY

I.Antecedentes

II.Resolución del caso

III.Otros casos de descubrimientos de pecios del siglo XX.

CAPÍTULO VII CONCLUSIONES

-BIBLIOGRAFÍA

-LEGISLACIÓN

-DOCUMENTOS

Capítulo I INTRODUCCIÓN

I.INTRODUCCIÓN

El tema elegido sobre el que voy a fundamentar mi trabajo fin del Máster en Negocio y Derecho marítimo trata sobre Bienes hundidos y naufragados y derechos de propiedad.

Todos hemos visto alguna vez documentales o películas sobre pecios hundidos en el mar y siempre nos hemos preguntado, ¿Si alguien hallara alguna vez algo así, podría quedarse parte de bienes o restos hallados en el buque, o, por el contrario, serían solo propiedad del Estado del mar territorial en donde se hallará el pecio o buque hundido?

Pues bien, todo este dilema además de un estudio del Convenio del Patrimonio de bienes culturales de la Unesco 2001 es lo que pretendo detallar y estudiar en mi tesis de máster, a través de un análisis de lo que establece nuestra Ley de Navegación Marítima en cuanto a bienes hundidos y naufragados, así como establecer la limitación en torno a quien tiene derechos de propiedad sobre estos bienes, fijándome en nuestro código civil por antonomasia y otras leyes o convenios relativos a este tema.

Pero no se trata de analizar solo jurídicamente las leyes en cuanto a derechos de propiedad de bienes hundidos o de ver que establece sobre este tema nuestra ley marítima española como es la ley de Navegación Marítima, sino también de puntualizar las obligaciones de los capitanes y armadores de buques hundidos y naufragados en torno a la Administración Marítima y contemplar de un mismo modo las medidas urgentes para evitar riesgos para la navegación, el medio ambiente marino y de cualquier otra índole, y es ahí donde debemos comentar también el convenio de Nairobi 2007 sobre remoción de restos naufragados en donde se establece las pautas que los propietarios de buques hundidos han de hacer para la retirada de restos de buques que puedan suponer un peligro.

El concepto de protección ha estado muy presente tanto en el cuerpo normativo del Derecho internacional del patrimonio cultural y en menor medida en el Derecho del Mar en su norma más importante, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1.982. Pero originariamente la regulación protectora de los bienes culturales no tenía en cuenta el importante patrimonio que se encontraba bajo el mar. El problema

que existía en los orígenes residía en el riesgo que corría el patrimonio cultural en los casos de conflictos armados, y eran estas situaciones las que ponían en mayor riesgo aquella protección.

Se puede decir que los restos de antiguos naufragios constituyen la mayor parte del patrimonio cultural subacuático y su valor arqueológico e histórico es de gran importancia para analizar las formas navales de construcción, las rutas marítimas y relaciones comerciales, la vida a bordo, objetos científicos y técnicos relacionados con la navegación, tecnología armamentística, además de productos comerciales y de consumo y de ahí a que sea importante delinear quien pretende ostentar las competencias y quien tiene derechos de propiedad sobre ellos.

Visto todo esto, lo que pretendo en mi tesis es asentar la diferente pluralidad de normas tanto nacionales como internacionales, así como los diferentes convenios que existen en torno a bienes hundidos y naufragados y analizar de forma concisa el ámbito de aplicación en el que queda situada toda esta diversidad normativa, pues como he dicho antes, tanto los bienes hundidos como los restos de naufragios, pasan a formar parte de un patrimonio cultural del que, al fin y al cabo todos debemos conocer y del que somos responsables de cuidar y saber a quién corresponde su titularidad.

II. CLASIFICACIÓN DE BIENES DESPOSEIDOS EN EL MAR

Antes de empezar a desarrollar exhaustivamente lo que será mi exposición acerca de mi tesis, basada en el tratamiento de los bienes hundidos y naufragados y los derechos dominicales de los mismos, hay que ponerse anteriormente un poco en contexto y hacer una breve clasificación de lo que entendemos por bienes desposeídos en el mar.

Así, podemos enunciar a los bienes desposeídos en el mar como los siguientes:

1)-Recursos naturales: Son productos del mismo mar, vivos y renovables, como la pesca; o por el contrario no vivos ni renovables, como los hidrocarburos o minerales. Carecen de dueño (*res nullius*) y su apropiación y aprovechamiento se rige por su legislación específica (pesquera (art. 611 C.c.), de hidrocarburos, minera etc.).

2)-Otros bienes desposeídos (*vacuae possessionis*), que, a su vez, pueden ser:

a) Bienes abandonados por su dueño con ánimo de renuncia a su propiedad (*res nullius derelictae*, bienes derrelictos o *vacuae domini*). De esta manera, estos bienes son aquellos que pueden adquirirse por ocupación, como así establece el Código civil en su artículo 610 que establece lo siguiente:

«Se adquieren por la ocupación los bienes apropiables por su naturaleza que carecen de dueño, como los animales que son objeto de la caza y pesca, el tesoro oculto y las cosas muebles abandonadas».

b) Bienes desposeídos, pero no abandonados por su dueño (perdidos; naufragados; etc.), que, a su vez, pueden ser:

- No sujetos a especial protección: Se mantiene la titularidad del dueño en los términos previstos en las leyes marítimas y como así determina el artículo 617 del Código civil, en el cual se enuncia lo siguiente:

«Los derechos sobre los objetos arrojados al mar o sobre los que las olas arrojen a la playa, de cualquier naturaleza que sean, o sobre las plantas y hierbas que crezcan en su ribera, se determinan por leyes especiales».

-Sujetos a especial protección: Son aquellos bienes protegidos bajo el Patrimonio Cultural Subacuático y bienes de comercio prohibido o restringido, y cuya propiedad y aprovechamiento se rigen por la legislación especial marítima como así determina como hemos visto el artículo 617 del Código civil.

-Tesoros: Esta categoría de bienes desposeídos en el mar no es muy relevante para este trabajo de fin de máster ya que se trata de bienes ocultos en “propiedad ajena”, como así remarca el artículo 614 de nuestro Código civil, en donde se establece lo siguiente:

«El que por casualidad descubriere un tesoro oculto en propiedad ajena tendrá el derecho que le concede el artículo 351 de este Código».

III. MODOS DE RECUPERACIÓN DE LOS BIENES DESPOSEÍDOS EN EL MAR

Una vez visto lo que entendemos por bienes desposeídos en el mar, y cuáles son las distintas categorías de los mismos, es hora de hablar de los distintos medios que existen para la recuperación de estos bienes definidos en el apartado anterior de este capítulo I.

La clasificación de modos de recuperación de los bienes desposeídos en el mar se puede establecer como la que a continuación se detalla:

1) Recuperación por sus dueños, dentro de la cual podemos distinguir las siguientes:

a) Recuperación planificada y voluntaria: se trata de un tipo de recuperación que se halla dentro del Régimen de las extracciones y la cual explicaremos más adelante en el Capítulo III de este trabajo.

b) Recuperación Obligatoria: Este tipo de recuperación se enmarca dentro del Régimen de las remociones, el cual será también objeto de estudio en el capítulo IV de esta tesis fin de máster. La legislación de este tipo de recuperación va dirigida a la tutela y protección de los intereses públicos de la seguridad de la navegación y protección del medio marino y no propiamente a la recuperación de los bienes (la recuperación es solo una medida instrumental para dicha finalidad, junto con otras como la destrucción, eliminación, traslado, neutralización del riesgo, etc.).

2) Recuperación por terceros, dentro de la cual distinguimos también varios tipos de categorías como son:

a) Hallazgos: Este tipo de recuperación se convirtió con la aparición de la Ley de Navegación Marítima en una modalidad de salvamento espontáneo, la cual será estudiada en el Capítulo II de este trabajo.

b) Extracciones: Se trata de una modalidad de salvamento contractual u otro contrato de obra concertado por el propietario y los salvadores o contratistas de la obra; también puede ser mediante concurso de Derecho público para los buques de Estado, según veremos en el Capítulo III. Después de la Ley de Navegación Marítima los buques situados en el fondo del mar también se consideran en “peligro” a los efectos de que su recuperación por terceros pueda ser calificada como salvamento.

c) Remociones: Esta última clase de recuperación de bienes desposeídos en la mar se lleva a cabo mediante contrato de remoción de restos concertado por el propietario y los contratistas, según veremos también en el Capítulo IV de esta tesis.

IV. EVOLUCIÓN DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA APLICABLE

Una vez delimitadas las distintas situaciones jurídicas en que pueden encontrarse los bienes desposeídos en el mar así como los posibles modos establecidos en Derecho para su recuperación, para poder después hacer un exhaustivo estudio de las dos categorías más importantes a desarrollar en este trabajo que son los hallazgos y los bienes hundidos y naufragados y establecer los derechos dominicales de los mismos, es mi deber hablar de cómo ha ido cambiando la legislación marítima aplicable en torno a este tema y cuál es la que tenemos actualmente en uso para poder así entender mejor el tema del que está siendo objeto este trabajo fin de master.

Antes de que se instaurara la ley 14/2014 del 14 de julio de navegación marítima, la legislación que había en torno a los bienes hundidos y naufragados era dispersa, incompleta y no cumplía con las expectativas de uniformidad y aclaración que se le pide a una norma.

Nuestro Código civil remitía a la regulación de los derechos sobre los objetos arrojados al mar, o por éste a la costa, de cualquier naturaleza que sean, a leyes especiales.

Pues bien, ese Derecho especial del que habla nuestro código civil se contenía en los Capítulos III, IV y V del Libro I, de la Ley de Auxilios y Salvamentos de 1962 (LAS) (arts. 19 a 30), que regulan los hallazgos y las extracciones marítimas, y en algunos preceptos del Cod.com (art. 844), que, si bien se refiere al naufragio, regula en realidad un caso especial de hallazgo.

Así pues, esta disciplina legal albergaba problemas de interpretación, en especial, a la hora de realizar una adecuada delimitación de los supuestos que quedan bajo la tutela de la disciplina del hallazgo, frente a los que constituyen salvamento o extracción. De este modo, para que nos encontráramos en el supuesto de hallazgo de una cosa hundida o abandonada en el mar, no debía concurrir intencionalidad alguna de buscar o encontrar algo, régimen que se encontraba regulado en los artículos 19 a 22 de esta ley 60/1962 de 24 de diciembre, sobre el régimen de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos.

En caso contrario, nos encontrábamos ante una extracción, sometida a un régimen jurídico diferente por los artículos 23 a 28 de la LAS.

Así, para el caso de hallazgos el artículo 19 de la LAS establecía expresamente que «El que encontrase cosas abandonadas en la mar o arrojadas por ella en la costa que no sean producto de la misma mar, 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 le haga inmediatamente después de haberlas descubierto», mientras que para el caso de extracciones, esta misma ley, disponía en su artículo 23 y 24 lo siguiente; «Fuera de los casos de hallazgos y los de recuperación inmediata, la extracción de cosas hundidas en aguas jurisdiccionales españolas, requerirá el permiso de la Autoridad de Marina, quien fijará el plazo para realizarlas y las normas a que debe ajustarse» ;«Los trabajos de exploración, rastreo y localización de cosas hundidas requerirán el permiso de la Autoridad de Marina, quien lo concederá discrecionalmente y sin carácter de exclusiva.»

Pero además de esta ley se tenía que tener en cuenta lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, que regula

la *extracción de restos de aguas portuarias*, disponiendo que la Autoridad Portuaria podrá exigir de los propietarios de esos bienes su remoción, pudiendo en caso de incumplimiento proceder de oficio sin perjuicio del derecho de repetición.

Pues bien, frente a toda esta dispersidad normativa y sin una especial delimitación de los supuestos anteriores, el nacimiento de la Ley de Navegación marítima dió otra perspectiva y una seguridad jurídica que asentó las bases anteriormente reguladas y permitió abordar el tema de los bienes hundidos y naufragados, estableciendo presupuestos nuevos y diferenciando con una gran precisión los términos de hallazgos y extracciones marítimas, desapareciendo el término primero como tal, para dar paso a una nueva modalidad dentro del salvamento, términos, los cuales van a ser objeto de estudio en el siguiente capítulo de este trabajo.

Capítulo II RECUPERACIÓN FORTUITA

I.HALLAZGOS

Siguiendo con lo comentado en el capítulo anterior, la ley 14/2014 de navegación marítima, no contempla la figura del hallazgo expresamente como lo hacía antes y hemos visto en la ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre el régimen de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos. En su lugar, la recuperación fortuita de bienes desposeídos aparece contemplada como un supuesto especial de salvamento, esto es el salvamento espontáneo de bienes de propiedad desconocida, lo que nos lleva a un nuevo estudio de esta figura, que, si bien habíamos dicho antes, se encontraba un poco dispersa, ahora con la ley cumbre marítima de nuestra legislación nacional, es decir, la ley 14/2014 la delimita y la especifica dentro del Capítulo III, del salvamento, de dicha ley.

Pero ahora bien, no solo es el régimen de esta ley de navegación marítima, el que contempla esta figura, pues como habíamos recalado anteriormente, si bien la ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre el régimen de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos fue derogada en su mayor parte, no lo fue su TÍTULO II que sigue en vigor como norma reglamentaria y se aplica de forma transitoria a los expedientes en curso a la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima. Hay que

destacar además el Real Decreto 984/1967, de 20 de abril, por el que aprueba el Reglamento para la aplicación de la LAS.

Así pues, en primer lugar, tenemos que establecer que entiende la nueva ley de navegación marítima por hallazgo y porque se entiende como una modalidad de salvamento, teniendo que pararnos en el significado de este término, el del salvamento y como nuestra ley 14/2014 de navegación marítima, lo define para así poder entender mejor el significado de la figura a estudiar aquí, que es el hallazgo.

El artículo 358, de capítulo III, de salvamento, de la ley 14/2014 de navegación marítima, en su punto cuarto establece; «El hallazgo y recuperación inmediata de bienes abandonados en las aguas o sus costas se considerará como salvamento, salvo que sean producto del mismo mar o de las aguas navegables». Pero ahora bien, ¿qué entiende la ley de navegación marítima por salvamento?, el mismo artículo 358 de la ley 14/2014 en su punto primero, segundo y tercero define la figura de salvamento como lo siguiente; «Se considera salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables, con excepción de las continentales que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación marítima», «No se considerará salvamento la asistencia prestada a bienes fijados de manera permanente e intencional a la costa», «No se considerará salvamento operación alguna que tenga por objeto el patrimonio cultural subacuático, que se regirá por su legislación específica y los tratados internacionales vigentes en que España sea parte».

Se podría decir entonces que el hallazgo deriva de un encuentro fortuito, además de una falta de ánimo del hallador en obtener un resultado y no tienen por qué ser cosas abandonadas, pueden ser cosas perdidas con dueño.

El régimen jurídico del salvamento viene establecido en el artículo 357 de la Ley de navegación marítima, donde se estipula, que dicha figura se rige «por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, por los Protocolos que lo modifiquen de los que España sea Estado parte y por las disposiciones de este capítulo.»

Una vez delimitado y definido la figura de hallazgo y salvamento, habrá que ver quiénes son los legítimos titulares de estos bienes que definen el artículo 358.4 de la ley de navegación marítima, es decir, de los hallazgos. En tales supuestos, si el titular de esos

bienes es conocido, se aplicarán las reglas generales de los artículos 357 a 367 de la mencionada ley 14/2014 de navegación marítima.

El artículo 365 de la ley de navegación marítima, habla sobre el derecho de retención de los bienes salvados y se estipula que «El salvador tendrá derecho a retener el buque y otros bienes salvados bajo su control, en el puerto o lugar a que se hayan conducido tras la terminación de las operaciones de salvamento mientras no se constituya a su favor garantía suficiente por el importe del premio que se reclame». En cuanto a las obligaciones del armador, este mismo artículo en su punto 2, establece que «El armador del buque salvado, a petición y a costa del salvador, estará obligado a condicionar la entrega de las mercancías transportadas por dicho buque a la constitución por los destinatarios de garantía suficiente para responder del premio que les pudiera afectar. En caso de incumplimiento de esta obligación será responsable de los perjuicios que por ello sufra el salvador.»

Es importante además remarcar la labor que desempeña la administración marítima en cuanto a su intervención en la figura del salvamento. Así mismo, estipula la ley 14/2014 en su artículo 367 que, «La Administración Marítima estará en todo caso facultada para intervenir en las operaciones de salvamento realizadas en los espacios marítimos españoles, a fin de salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en la mar y el medio ambiente contra la contaminación marina. A tal efecto, la Administración podrá dirigir o impartir instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento que serán de obligado cumplimiento por el capitán, el armador o su representante, el cargador y el salvador.» Queda impresa así, la importancia de la administración marítima en dichas tareas de salvamento, quedando supeditados a sus ordenes armadores, capitanes y las figuras mencionadas anteriormente en dicho artículo. Además, hay que decir, que cuando gracias a la actuación de dicha administración, se produjeran premios o compensaciones, estos se ingresarán de forma directa en el tesoro, pudiendo con ellos generar créditos, para en un futuro, seguir desarrollando, dicho tipo de actividades, que hayan dado lugar, al citado ingreso anterior (art,367.2, ley de navegación marítima).

Las reglas generales de los artículos 357 a 367 de la ley de navegación marítima, son como hemos dicho, las dispuestas para los bienes salvados, cuyo titular es conocido, pero ahora bien, ¿Qué pasa, con aquellos bienes que han sido salvados y cuyo titular es desconocido? La ley de navegación marítima establece para este caso un régimen especial, como así lo podemos ver en el artículo 368 de dicha ley en donde se dice que,

desposeídos y fueren de propiedad desconocida estarán obligados a comunicarlo a la Armada en el primer puerto de escala.»

Se desencadena así un procedimiento, enfocado en la averiguación de los legítimos propietarios, que será determinado reglamentariamente, normativa que necesariamente deberá incluir la notificación al cónsul de pabellón si se tratare de buques o embarcaciones matriculadas. El salvador podrá mientras tanto retener los bienes salvados, adoptando las medidas necesarias para su adecuada conservación. (art 368.2 LNM).

En el caso de que el propietario fuere localizado, dispone el artículo 368 en su punto 2 que; «el órgano competente de la Armada procederá a notificar su identidad al salvador, asistiendo entonces a este los derechos previstos en el artículo 8.2.c) del Convenio Internacional de Salvamento Marítimo y en el artículo 365, sin perjuicio de las acciones que le correspondan para resarcirse de los gastos de conservación y para obtener el precio que por el salvamento proceda.» En caso contrario, es decir, si no pudiera localizarse en un plazo de seis meses, quien es el propietario, dicha ley remarca que; «la Armada adoptará las medidas pertinentes para la tasación de los bienes salvados. Si el valor no excediera de tres mil euros, el salvador hará suyos los bienes una vez pagados los gastos del expediente. Si el valor superase la referida cantidad se venderán los bienes en pública subasta, siendo para el salvador, una vez pagados los gastos del expediente, además de dicho importe un tercio de la parte del precio obtenido que exceda de tres mil euros más los gastos en que haya incurrido. El resto, si lo hubiere, se ingresará en el Tesoro Público.» (artículo 368.5).

Ahora bien, es deber decirlo, que todo lo dicho anteriormente, tendrá que aplicarse sin perjuicio de lo dispuesto para los bienes de comercio prohibido o restringido en el artículo 381 LNM, en cuyo caso la Armada procederá a dar a dichos bienes el destino que corresponda conforme a la legislación que resulte aplicable. Además, el artículo 368.6 señala que; «Las autoridades de los puertos vienen obligadas a facilitar la entrada y estancia de los bienes salvados pudiendo no obstante repercutir su legítimo titular los gastos en que hubiera incurrido. En todo caso, los bienes salvados por buques de titularidad pública, armados y equipados para el salvamento, estarán exentos de gastos y carga alguna.»

En cuanto al tratamiento de expedientes de hallazgo, como hemos dicho anteriormente, estos se encuentran regulados en el TITULO II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos.

En su artículo 47 de esta ley se dice que; «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 veinticuatro 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, según tasación oficial, es inferior a 900 euros, se publicará el hallazgo en el tablón de anuncios, y si fuera superior a dicha suma se publicarán edictos en el "Boletín Oficial del Estado", dando cuenta del hallazgo, insertándose en un diario de la provincia, si el Juez lo considera oportuno por la importancia del expediente. En el caso de comparecer el propietario y acreditar su derecho, se le entregarán los efectos hallados, previo abono del tercio del valor de tasación que corresponda al hallador y de los gastos ocasionados.» (artículos 48 y 49).

Sin embargo, hay que decir que estos anteriores artículos 48 y 49 de la LAS (subsistentes con rango reglamentario), en lo atinente al destino de los bienes hallados y derechos del hallador, han quedado sin efecto en virtud de la aplicación del Artículo 368 de la LNM, que modifica dicho régimen y es de superior rango.

Por otra parte, en caso de haber transcurrido ese plazo de seis meses, y no hubiese comparecido el propietario y el valor de lo hallado fuese menor a 900 euros, dispone el artículo 50 de la LAS que; «se pondrá a disposición del hallador, previo el pago de los gastos ocasionados.»

Si el valor excediese de los 900 euros, el Juez elevaría el expediente a la Autoridad jurisdiccional, que decidiría la venta en pública subasta de los efectos hallados. Así después, 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 al hallador, conforme a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 21, el de los gastos ocasionados y el ingreso del resto en el Tesoro.

Así pues, hemos visto, como a través de la ley de navegación marítima, se enmarca de una manera específica la figura del hallazgo dentro de la modalidad de salvamento y quienes pueden ser los titulares de los derechos dominicales de esos bienes salvados, además de haber repasado el tratamiento de los expedientes de hallazgo, enmarcados en el TÍTULO II, Capítulo III de la LAS. Es hora entonces, de poder analizar la siguiente figura que también, quedo muy bien regulada, cuando el legislador dio a luz la ley cumbre de nuestro derecho marítimo nacional, de la que llevamos nombrando numerosas veces a lo largo de este trabajo, figura que no es otra que la de las extracciones marítimas, que podemos incluirla dentro de la recuperación de los bienes hundidos y naufragados y como una clase de salvamento voluntario.

Capítulo III RECUPERACIÓN PLANIFICADA

I. EXTRACCIONES MARITIMAS

Una vez analizada la figura del hallazgo y su régimen de aplicación, es el turno ahora de definir que se entiende por extracción marítima como tal, cuál es su régimen jurídico y quienes tienen derecho de propiedad a ellas.

Antes de establecer que entiende la ley de navegación marítima, como extracción marítima o recuperación planificada de bienes que se encuentran desposeídos en la mar, categoría que no debe confundirse con la de la remoción de restos. En efecto, en este campo, es preciso partir de una necesaria distinción previa entre dos instituciones jurídicas diferentes: la *remoción de restos* (regulada en el TRLPEMM, y la *recuperación de bienes naufragados o hundidos* Capítulo IV, Título VI de la Ley de Navegación Marítima).

La figura de remoción de restos, que será analizada más adelante en este trabajo, puede consistir en un supuesto de recuperación obligatoria de bienes desposeídos y su régimen jurídico nacional vendría a regirse por lo dispuesto en el TRLPEMM y en el ámbito internacional, esta figura quedaría regulada en el Convenio de Nairobi sobre remoción de restos, del que también hablaremos más adelante.

Distinguidas pues, esas dos variables, dentro de la recuperación planificada de bienes naufragados y hundidos, es hora de establecer que entiende la ley de navegación marítima por extracción de bienes hundidos y naufragados.

Pues bien, la ley de navegación marítima empieza diciendo en su artículo 369.1 que constituye recuperación de bienes naufragados o hundidos 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 *que no constituyan salvamento*, en cuyo caso las relaciones entre el titular y el salvador se regirán por las normas del mismo.

Por otra parte, dispone el apartado 3º del mismo precepto que, salvo excepciones contenidas en la propia LNM, el patrimonio cultural subacuático se regirá por su normativa específica, normativa, la cual también analizaremos mas adelante y veremos cuando y en qué casos se aplica.

Es la sección segunda del CAPITULO IV, de la ley de navegación marítima, la que vamos a desglosar en este capítulo, pues es aquella en la que se regula el régimen de las extracciones marítimas como tales.

Para la ley de navegación marítima, la extracción consiste en la recuperación de los bienes que se encuentren naufragados o hundidos, fuera de los casos que constituyan remoción, esto es cuando esas cosas no representen una rémora para la navegación o un peligro para el medio ambiente (art. 16.3 LAS y 377 LNM).

Esta nueva regulación de las extracciones marítimas nace con el propósito de atenuar el excesivo intervencionismo administrativo de la legislación derogada, aunque se sigue otorgando a la Administración, concretamente a la Armada, un papel muy relevante.

La nueva ley de navegación marítima establece dos distinciones entre operaciones de exploración y de extracción. En cuanto a las primeras, se establece que 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 requerirán autorización de la Armada, pero esta se concederá siempre a quien acredite la propiedad. En otros casos, el permiso se otorgará discrecionalmente y sin carácter exclusivo (art. 376).

Respecto a las segundas, el artículo 377 de la LNM dispone que; «Las operaciones de extracción de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles requerirán autorización previa de la Armada, que fijará los plazos y condiciones para su realización. Los titulares de la autorización quedan obligados a dar cuenta del inicio y término de las operaciones, así como a facilitar su

inspección y vigilancia por la Armada.» Así pues dichas operaciones no puede quedar a cargo de personas que no estén autorizadas para ello, pues se infringiría así tal norma y daría lugar a infracciones y multas por dichos actos.

Una vez que se ha autorizado dichas operaciones de extracción, habremos de preguntarnos quienes son los titulares del derecho a dicha extracción. Esta titularidad se plasma en el artículo 378 de la ley de navegación marítima en donde se dispone que, «podrán solicitar la autorización de extracción los propietarios de los buques o bienes naufragados o hundidos, acreditando debidamente su dominio.» «Si existieran varios propietarios, la solicitud deberá formularse de acuerdo entre ellos, o mediando expresa renuncia de quienes no estuviesen interesados en la extracción.» El punto 3 de dicho artículo dispone que; «Tratándose de la extracción de buques y bienes a bordo, la iniciativa de las gestiones para la extracción corresponderá al propietario del buque.»

En cuanto a la contratación para dichas extracciones podrá presentarse por terceros distintos del propietario que hayan concertado con este un contrato de salvamento o de cualquier otra clase válida en Derecho.

Cuando la propiedad de los buques o bienes corresponda al Estado, y no le conviniere la extracción o aprovechamiento directo, la Armada podrá concederla mediante concurso con arreglo a la legislación de patrimonio de las Administraciones Públicas. En una misma línea, dispone en art. 381 de la ley que la extracción de armas, municiones, explosivos u otro material militar que pueda afectar a la Defensa Nacional, así como de objetos pertenecientes al patrimonio cultural subacuático 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.

Por último, en cuanto a la extracción de buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos dispone el artículo 382.1 que, « sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 358.4 y 359, cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, los buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y gozan de inmunidad de jurisdicción.»

Así pues, las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos requerirán autorización de la Armada, que ostenta competencias plenas para su protección, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación sobre patrimonio histórico y cultural, en su caso. En cuanto a los restos de buques de guerra extranjeros hundidos o naufragados en espacios marítimos españoles gozan de inmunidad de jurisdicción conforme a lo previsto en el artículo 50. No obstante, las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de los mismos deberán ser acordadas entre los órganos competentes del Estado de su pabellón y el Ministerio de Defensa. En su caso, tales operaciones quedarán sujetas a lo establecido en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001.

Una vez definido el término de extracciones y visto su régimen en la ley de navegación marítima, nos queda establecer quienes son los legítimos titulares de los bienes hundidos y naufragados, derechos dominicales, que la ley de navegación marítima contempla en sus artículos 373 a 375 de la misma.

El artículo 373.1 y 2, habla de la conservación de la propiedad y dispone que; «La propiedad de los buques u otros bienes naufragados o hundidos no se verá afectada por el solo hecho de su naufragio o hundimiento, no produciéndose su abandono sino por voluntad expresa de su titular. Los propietarios de tales bienes podrán disponer de ellos y, especialmente, abandonarlos a favor del asegurador cuando proceda.» De esta manera, queda claro que los terceros no propietarios no tienen derecho alguno sobre los bienes naufragados o hundidos. Estos siguen siendo propiedad de su titular, hasta que, transcurridos tres años, pasen a ser propiedad del Estado.

Se introduce así, una modificación muy relevante respecto al Derecho derogado, en virtud del cual se producía la apropiación por parte del Estado cuando se produjera un abandono –que podía ser tácito- de sus derechos por parte del propietario, o simplemente por el transcurso de tres años sin ejercicio del derecho a recuperar la posesión (art. 29 LAS).

En cuanto a la prescripción en favor del Estado, se dice que; «El Estado adquirirá la propiedad de cualquier buque o bien que se encuentre naufragado o hundido en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles una vez transcurridos tres años desde el naufragio o hundimiento, excepto la de los buques y embarcaciones de Estado e igualmente adquirirá la propiedad de buques o bienes que, a la terminación del plazo mencionado, se encuentren situados en la zona económica exclusiva o en alta mar

y sean propiedad de españoles.» (artículos 374.1 y 374.2). Dicha prescripción se interrumpirá cuando se solicite la extracción, siempre que esta se inicie en el plazo concedido para ello y empezara a correr de nuevo si se suspenden los trabajos o termina el plazo concedido para ellos.

Capítulo IV RECUPERACIÓN OBLIGATORIA

I.REMOCIÓN DE RESTOS

Una vez abordados los términos de hallazgos y extracciones marítimas, es ahora el turno de desarrollar la otra figura de recuperación de bienes desposeídos, que podríamos calificar como obligatoria, y que no es otra que la remoción de restos y de bienes hundidos y naufragados y que encuentra su régimen jurídico nacional en el texto refundido de la ley de puertos del estado y de la marina mercante, régimen que se aplica, siempre que dichos hundimientos de barcos para su posterior remoción, tengan lugar en puertos nacionales o aguas en donde España ejerza su jurisdicción.

Es en el TITULO III, del libro 2º de esta ley, donde se habla de la actuación de la autoridad portuaria, en caso de hundimientos de buques, así como en que situaciones podrá darse la remoción de restos y de buques hundidos y naufragados, siempre que se den una serie de circunstancias y que dichos hundimientos supongan una afectación a la actividad portuaria o constituyan un grave riesgo para las personas, medio ambiente u otra clase de bienes.

El artículo 304.1 del TRLPEMM, dispone que; «La Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, que pueda perjudicar a la actividad portuaria o suponer un peligro notorio para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente, requerirá al naviero, armador o consignatario para que dicho buque abandone el puerto, repare el buque o adopte las medidas procedentes en el plazo fijado al efecto. Si éstos no lo hacen, la Autoridad Portuaria podrá, respecto del buque y su carga, trasladarlo o proceder a su descarga, venta en pública subasta, o a su hundimiento de acuerdo con la normativa vigente, a costa de aquellos, en lugar donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca y

no constituya un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente marino. A este último efecto, se solicitará informe de la Administración pesquera y de Medio Ambiente que se entenderá positivo si no se emite en el plazo de quince días o en el que se fije por la Autoridad Portuaria, por razones de urgencia ante la amenaza de hundimiento».

Además, en los los supuestos de hundimiento de buques en las aguas de un puerto que, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, afecte a la actividad portuaria o constituyan un riesgo grave para las personas o para los bienes o para el medio ambiente, la Autoridad Portuaria requerirá a sus propietarios, navieros, armadores, consignatarios o a las compañías aseguradoras para que procedan a su remoción y señalará dónde deben situar su carga, combustible, sus restos o el buque una vez reflotado, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

Pero, ahora bien, una vez visto el precepto anterior, ¿qué entiende dicha ley por remoción? El artículo 304.2 en su último párrafo dispone que se entenderá por remoción; «La puesta a flote, la retirada, traslado, desguace o destrucción deliberada de buques naufragados, de su carga y su combustible, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque o de cualesquiera otros bienes hundidos con la finalidad de evitar un peligro o un inconveniente para la navegación, para los recursos naturales o para el medio ambiente marino».

También, dispone el artículo 304.2 de dicha ley que; «Las Autoridades Portuarias podrán, por razones de urgencia, inclusive antes de iniciado el plazo fijado, exigir que se adopten medidas o adoptarlas a costa de los obligados, tales como señalización, iluminación o cualquier otra que se estime apropiada, al objeto de disminuir o evitar el peligro real o potencial. Si incumplieran las órdenes o acuerdos de la Autoridad Portuaria, ésta podrá utilizar para la remoción del buque hundido, de su combustible o de la carga que se encuentre a bordo, o haya caído del mismo, los medios de ejecución forzosa previstos en el ordenamiento jurídico, quedando obligado, en todo caso, el propietario o naviero a sufragar los gastos ocasionados. Si éste no abonase en el plazo establecido las cantidades devengadas por la remoción, la Autoridad Portuaria podrá proceder a la

enajenación de los restos del buque, deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio».

Pero los artículos anteriores, como bien podemos entender, se refieren a remoción de restos y hundimientos de buques que se produzcan en aguas portuarias nacionales, pero, ¿qué pasa cuando se producen dichos hundimientos en aguas jurisdiccionales en las que España ejerce su soberanía? El artículo 304.3 nos da la respuesta a esta pregunta cuando asienta que; «Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y en aguas marítimas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, el Capitán Marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo. Asimismo, el Capitán Marítimo emitirá informe en todos los supuestos en los cuales el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque, pudieran producir episodios de contaminación marítima o verse afectada la seguridad en la navegación. A los efectos de la protección del crédito administrativo, las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria o de la Administración marítima por la remoción o cualquier otra actuación derivada de lo establecido en los apartados anteriores de este artículo, tendrán la consideración de crédito privilegiado en los términos previstos en el artículo 580.3º del Código de Comercio». Como vemos, es el capitán marítimo quien tiene la responsabilidad de llevar a cabo las actuaciones oportunas para informar a las administraciones pertinentes, a fin de evitar un mal mayor.

Respecto a casos en que en los que se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de un puerto con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo, el artículo 304.4 resalta que; «la Autoridad Portuaria correspondiente podrá instar de la Autoridad judicial el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto produjera un peligro real o potencial a las personas o a los bienes o causare grave quebranto a la explotación del puerto. La Autoridad judicial acordará el hundimiento o la venta conforme al procedimiento legalmente previsto en cada caso, salvo que considere imprescindible su conservación para los fines de la instrucción del procedimiento y por el tiempo estrictamente necesario. Igualmente se procederá a la venta en pública subasta en los casos en que por la previsible duración del proceso judicial exista riesgo de una notable depreciación del buque, depositando el producto de la venta a resultas del procedimiento».

Por último, y no menos importante, hay que señalar dentro del análisis de la remoción de restos dentro de esta ley, que, no podrá promoverse contra las empresas encargadas de la extracción o remoción, sus empleados o sus agentes, ninguna reclamación de indemnización de daños por contaminación producidos por el combustible del buque o por la mercancía descargada, que se ocasionen en la realización de esos trabajos, ya sean por acción u omisión, salvo que hayan actuado con intención de causar dichos daños o bien temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños.(artículo 304.7).

II.CONVENIO DE NAIROBI DE 2007



II.1 Contexto Legal

Una vez hemos delimitado el régimen jurídico de la remoción de restos y de buques hundidos y naufragados en nuestro derecho español, y hemos visualizado la actuación de la administración marítima portuaria en los casos que describe el texto refundido de la ley de puertos del estado y de la marina mercante, el siguiente régimen jurídico que aborda este tema a nivel internacional es el Convenio de Nairobi sobre remoción de

restos de naufragios aprobado el 18 de mayo de 2007 por la Conferencia Internacional sobre la Eliminación de restos de naufragio convocada por la OMI, en Nairobi.

Ni el Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, ni el Convenio Internacional sobre la Intervención en Alta Mar en Casos de Siniestros por Contaminación de 1969, regulaban de manera completa la actuación del Estado en situaciones de peligro para la navegación marítima. Mientras que en las citadas convenciones el Estado sólo podía ordenar la remoción de restos de naufragio cuando existiera riesgo grave e inminente de contaminación por hidrocarburos u otras sustancias, ahora con la Convención de Nairobi 2007 se da la posibilidad de que el Estado intervenga para prevenir y actuar ante cualquier situación que suponga un peligro para la navegación o al medio ambiente marino derivado de restos de naufragio.

Hay que decir, que, aunque el nivel de accidentes marítimos ha disminuido bastante en los últimos años, principalmente gracias a la labor de la OMI y la incansable voluntad de los Estados y sectores marítimos para incrementar la seguridad de las operaciones de transporte marítimo, no ha ocurrido lo mismo con el abandono de los restos de naufragio. Actualmente, se estima según la UNESCO que hay tres millones de restos de naufragio abandonados alrededor del mundo. Esta cifra incluye restos de batallas navales de la Segunda Guerra Mundial, así como otros que tendrían valor arqueológico y la cifra va incrementándose cada vez más, lo que lleva a desencadenar en bastantes problemas a los Estados ribereños y al transporte marítimo en general.

Dichos problemas, no son menores y es labor de los Estados identificarlos para darles una pronta solución. Según la OMI, estos problemas se pueden dividir en tres categorías:

- 1) Unos restos de naufragios pueden constituir un peligro para la navegación, para otros buques y sus tripulaciones.
- 2) Dependiendo de la naturaleza de la carga, hay un riesgo potencial de que los restos de naufragio puedan causar daños importantes para el medio marino y costero
- 3) Por último, en una época en la que los bienes y servicios son cada vez más caros, supone un gran coste el balizamiento y la remoción de restos de naufragio potencialmente peligrosos. El convenio tiene el objetivo de resolver estos problemas relacionados.

Pues bien, dicho convenio surge para establecer soluciones a estos problemas y proporcionar una base sólida jurídica para que los Gobiernos puedan proceder, o hacer que se proceda, a la remoción, de sus costas, de los restos de naufragio que puedan constituir un peligro ya sea para la seguridad de la navegación o para el medio marino y el medio costero, o para ambos.

Este convenio, que entró en vigor el 14 de abril de 2015, nació con el objetivo de establecer un régimen internacional uniforme que garantizase la remoción rápida y eficaz de los restos de naufragio y garantizase a la vez el pago de los costes asociados a dicha remoción, constituyéndose, así como el primer marco legal sobre esta cuestión. Se crea así un régimen legal que incluye, desde la definición de naufragio, hasta la responsabilidad del armador respecto a los gastos de localizar, balizar y retirar los restos, pasando por las obligaciones de los armadores de tener contratado un seguro u otra garantía económica que cubra las responsabilidades que exige este Convenio.

Además, hay que comentar que se impone como un convenio garantizador de los Estados frente a capitanes y armadores de otros países al recaer sobre los armadores una responsabilidad financiera con el fin de retirar restos peligrosos de naufragios, asegurándose así un cobro de los gastos, pues dicho convenio establece el derecho de la remoción de estos restos llevada a cabo por un Estado a costa del armador.

Antes de entrar a desarrollar específicamente los entresijos de este convenio podemos decir que las cuestiones más relevantes que se abarcan en los artículos del mismo son las siguientes:

Notificación y localización de buques y restos de naufragios

Criterios para determinar los riesgos relativos a los restos de naufragio

Medidas para facilitar la remoción de restos de naufragios

Responsabilidades del propietario respecto de los costos ocasionados por la localización, balizamiento y remoción de buques y restos de naufragio

Solución de controversias

El Convenio establece en su artículo 1 una serie de definiciones que son clave y de las que cabe destacar como las siguientes:

- a) “Estado afectado”: El Estado afectado es el estado en cuya zona de aplicación del Convenio se encuentran los restos del naufragio.
- b) “Buque”: todo tipo de embarcaciones de navegación marítima, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas flotantes, salvo cuando tales plataformas estén emplazadas y dedicadas a la exploración, explotación o producción de recursos minerales del fondo.
- c) “Restos de naufragio”: todo buque o parte de él varado o hundido, o que esté a punto de hundirse o de quedar varado, incluyendo cualquier objeto que esté o haya estado a bordo, así como todo objeto que haya caído al mar desde un buque y esté varado, hundido o a la deriva en el mar.
- d) “Remoción”: toda forma de prevención, reducción o eliminación del riesgo generado por los restos de naufragio.
- e) “Riesgo”: toda situación o amenaza de peligro o impedimento para la navegación o de la cual pueda razonablemente esperarse que ocasione perjuicios importantes para el medio marino, o para el litoral o intereses conexos de uno o más Estados.

En cuanto al ámbito de aplicación territorial de este Convenio, hay que decir que se aplica en la zona económica exclusiva, aunque los Estados que han firmado dicho convenio pueden extender este ámbito de aplicación a sus aguas territoriales, en las que el Estado tiene plena jurisdicción soberana sobre ellas.

En cuanto al ámbito material de este convenio, hay que decir que se aplicara cuando los restos de naufragio supongan una amenaza al medio ambiente o a la seguridad en la navegación. No obstante, el Convenio de Nairobi no puede ser considerado un instrumento de los Estados para “limpiar” sus litorales, sino que la aplicación del mismo se producirá cuando esté justificado el riesgo.

Respecto a las exclusiones de este Convenio de Remoción, hay que destacar que no será aplicable a las medias adoptadas en virtud del Convenio de INTERVENCION/69 o de su Protocolo de 1973 (art. 4.1), ni a los buques de guerra y de Estado.

En cuanto a los Convenios CLC/92, HNS/96 y BUNKERS/2001 se aplican preferentemente sobre el convenio de Nairobi cuando se trate de determinar la responsabilidad por los daños que aquellos convenios contemplan. Lo mismo cabe decir respecto a los convenios internacionales especiales o la legislación nacional que rija la responsabilidad por daños nucleares¹⁸ (art. 11.1) y si las medidas de remoción se consideraran salvamento, se aplicarán las normas específicas del salvamento a las cuestiones de la remuneración o indemnización de los salvadores, con exclusión de las disposiciones del Convenio de Nairobi (art. 11.2).

Por último, en cuanto al ámbito de aplicación hay que comentar también que nada de lo dispuesto en el Convenio de Nairobi afectará al derecho del propietario del buque a limitar su responsabilidad en virtud de cualquier régimen de cualquier régimen nacional o internacional aplicable sobre esa específica materia (art. 10.2) y que nada de lo dispuesto en el convenio puede perjudicar los derechos y obligaciones de los Estados en virtud de la CONVEMAR y el derecho internacional consuetudinario del mar (art. 16).

En cuanto a las medidas previas a la remoción, hay que decir que el convenio regula también aspectos previos a las mismas, tanto inmediatamente de acaecido el naufragio, así como el período de tiempo que transcurra hasta que se efectúe la remoción.

Respecto al momento inmediatamente posterior de acaecido el naufragio, el art. 5 establece que los Estados parte se obligan a exigir a sus armadores y capitanes (por ende, a promulgar la legislación que corresponda), que informen sin demora al Estado ribereño afectado cuando su buque haya estado implicado en un siniestro marítimo que haya ocasionado restos de naufragio, estableciendo a texto expreso la información básica que debe brindarse al Estado afectado: nombre y domicilio social principal del propietario inscripto, ubicación precisa de los restos, naturaleza de la carga, etc.

Respecto a la determinación de si los restos de naufragio constituyen o no un riesgo, el art. 6 establece que dicha determinación es de competencia del Estado afectado. Para ello, éste debería tener en cuenta una serie de criterios que brinda el Convenio, como ser: tipo, tamaño y construcción de los restos de naufragio, la profundidad del agua, la densidad y frecuencia del tráfico, la naturaleza y cantidad de la carga y combustible, etc.

El artículo 7 del Convenio impone también al Estado afectado, en cuanto a la localización y balizamiento de los restos, una serie de deberes, de manera que tanto los navegantes

como los Estados interesados puedan conocer inmediatamente la ubicación y naturaleza de los restos de naufragio, pudiendo recurrir a los buenos oficios de otros Estados y de la propia Organización Marítima Internacional. Y lo propio cabe decir respecto al balizamiento de dichos restos y su divulgación por todos los medios adecuados, incluidas las publicaciones náuticas oportunas.

De manera general, a la vista de los artículos citados anteriores, las obligaciones del Estado serían:

- Valorar el riesgo para el medio ambiente o para la seguridad de la navegación.
- Informar a otros navegantes y Estados.
- Decidir si los restos constituyen una amenaza al medio ambiente o a la seguridad en la navegación.

Además, una vez confirmada la amenaza al medio ambiente o a la seguridad en la navegación, el artículo 9 regula el papel que desempeñan el Estado afectado y el propietario de los restos náuticos en cuanto a su remoción.

II.2 Responsabilidad del Estado

Las potestades del Estado se podrían detallar como las siguientes:

- informar al Estado de Matricula del buque y al propietario inscrito de que el naufragio constituye un riesgo.
- consultar al Estado de Matricula del buque las medidas que habrán de tomarse con los restos.
- fijar un plazo razonable para que el propietario proceda a la remoción del naufragio.
- informar de este plazo al propietario, y que en caso de incumplimiento se efectuará la remoción a sus costos.
- informar al propietario que el Estado afectado tiene intenciones de intervenir inmediatamente si el riesgo adquiere particular gravedad.

-estipular condiciones con respecto a la remoción únicamente en la medida necesaria para garantizar que se lleva a cabo de manera que se tengan en cuenta los aspectos de seguridad y protección del medio marino.

-intervenir en la remoción de los restos que haya iniciado el propietario únicamente en la medida necesaria para garantizar que se lleva a cabo efectivamente de manera que se tengan en cuenta los aspectos de seguridad y protección del medio marino.

-proceder a la remoción de los restos empleando los métodos más prácticos y rápidos disponibles, en caso de que el propietario inscrito no proceda a su remoción dentro del plazo fijado o no sea posible ponerse en contacto con el propietario.

-proceder inmediatamente de ocurrido el naufragio a la remoción de los restos empleando los métodos más prácticos y rápidos disponibles, en caso de que sea preciso adoptar medidas inmediatas y ya hubiera informado al Estado de matrícula del buque y al propietario.

En cuanto a los deberes del propietario, es decir, de sus obligaciones respecto a dichas tareas de remoción, podemos resumirlas como a continuación se detallan en los siguientes puntos:

Facilitar a la autoridad competente del Estado afectado las pruebas del seguro u otra garantía financiera prescrita por el artículo 12 del Convenio, para el caso de que se haya determinado que los restos constituyen un riesgo.

Proceder a la remoción de los restos náufragos que se haya determinado que constituyen un riesgo.

Contratar a un salvador o a otra persona para que se encargue de la remoción de los restos que se haya determinado que constituyen un riesgo.

De esta manera, como resumen a lo arriba desarrollado, podemos decir que las operaciones de remoción inicialmente son de obligación del propietario, quien podrá contratar a quien considere conveniente para tales operaciones, pero con las limitantes que el Estado afectado le imponga en razón de la seguridad y protección del medio marino, tanto antes del inicio de las operaciones, como luego de iniciadas.

Sin embargo, el Estado podría llevar a cabo dichas operaciones directamente cuando sea necesario tomar medidas inmediatas (siempre que ya haya informado al Estado de matrícula del buque), y en caso de que el propietario no las haya iniciado dentro del plazo que el Estado afectado ha estipulado.

Parecen así lógicas, las limitaciones que el Convenio establece al Estado afectado condicionando las operaciones de remoción todavía no iniciadas o las ya comenzadas, debido a los “derechos de soberanía” y “jurisdicción” que la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, establece para los Estados ribereños en la Zona Económica Exclusiva.

II.3 Responsabilidad del propietario

Es el turno ahora de analizar las responsabilidades que tienen los propietarios en cuanto a estas operaciones de remoción.

En un primer momento el propietario inscrito sería el responsable de los costos de localización, balizamiento y remoción de los restos efectuados por el Estado afectado (artículo 10.1). Pero esa responsabilidad se encuentra matizada por un régimen de excepciones a la responsabilidad y por otros regímenes de limitación de responsabilidad, como así dispone el artículo 10.2.

De esta manera, podemos enunciar las siguientes exclusiones:

-Los casos de enfrentamientos armados (acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección) y de fenómenos naturales (con las características de “excepcional, inevitable e irresistible”).

-Aquellos casos procedentes de la conducta de terceros, pero con determinadas características: que se haya debido “totalmente” a la acción o la omisión de un tercero (lo que excluye de la eximente aquellos casos de culpa compartida o concausas con la conducta del propietario del buque), y además, que actuó “con la intención” de causar daño.

-Los casos derivados del actuar Estatal en lo referente a las ayudas a la navegación, pero con determinadas características: que se haya debido “totalmente” a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de las luces u otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función (aquí también se excluye de la eximente aquellos casos de culpa compartida o con causas con la conducta del propietario del buque).

Las otras excepciones a la responsabilidad se encuentran regulados por el artículo 11 y corresponden a aquellos casos en los que se determine que la responsabilidad por los costos de localización, balizamiento y remoción estaría en conflicto con determinados convenios internacionales, entre los que podemos enumerar, como los siguientes:

-El Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001, convenio el cual se halla enmendado.

-El Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Substancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996, que fue enmendado también.

-El Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1969, enmendado.

-El Convenio de París acerca de la Responsabilidad Civil en Materia de Energía Nuclear, 1960, o la Convención de Viena sobre Responsabilidad Civil por Daños Nucleares, 1963, o la legislación nacional que prohíba o regule la limitación de la responsabilidad por daños nucleares.

Además, a las excepciones anteriores, hay que sumar a estas, la limitación que establece el artículo 10.2 cuando dispone que nada de lo dispuesto afectará el derecho del propietario de limitar su responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable, citando como ejemplo al Convenio de limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo de 1976.

Debemos que tener en cuenta esta seguridad de la aplicabilidad de todos los regímenes de responsabilidad en que pueda protegerse el propietario, porque no solamente vienen establecidos por las normas de naturaleza internacional, sino que además haría aplicables límites de responsabilidad que los Estados ribereños no tienen en cuenta, como por ejemplo, los regímenes que tenga el Estado de abanderamiento de la embarcación (y que parece el caso claro de aplicación de regímenes nacionales a los que hace referencia el propio Convenio).

Por último, con respecto al propietario, tenemos que mencionar que el Convenio también limita las causas de los costos que pueden reclamarse a dicho propietario puesto que el artículo 10.3 dispone que no podrá promoverse contra el propietario inscripto ninguna reclamación por costos a que se hace referencia el punto 1 del mismo artículo 10 (localización, balizamiento y remoción), excepto que el Estado afectado haya optado por aplicar el Convenio a su territorio, como así remarca el artículo 3.2 de este Convenio.

II.4 Obligación Seguro

Una vez analizadas, tanto las responsabilidades del Estado como del propietario, es ahora turno de comentar que papel juega el seguro obligatorio del buque que ha tenido que ser objeto de remoción, en este Convenio.

El artículo 12.1 de este Convenio dispone que, para los propietarios de los buques que enarbolan el pabellón de un Estado parte y cuyo arqueado bruto sea igual o mayor trescientas toneladas, la obligación de mantener un seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad que pueda corresponderle en virtud del presente Convenio, si bien establecer para ello, eso sí, dos series de limitaciones al importe del seguro y que son:

-Límites de responsabilidad establecidos por el régimen de limitación nacional o internacional aplicable.

-En ningún caso, el importe del seguro puede ser superior al que resulte de la aplicación del apartado b) del punto 1 del artículo 6 del Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo (LLMC/76/96).

De este modo, una vez visto cuales son los límites de responsabilidad hay que desvelar cuales son las cuantías de los mismos, para así saber si son aplicables o no.

Pues bien, respecto del primer límite (el establecido por los límites nacionales o internacionales que se entiendan aplicables), habrá que fijarse en la individualización de normativas concretas, por lo que no es posible cuantificarlo in abstracto, pero si es posible cuantificar el segundo tipo de límite (el límite máximo).

El apartado b) del punto 1 del artículo 6 del LLMC/76/96 dice lo siguiente:

«1. Los límites de responsabilidad para reclamaciones que, siendo distintas de las mencionadas en el artículo 7, surjan en cada caso concreto se calcularán con arreglo a los siguientes valores:

a) respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales, (...)

b) respecto de toda otra reclamación (daños materiales y perjuicios); que tras las últimas enmiendas de 2012 son los siguientes valores:

- Buques de hasta 2.000 toneladas:1,51 millones DEG;

- Buques de más de 2.000 toneladas: los 1,51 millones, más:
- Entre 2.001 y 30.000: 604 DEG x ton., más
- Entre 30.001 y 70.000: 453 DEG x ton., más
- 70.001 en adelante: 302 DEG x ton.

Las unidades de cuenta que implementa el LLMC/76/96 en su artículo 8 « ...es el derecho especial de giro tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia en los Arts. 6 y 7 se convertirán en moneda nacional del Estado en que se invoque la limitación, de acuerdo con el valor oficial de la moneda en la fecha en que haya sido sustituido el fondo para la limitación, se efectúe el pago o se constituya la fianza que, de conformidad con la ley de este Estado, sea equivalente a tal pago. Con respecto al derecho especial de giro, el valor de la moneda nacional de un Estado parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha en que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. Con respecto al derecho especial de giro, el valor de la moneda nacional de un Estado parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado parte».

Teniendo en cuenta el contenido de este artículo, debemos comentar que para afirmar si dichos límites máximos de seguros o garantías financieras son adecuados o inadecuados para cubrir los costos reales de una remoción de restos náufragos, es necesario contar con algún parámetro dado por algún caso real.

Además, de acuerdo a este aspecto, nos damos de bruces con la dificultad de prever todas las variables que puedan existir para la determinación de los costos comerciales de una operación de remoción de restos, como por ejemplo, la cercanía o lejanía desde la costa de la zona donde se encuentran los restos, la adversidad de las condiciones climáticas reinantes, la disponibilidad de embarcaciones del tipo necesario para efectuar la remoción así como el tamaño del buque que ha de ser objeto de dicha remoción.

De este modo, se hace difícil la tarea de encontrar un parámetro ponderado para juzgar como adecuados (es decir, suficientes para solventar la totalidad de los costos efectivos de la remoción) o inadecuados, los montos máximos de seguro o garantías financieras establecidos por este Convenio de Nairobi, y todo esto sin decir mencionar, que existen regímenes nacionales o internacionales en los que el propietario del buque pueda ampararse, y que disponen de límites menores a los establecidos como máximos por el Convenio.

En cuanto al certificado de seguro o garantía financiera, hay que decir que el cumplimiento de este por parte del propietario del buque, se materializa mediante un certificado expedido por la autoridad competente del Estado de matrícula, donde atestigüe que tal cobertura se encuentra en vigor (artículo 12.1). El referido artículo detalla además la información que debe contener tal certificado, y su formato está detallado en el anexo del Convenio. Este certificado debe ir a bordo del buque como así dispone el artículo 12.5.

Respecto a la acción directa del asegurador, tenemos que remarcar en este sentido, que uno de los aspectos más importantes que prevé el Convenio de Nairobi es precisamente esta acción directa del asegurador por los costes que han sido regulados, como así dispone el artículo 12.10 del Convenio.

Se establece que podrá promoverse una reclamación por costos directamente contra el asegurador o la persona proveedora de la garantía financiera que cubra la responsabilidad del propietario inscrito. En tal caso, el demandado podrá invocar los medios de defensa (que no sean los de quiebra o liquidación de bienes del propietario inscrito) que hubiese tenido derecho a invocar el propietario inscrito, incluida la limitación de la responsabilidad en virtud de cualquier régimen nacional o internacional aplicable.

Aunque el propietario inscrito no tenga derecho a limitar su responsabilidad, el demandado también podrá limitar su responsabilidad a una cuantía equivalente a la del seguro u otra garantía financiera que haya de mantenerse de conformidad con lo así establecido en el artículo 12.1 de este Convenio de Nairobi.

Inclusive el demandado podrá hacer valer como medio de defensa que el accidente marítimo fue debido a la conducta dolosa del propietario inscrito, pero no podrá invocar ningún otro de los medios de defensa que le hubiera sido posible invocar en una demanda incoada por el propietario inscrito del buque contra su persona. En todos los casos el demandado tendrá el derecho de exigir que el propietario concorra en el procedimiento.

Por último, mencionar en este capítulo la prescripción de la acción de resarcimiento de los costos.

Así, el artículo 13 de este Convenio refleja que los derechos de resarcimiento de los costos que regula el convenio prescribirán a los tres años contados a partir de la fecha en la que se determinó el riesgo, a menos que se interponga la acción, pero en ningún caso podrá interponerse transcurrido más de seis años desde la fecha del siniestro marítimo que originó los restos.

Capítulo V Convención UNESCO de 2001 sobre protección del patrimonio cultural subacuático

I. ANTECEDENTES

Una vez vistas y desarrolladas las tres figuras de recuperación que podemos encontrar en nuestra legislación nacional, así como habernos detenido de igual modo, en el análisis de algunos Convenios internacionales, como es el caso del Convenio de Nairobi, que ha sido objeto de estudio en el capítulo anterior, es turno ahora de hablar del patrimonio cultural subacuático y de su régimen jurídico internacional, con el desarrollo y estudio profundo de la Convención de la Unesco de 2001 sobre la protección del patrimonio cultural subacuático.



La protección del Patrimonio Cultural Subacuático por el Derecho Internacional es relativamente reciente. Si bien existían numerosas controversias en el pasado respecto a la propiedad y utilización de este patrimonio, fue fundamentalmente el Derecho Interno y los Tribunales nacionales los que dieron solución a las mismas, aunque no siempre en beneficio de la conservación y preservación de estos bienes. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XX, se presentaron numerosos acuerdos interestatales que comenzaron a cambiar la visión sobre este tema.

II. ACUERDOS INTERESTATALES

Antes de que se pusiera en marcha la redacción del Convenio de la UNESCO para la protección del patrimonio cultural subacuático hubo anteriormente varios acuerdos que fueron trazando las líneas y poniendo a los Estados en el punto de mira, a fin de desarrollar una legislación unificadora para todos los Estados en donde se asentaran las

bases del Patrimonio cultural subacuático y su régimen para la protección del mismo, régimen que desemboca en el Convenio de la UNESCO de 2001.

Así pues, los acuerdos interestatales más importantes que tuvieron lugar y marcaron un paso importante para el definitivo, fueron los siguientes:

Acuerdo celebrado entre los Países Bajos y Australia el 6 de noviembre de 1976, en el cual, el primero cedía todos sus derechos, títulos e intereses a favor del segundo, respecto de los navíos de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, del siglo XVII y XVIII, que se encontraban en la plataforma continental australiana debido a su naufragio. El objeto de este acuerdo entonces fue conservar en el sitio este patrimonio cultural subacuático y destinarlo a fines de investigación y presentación al público. Se establecía así, de este modo, la prohibición de toda apropiación o explotación comercial de los objetos contenidos en estos navíos; por lo que podíamos decir, que fue este acuerdo interestatal, el primer tratado internacional en intentar proteger el patrimonio cultural subacuático.

Otro acuerdo fue el llevado a cabo entre los Estados Unidos (Estado del Pabellón) y Francia (Estado Territorial) el 3 de octubre de 1989. Se trataba del conocido crucero confederado Alabama utilizado en la guerra de secesión en los Estados Unidos de América. El navío fue localizado por buceadores franceses en 1984 a 55 metros de profundidad y a 7 millas de distancia de la costa normanda francesa frente a Cherburgo. En este acuerdo interestatal las Partes afirman la importancia histórica y arqueológica del Alabama y se declararon deseosas de cooperar para asegurar su protección y su estudio. De este modo, y, para prevenir todo acto de pillaje sobre el mismo, deciden crear un Comité científico paritario dotado de importantes poderes, entre ellos, la posibilidad de explotar científicamente este navío así como adoptar todas las medidas necesarias para protegerlo en el sitio, estableciendo una zona de protección sobre el mismo.

Otro acuerdo importante celebrado fue entre Canadá y Gran Bretaña. El 8 de agosto de 1997 ambos países acuerdan reconocer la propiedad británica sobre los dos buques de guerra británicos Erebus y Terror que se hundieron en 1848, cerca de la Isla del Rey

Guillermo y la isla O'Reilly, respectivamente, mientras buscaban nuevas rutas marítimas árticas en aguas del actual Canadá. En dicho acuerdo, se declaró ambos pecios como sitios y monumentos históricos, otorgándose a Canadá la custodia y protección de los mismos.

Por último, cabe citar como un caso controvertido y que dio lugar al replanteamiento de imponer un régimen que estableciera la protección de los buques hundidos, aquel que tuvo lugar como consecuencia del naufragio del buque alemán de vapor Geldermalsen, hundido en 1752 cerca de la costa de Indonesia y hallado en una expedición en 1985. Los objetos recuperados de este navío, tales como porcelana china del siglo XVIII y lingotes de oro fueron subastados y vendidos a diversas agencias privadas, produciendo una dispersión y pérdida de este patrimonio, así como la exclusión de los países interesados (Indonesia como país territorial, China como país de origen de los bienes y los Países Bajos como Estado del pabellón). Fue así como el mal uso de patrimonio cultural subacuático en este caso tuvo como base el viejo principio imperante de “el primero en llegar es el primero que se lo queda”.

De este modo, los acuerdos nombrados anteriormente, tuvieron una inmensa importancia en la construcción de reglas y normas destinadas a la protección del patrimonio cultural subacuático, las mismas que darían respuesta a diversos interrogantes planteados a partir de la práctica internacional, interrogantes los cuales carecían de una respuesta clara y segura por el derecho Internacional.

III.DEFINICIÓN PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO

Una vez visto algunos acuerdos interestatales que dieron lugar al régimen Internacional de hoy en día, y antes de analizar en profundidad el Convenio de la UNESCO de 2001, el cual es objeto de estudio en este capítulo, hay que dejar clara la definición del termino patrimonio cultural subacuático, para así entender mejor dicha figura y ver el recorrido que esta definición ha tenido a lo largo de los años.

Aunque la doctrina nunca ha llegado a ponerse unánimemente de acuerdo en relación al concepto de patrimonio cultural subacuático, la mayoría entiende que son al menos dos

los elementos que comprende, en primer lugar, los lugares sumergidos y, en segundo, los restos de buques, comúnmente conocidos como pecios. Precisamente, basado en estos dos elementos, se puede señalar que la protección del patrimonio cultural subacuático:

[...] se ocuparía de la investigación de los restos materiales del pasado, estructuras terrestres sumergidas por causas diversas, embarcaciones de todo tipo, objetos materiales aislados arrojados o perdidos en los fondos de mares, ríos o lagos, estructuras de ingeniería, obras portuarias, depósitos rituales en pozos sagrados como los cenotes, zonas de fondeo, astilleros y tantos otros que constituyen la base de estudio principal, junto con todos los elementos anexos que permiten su comprensión total. Todo ello y su contexto, el medio en el que reposan y las modificaciones y alteraciones del mismo, etc. constituye lo que en términos modernos entendemos como patrimonio cultural sumergido.

Además de esta definición, otra que fue dada por la International Law Association (ILA) en su proyecto de convención de 1994 en su artículo 1 y luego por la Convención de la UNESCO del 2001, fue la siguiente:

a) Todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años, tales como:

i) los sitios, estructuras, edificios, objetos y restos humanos, junto con su contexto arqueológico y natural;

ii) los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural;

iii) los objetos de carácter prehistórico.

b) No se considerará patrimonio cultural subacuático a los cables y tuberías tendidos en el fondo del mar.

c) No se considerará patrimonio cultural subacuático a las instalaciones distintas de los cables y tuberías colocadas en el fondo del mar y todavía en uso.

De este modo, de la definición anterior se puede deducir que para que un bien pueda ser considerado como patrimonio cultural subacuático debe reunir al menos tres características fundamentales:

- 1) Debe tratarse de una estructura, nave o aeronave sumergida en el mar
- 2) El objeto debe permanecer sumergido por un mínimo de 100 años
- 3) El objeto puede haber permanecido sumergido total o parcialmente, en forma periódica o continua.

Respecto al límite de tiempo de los 100 años, se trata de un parámetro establecido en diversas convenciones relativas a la protección del patrimonio cultural, como es el caso de la Convención sobre las medidas que deben adoptarse para prohibir e impedir la importación, la exportación y la transferencia de propiedad ilícitas de bienes culturales de 1970, la Resolución 848 del Consejo de Europa de 1978, la Convención Europea relativa a la Propiedad Cultural de 1985, y el Convenio de UNIDROIT sobre los bienes culturales robados o exportados ilícitamente de 1995.

Una vez comprendida la definición de este término y habiendo visto sus alcances y significados que dieron algunas convenciones anteriores a la de la UNESCO de 2001, es turno ahora de explicar el porqué de la necesidad de esta regulación especial y porque de la importancia de proteger un patrimonio, que si bien muchas veces no pensamos en él, al no tener visibilidad y al ser catalogado como un patrimonio menos conocido, como puede ser el arqueológico por ejemplo, forma parte de los océanos de nuestro planeta Tierra, y por ende, es de suma importancia que haya un régimen Internacional especial que lo regule, lo salvaguarde y lo alce con la igual importancia que poseen otros patrimonios, ya sean de origen arqueológico, terrestre o aéreo.

Podríamos decir que son tres las causas las que podrían plantearse para sustentar la necesidad de regular y proteger el patrimonio cultural subacuático:

- En primer lugar, la ausencia de regulación sobre la materia. En efecto, si bien existen diversas convenciones internacionales destinadas a la protección del patrimonio cultural, hasta el 2001 no se contaba con un instrumento internacional de carácter universal dedicado específicamente al patrimonio cultural subacuático. Tan solo existía la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982, la cual dedica dos artículos a la materia, que regulan de manera insuficiente y en algunos casos, confusa, la protección de objetos arqueológicos e históricos en el mar. Esta convención, protegía los hallazgos en los mares, sin tomar en cuenta todas las aguas (lagos, ríos, etc.). Tampoco regulaba con

claridad la situación de los objetos arqueológicos e históricos hallados en la plataforma continental o en la zona económica exclusiva; no define tampoco un mecanismo de control para la conservación y disposición del patrimonio cultural subacuático en la zona internacional de los fondos marinos y no establecía un significado claro sobre la expresión "ley de rescate y otras reglas del almirantazgo".

La segunda razón, que justifica la regulación internacional del patrimonio cultural subacuático, es el valor cultural e histórico, pero también económico que pueden llegar a representar para los Estados los objetos arqueológicos o históricos hallados en el mar.

Como dijimos, cuando desarrollamos el Convenio de Nairobi de 2007, sobre la remoción de restos hundidos y naufragados en el mar, en nuestros océanos se hallan catapultados más de 3 millones de navíos naufragados sin localizar, entre los que se encuentran pecios muy importantes, tales como el Faro de Alejandría en Egipto, conocido como la séptima maravilla del mundo, numerosos poblados neolíticos en el Mar Negro cuyos restos podrían ayudar a entender, por ejemplo, el misterio del diluvio de Noé y ciudades enteras como Port Royal en Jamaica, cuyo valor histórico, arqueológico y científico resulta incalculable.

Por último, la tercera razón de la importancia del patrimonio cultural subacuático radica en la necesidad de detener las amenazas a las que éste mismo se encuentra sujeto, amenazas, que podríamos nombrar como las siguientes:

-El uso de determinadas técnicas de pesca como el arrastre, que ponen en peligro la integridad del patrimonio marino.

-Las actividades industriales que pudieran llevarse adelante en la zona internacional de los fondos marinos a efectos de extraer los nódulos polimetálicos existentes en la misma.

-La ejecución de obras públicas o privadas (tales como puertos, viviendas, complejos industriales, etc.) en zonas marinas donde pueden encontrarse restos de patrimonio cultural subacuático.

El intenso pillaje de los sitios arqueológicos marinos por parte de buscadores de tesoros, mas conocidos como los “cazatesoros”, que en general su único interés particular es de encontrar pecios hundidos, rescatar los tesoros que en ellos se encuentren para a posteriori venderlos a agentes de subastas y embolsarse una ingesta cantidad de dinero a costa de ese proceso. Esto ocurrió como hemos comentado anteriormente, con el buque de vapor alemán Geldermalsen, saqueado en 1986 en Indonesia, o más recientemente, con el archiconocido buque Titanic que fue saqueado en 1987, vendiéndose 1,800 objetos que fueron extraídos de él.

Con todo lo anterior, se podría decir que todas las amenazas anteriores, más la ausencia de un régimen jurídico internacional uniforme sumado a la importancia de este patrimonio, justificaron de manera más que sobrada el alumbramiento de la Convención de la UNESCO sobre Patrimonio Cultural Subacuático del 2001, cuyo objetivo fue el querer erradicar esos problemas que existían.

IV. RÉGIMEN JURÍDICO

La toma de consciencia por parte de la Comunidad Internacional en relación a las amenazas y peligros que enfrenta el patrimonio cultural subacuático, motivó un gran movimiento a nivel de la doctrina y de ciertos países a favor de establecer un régimen jurídico internacional de protección de este patrimonio.

Desde el año 1956, la UNESCO *Recommendation on International Principles Applicable to Archeological Excavations* (Recomendación en Principios Internacionales Aplicables a las Excavaciones Arqueológicas) viene aplicándose a los sitios subacuáticos colocados dentro de las aguas territoriales. Sin embargo, la protección de este patrimonio donde

fuera, es decir, también en las aguas internacionales, necesitaba todavía un instrumento legal internacional específico y con un alcance más poderoso.

Así pues, en el año 1994, la *International Law Association* (ILA) presentó ante la UNESCO, un proyecto sobre patrimonio cultural subacuático que había venido trabajando desde 1988, a efectos de que este organismo lo utilizara como insumo en su propósito de regular esta materia. La UNESCO a su vez, decidió constituir un Grupo de Expertos que tendría como misión analizar esta temática tomando en cuenta proyectos como el del ILA de 1994.

Además, adoptó los principios desarrollados por la Carta del ICOMOS sobre la Protección y la gestión del Patrimonio Cultural Subacuático (Sofía, Bulgaria, 1996) y fue complementaria de la Convención de la UNESCO sobre las medidas que deben adoptarse para Prohibir e Impedir la Importación, la Exportación y la Transferencia de Propiedad Ilícitas de Bienes Culturales (1970).

Tras varias reuniones, de las que ahora nombraremos, y otras tantas sesiones de trabajo y puestas en común, en abril de 1999, se dio a luz a un primer borrador que fue revisado y modificado en julio de ese año. Sin embargo, el presidente de la Conferencia General de la UNESCO, consciente de la ausencia de consenso, presentó el 1º de marzo de 2001 un proyecto alternativo propio, el mismo que tenía como base el proyecto de julio de 1999 y asimismo otros instrumentos regionales, como hemos nombrado en el párrafo anterior, como la Carta Internacional para la Protección y Gestión del Patrimonio Cultural Subacuático (Carta de Sofía) de octubre de 1996 y la Declaración de Siracusa sobre Patrimonio Cultural Submarino del Mar Mediterráneo del 10 de marzo del 2001, proyecto que al final se convirtió en el definitivo y que dio lugar al pleno de la XXXI Conferencia General de la UNESCO celebrada en París, el 2 de noviembre de 2001, por 87 votos a favor, 4 en contra y 15 abstenciones.

Antes de entrar en detalle en su articulado y régimen, vamos a nombrar de forma cronológica y resumida las reuniones que tuvieron lugar antes de la aparición del proyecto alternativo que desencadenó en el proyecto final y definitivo.

Así pues, por orden de fecha, las reuniones que tuvieron lugar fueron las siguientes:

1976. La Comisión de Cultura y Educación del Consejo de Europa inició un estudio sobre el patrimonio cultural subacuático. Después de varios años de trabajos, el texto que elaboró no fue adoptado.

1994. En la reunión plenaria de la Asociación de Derecho Internacional (ILA) celebrada en Buenos Aires se adoptó un proyecto de Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático y se remitió a la UNESCO por considerársela la organización competente en esta materia.

1996. En la 11ª Asamblea General del Consejo Internacional de los Monumentos y los Sitios (ICOMOS), que se celebró del 5 al 9 de octubre en Sofía (Bulgaria), se ratificó la Carta Internacional sobre la Protección y Gestión del Patrimonio Cultural Subacuático.

1997. En su 29ª reunión, la Conferencia General decidió que la protección del patrimonio cultural subacuático debía ser objeto de una reglamentación internacional y que esa reglamentación podría efectuarse por medio de una convención internacional. Asimismo, invitó al Director General a que organizase una reunión de expertos gubernamentales a tal fin (Resolución 29 C/ 21).

1998 – 2001. Reuniones de Expertos para examinar el proyecto de Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático.

2001. El 2 de noviembre la plenaria de la 31ª Conferencia General aprobó, como hemos comentado anteriormente, la Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático (Documento 31C/24) por 87 votos a favor, en contra 4 y

15 abstenciones, después de que hubiera sido adoptada por la Comisión IV (Cultura) por 94 votos a favor, 5 en contra y 19 abstenciones.

De esta manera y conforme a lo dispuesto en su artículo 27, la Convención entró en vigor el 2 de enero de 2009.

A continuación, detallamos el número de Estados miembros sujetos al mismo y las fechas de su ratificación:

Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático. París, 2 de noviembre de 2001.

	<u>Estados</u>	<u>Fecha de depósito del instrumento</u>	<u>Tipo de instrumento</u>
1	Panamá	20/05/2003	Ratificación
2	Bulgaria	06/10/2003	Ratificación
3	Croacia	01/12/2004	Ratificación
4	España	06/06/2005	Ratificación
5	Libia	23/06/2005	Ratificación
6	Nigeria	21/10/2005	Ratificación
7	Lituania	12/06/2006	Ratificación
8	México	05/07/2006	Ratificación
9	Paraguay	07/09/2006	Ratificación
10	Portugal	21/09/2006	Ratificación
11	Ecuador	01/12/2006	Ratificación

<u>Estados</u>	<u>Fecha de depósito del instrumento</u>	<u>Tipo de instrumento</u>
12 Ucrania	27/12/2006	Ratificación
13 Líbano	08/01/2007	Aceptación
14 Santa Lucía	01/02/2007	Ratificación
15 Rumania	31/07/2007	Aceptación
16 Camboya	24/11/2007	Ratificación
17 Cuba	26/05/2008	Ratificación
18 Montenegro	18/07/2008	Ratificación
19 Eslovenia	18/09/2008	Ratificación
20 Barbados	02/10/2008	Aceptación
21 Granada	15/01/2009	Ratificación
22 Túnez	15/01/2009	Ratificación
23 Eslovaquia	11/03/2009	Ratificación
24 Albania	19/03/2009	Ratificación
25 Bosnia y Herzegovina	22/04/2009	Ratificación
26 Irán, República Islámica del	16/06/2009	Ratificación
27 Haití	09/11/2009	Ratificación
28 Jordania	02/12/2009	Ratificación
29 Saint Kitts y Nevis	03/12/2009	Ratificación
30 Italia	08/01/2010	Ratificación
31 Gabón	01/02/2010	Aceptación
32 Argentina	19/07/2010	Ratificación

<u>Estados</u>	<u>Fecha de depósito del instrumento</u>	<u>Tipo de instrumento</u>
33 Honduras	23/07/2010	Ratificación
34 Trinidad y Tobago	27/07/2010	Ratificación
35 República Democrática del Congo	28/09/2010	Ratificación
36 San Vicente y las Granadinas	08/11/2010	Ratificación
37 Namibia	09/03/2011	Ratificación
38 Marruecos	20/06/2011	Ratificación
39 Benin	04/08/2011	Ratificación
40 Jamaica	09/08/2011	Ratificación
41 Palestina	08/12/2011	Ratificación
42 Francia	07/02/2013	Ratificación
43 Antigua y Barbuda	25/04/2013	Ratificación
44 Togo	07/06/2013	Ratificación
45 Bélgica	05/08/2013	Ratificación
46 Bahrein	07/03/2014	Ratificación
47 Hungría	19/03/2014	Ratificación
48 Guyana	28/04/2014	Ratificación
49 Madagascar	19/01/2015	Ratificación
50 Argelia	26/02/2015	Ratificación
51 Sudáfrica	12/05/2015	Aceptación
52 Guatemala	03/11/2015	Ratificación

<u>Estados</u>	<u>Fecha de depósito del instrumento</u>	<u>Tipo de instrumento</u>
53 Arabia Saudita	13/11/2015	Ratificación
54 Ghana	20/01/2016	Ratificación
55 Guinea-Bissau	07/03/2016	Aceptación
56 Bolivia (Estado Plurinacional de)	24/02/2017	Ratificación
57 Kuwait	30/05/2017	Ratificación
58 Egipto	30/08/2017	Ratificación
59 Micronesia (Estados Federados de)	19/04/2018	Ratificación
60 Costa Rica	27/04/2018	Ratificación

Como podemos ver, España ratificó dicho Convenio el 6 de Junio de 2005.

La Convención de la UNESCO de 2001 sobre la protección del patrimonio cultural subacuático consta de 35 artículos, además de un anexo sobre normas en relación a dicha protección (36 normas en concreto) que no hacen más que consagrar ciertos principios generales que constituyen sin duda, uno de los aportes más importantes de la misma. Estos principios tienen como base la práctica internacional desarrollada hasta entonces y la doctrina mayoritaria de los publicistas y la jurisprudencia interna de muchos Estados. Podríamos decir que son un compendio de lo que ya se había regulado antes, de los acuerdos interestatales de los que habíamos hablado también y de un marco en donde se intenta establecer las bases para erradicar los problemas que venían surgiendo durante años atrás en cuanto a la protección de este tipo de patrimonio.

Así pues, podemos enunciar como dichos principios fundamentales los siguientes:

Consagrar como obligación jurídica de los Estados Partes el conservar y preservar el patrimonio cultural subacuático en beneficio de la humanidad, debiendo cada uno de ellos

imponer sanciones internas suficientemente severas contra los infractores de la misma. Para lograr este objetivo de preservación del patrimonio cultural subacuático la Convención prioriza la conservación “in situ” de dicho patrimonio, es decir, su mantenimiento en el lecho marino, antes de autorizar o emprender otras actividades. Este principio se consagra en el artículo 2.3 de la Convención.

El artículo 2.7 de este Convenio consagra otro principio cuando subraya que; «El patrimonio cultural subacuático no será objeto de explotación comercial». Esta prohibición pretende evitar la realización de transacciones, operaciones de compra, venta o trueque como bien comercial de tales bienes así como los actos de pillaje y piratería, con la consecuente dispersión de los elementos que forman parte del patrimonio». Se trata en consecuencia, de prohibir la aplicación del principio vigente hasta la aprobación de la Convención de la UNESCO en el 2001 consistente en que “el primero que llega es el primero que se sirve”.

Otro tercer principio de la Convención se encuentra en el artículo 2.4, cuando se dice que; «Los Estados Partes, individual o conjuntamente, según proceda, adoptarán todas las medidas adecuadas conformes con esta Convención y con el derecho internacional que sean necesarias para proteger el patrimonio cultural subacuático, utilizando a esos efectos, en función de sus capacidades, los medios más idóneos de que dispongan». De esta manera, se impone un deber de cooperación y colaboración entre todos los Estados involucrados con el patrimonio cultural subacuático, es decir, entre el Estado Territorial o ribereño, el Estado del pabellón, el Estado de origen del patrimonio y otros Estados vinculados, a efectos de evitar o atenuar cualquier posible repercusión negativa de actividades bajo su jurisdicción que afecten de manera gratuita este patrimonio. En este sentido, la Convención dispone la posibilidad de suscribir acuerdos bilaterales, regionales o multilaterales a efectos de que la protección del patrimonio cultural subacuático sea consistente e integral. Por último, este principio incluye el deber de los Estados de intercambiar información, como así hemos visto que se establece en el artículo 2.4.

Podemos señalar como otro principio a destacar el que resalta el artículo 2.10 de esta Convención cuando dice que; «Un acceso responsable y no perjudicial del público al patrimonio cultural subacuático in situ, con fines de observación o documentación, deberá

ser alentado para favorecer la sensibilización del público a ese patrimonio, así como el reconocimiento y la protección de éste, salvo en caso de que ese acceso sea incompatible con su protección y gestión». Se impone pues con este artículo del Convenio a los Estados, el deber de sensibilizar, capacitar y formar a sus funcionarios y a la población en general sobre la importancia de preservar este patrimonio y particularmente en aspectos vinculados a la arqueología subacuática. Esta labor de sensibilización implica el acceso responsable y no perjudicial del público al patrimonio cultural subacuático in situ, con fines de observación o documentación, así como la suscripción de convenios de colaboración entre los Estados Partes.

Estos principios fundamentales se deducen del artículo 2 de esta Convención, como hemos mencionado en el párrafo anterior, un artículo cuya rúbrica son los objetivos y principios generales y, cuyos puntos vamos a enumerar como los siguientes:

« 1. La presente Convención tiene por objeto garantizar y fortalecer la protección del patrimonio cultural subacuático.

2. Los Estados Partes cooperarán en la protección del patrimonio cultural subacuático.

3. Los Estados Partes preservarán el patrimonio cultural subacuático en beneficio de la humanidad, de conformidad con lo dispuesto en esta Convención.

4. Los Estados Partes, individual o conjuntamente, según proceda, adoptarán todas las medidas adecuadas conformes con esta Convención y con el derecho internacional que sean necesarias para proteger el patrimonio cultural subacuático, utilizando a esos efectos, en función de sus capacidades, los medios más idóneos de que dispongan.

5. La preservación in situ del patrimonio cultural subacuático deberá considerarse la opción prioritaria antes de autorizar o emprender actividades dirigidas a ese patrimonio.

6. El patrimonio cultural subacuático recuperado se depositará, guardará y gestionará de tal forma que se asegure su preservación a largo plazo.

7. El patrimonio cultural subacuático no será objeto de explotación comercial.

8. De conformidad con la práctica de los Estados y con el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, nada de lo dispuesto en esta Convención se interpretará en el sentido de modificar las normas de derecho internacional y la práctica de los Estados relativas a las inmunidades soberanas o cualquiera de los derechos de un Estado respecto de sus buques y aeronaves de Estado.

9. Los Estados Partes velarán por que se respeten debidamente los restos humanos situados en las aguas marítimas.

10. Un acceso responsable y no perjudicial del público al patrimonio cultural subacuático in situ, con fines de observación o documentación, deberá ser alentado para favorecer la sensibilización del público a ese patrimonio, así como el reconocimiento y la protección de éste, salvo en caso de que ese acceso sea incompatible con su protección y gestión.

11. Ningún acto o actividad realizado en virtud de la presente Convención servirá de fundamento para alegar, oponerse o cuestionar cualquier reivindicación de soberanía o jurisdicción nacional».

V.DISPOSICIONES ESPECÍFICAS CONVENCION

Los cuatro principios fundamentales desarrollados anteriormente, son complementados por una serie de disposiciones específicas de la Convención, de las que vamos a hablar a continuación.

Se puede decir, que, la Convención de la UNESCO de 2001 dispuso un conjunto de derechos y obligaciones para las partes interesadas en la protección del patrimonio cultural subacuático y para llevar a cabo tal labor estableció una serie de reglas específicas en cada una de las zonas marítimas consagradas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, señalando así, los derechos y deberes del Estado ribereño así como de los demás Estados que se encontraban vinculados.

Estas disposiciones específicas vienen desarrolladas en los artículos 7,8,10 y 12.

Según el artículo 7 de esta convención, la primera zona que viene regulada es aquella compuesta por las aguas interiores, archipelágicas y el mar territorial. Si bien la UNESCO ya dijo que no tenía como meta regular las actividades desarrolladas bajo la soberanía de los Estados Partes, se trataba en realidad de ordenar y aplicar criterios comunes entre éstos, que usualmente poseen una regulación diversa y heterogénea en relación a la protección del patrimonio cultural. Precisamente, por esa razón, se establece la obligación de los Estados Partes de velar por la aplicación en su mar territorial, aguas interiores y archipelágicas de las normas contenidas en el anexo. De este modo, se buscaba restringir la soberanía de los Estados.

Todo esto viene recogido en dicho artículo séptimo de la Convención, cuando dispone que;

«1. En el ejercicio de su soberanía, los Estados Partes tienen el derecho exclusivo de reglamentar y autorizar las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en sus aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial.

2. Sin perjuicio de otros acuerdos internacionales y normas de derecho internacional aplicables a la protección del patrimonio cultural subacuático, los Estados Partes exigirán que las Normas se apliquen a las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático situado en sus aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial.

3. En sus aguas archipelágicas y mar territorial, en el ejercicio de su soberanía y de conformidad con la práctica general observada entre los Estados, con miras a cooperar sobre los mejores métodos de protección de los buques y aeronaves de Estado, los Estados Partes deberían informar al Estado del pabellón Parte en la presente Convención y, si procede, a los demás Estados con un vínculo verificable, en especial de índole cultural, histórica o arqueológica, del descubrimiento de tales buques y aeronaves de Estado que sean identificables ».

Se podría decir, como afirma la autora Garabello, que el Estado ribereño en relación al patrimonio cultural subacuático, goza de tres poderes en su mar territorial, en sus aguas interiores y archipelágicas: el poder de legislar, el poder de recuperar el patrimonio cultural indebidamente extraído de su territorio y el poder de decidir si informa de los hallazgos ocurridos en dichas zonas.

El artículo 8 de esta Convención viene referido a la protección del patrimonio cultural subacuático y señala que; «Sin perjuicio de lo dispuesto en los Artículos 9 y 10 y con carácter adicional a lo dispuesto en los mismos y de conformidad con el párrafo 2 del Artículo 303 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los Estados Partes podrán reglamentar y autorizar las actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en su zona contigua. Al hacerlo, exigirán que se apliquen las Normas».

Hay que decir que la redacción de este artículo fue muy debatida cuando se llegó la hora de establecer la protección específica que se le debía dar a esta área, zona que comprende desde la milla 12 hasta la milla 24. Algunos consideraban que la zona

contigua debía regirse por las mismas reglas contempladas para el mar territorial, la aguas interiores y archipelágicas; sin embargo, otro sector, siguiendo el proyecto ILA de 1994, entendía que la zona contigua debía más bien regirse por las mismas reglas contempladas para la zona económica exclusiva. Tras un largo debate, al final se redactó lo referido en el artículo anterior.

En síntesis con lo comentado anteriormente, se puede deducir que se establece el mismo régimen que en el mar territorial, las aguas interiores y archipelágicas, incluyendo lo relativo a la titularidad de estos bienes culturales. La única diferencia estaría dada por el hecho de que en la zona contigua la reglamentación por parte del Estado ribereño es potestativa de éste, mientras que, en el mar territorial, el Estado ribereño tiene este derecho en forma exclusiva y excluyente.

En cuanto a la información y notificación en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental, esta viene regulada en el artículo 9 de la misma.

Así pues, dicho artículo dice lo siguiente:

«1. Todos los Estados Partes tienen la responsabilidad de proteger el patrimonio cultural subacuático en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental de conformidad con la presente Convención.

En consecuencia:

(a) Un Estado Parte exigirá que cuando uno de sus nacionales o un buque que enarbole su pabellón descubra patrimonio cultural subacuático situado en su zona económica exclusiva o en su plataforma continental o tenga la intención de efectuar una actividad dirigida a dicho patrimonio, el nacional o el capitán del buque le informe de ese descubrimiento o actividad.

(b) En la zona económica exclusiva o en la plataforma continental de otro Estado Parte:

(i) los Estados Partes exigirán que el nacional o el capitán del buque les informe e informe al otro Estado Parte de ese descubrimiento o actividad;

(ii) alternativamente un Estado Parte exigirá que el nacional o el capitán del buque le informe de ese descubrimiento o actividad y asegurará la transmisión rápida y eficaz de esa información a todos los demás Estados Partes.

2. Al depositar su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, un Estado Parte declarará la forma en que transmitirá la información prevista en el apartado b) del párrafo 1 del presente artículo.

3. Un Estado Parte notificará al Director General los descubrimientos o actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático que sean puestos en su conocimiento en virtud del párrafo 1 del presente artículo.

4. El Director General comunicará sin demora a todos los Estados Partes cualquier información que le sea notificada en virtud del párrafo 3 del presente artículo.

5. Todo Estado Parte podrá declarar al Estado Parte en cuya zona económica exclusiva o en cuya plataforma continental esté situado el patrimonio cultural subacuático, su interés en ser consultado sobre cómo asegurar la protección efectiva de ese patrimonio. Esa declaración deberá fundarse en un vínculo verificable, en especial de índole cultural, histórica o arqueológica, con el patrimonio cultural subacuático de que se trate».

La regulación de notificación en esta zona económica exclusiva y de la plataforma continental sugiere curiosidad, pero más importante es ver su régimen específico de protección del patrimonio en estas dos zonas, en donde había un gran vacío legal en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en relación con el patrimonio cultural subacuático y que ahora se regula en el artículo siguiente a este, es decir, en el artículo 10 de esta Convención y que consagra lo que a continuación detallamos:

«1. No se concederá autorización alguna para una actividad dirigida al patrimonio cultural subacuático situado en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental, salvo lo dispuesto en el presente artículo.

2. Un Estado Parte en cuya zona económica exclusiva o en cuya plataforma continental esté situado el patrimonio cultural subacuático tiene derecho a prohibir o a autorizar cualquier actividad dirigida a este patrimonio para impedir cualquier intromisión en sus derechos soberanos o su jurisdicción reconocidos por el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

3. Cuando tenga lugar un descubrimiento de patrimonio cultural subacuático situado en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental de un Estado Parte, o se tenga la intención de efectuar una actividad dirigida a dicho patrimonio cultural subacuático, ese Estado Parte:

(a) consultará a todos los demás Estados Partes que hayan declarado un interés en virtud del párrafo 5 del Artículo 9 sobre la mejor manera de proteger el patrimonio cultural subacuático;

(b) coordinará esas consultas como “Estado Coordinador”, a menos que declare expresamente que no desea hacerlo, caso en el cual los Estados Partes que hayan declarado un interés en virtud del párrafo 5 del Artículo 9 designarán a un Estado Coordinador.

4. Sin perjuicio de la obligación de todos los Estados Partes de proteger el patrimonio cultural subacuático mediante la adopción de todas las medidas viables conformes al derecho internacional, con el fin de impedir todo peligro inmediato para el patrimonio cultural subacuático, incluido el saqueo, el Estado Coordinador podrá adoptar todas las medidas viables y/o conceder cualquier autorización que resulte necesaria de conformidad con la presente Convención y, de ser necesario, con anterioridad a las consultas, con el fin de impedir cualquier peligro inmediato para el patrimonio cultural subacuático, ya sea ocasionado por la actividad humana o por cualquier otra causa, incluido el saqueo. Al adoptar tales medidas se podrá solicitar la asistencia de otros Estados Partes.

5. El Estado Coordinador:

a) pondrá en práctica las medidas de protección que hayan sido acordadas por los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, a menos que los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, acuerden que otro Estado Parte pondrá en práctica esas medidas;

(b) expedirá todas las autorizaciones necesarias con respecto a las medidas así acordadas de conformidad con las Normas, a menos que los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, acuerden que otro Estado Parte expedirá esas autorizaciones;

(c) podrá realizar toda investigación preliminar que resulte necesaria en el patrimonio cultural subacuático y expedirá todas las autorizaciones necesarias a tal fin, y transmitirá sin demora los resultados de tal investigación al Director General quien, a su vez, comunicará esas informaciones sin demora a los demás Estados Partes.

6. Al coordinar las consultas, adoptar medidas, realizar una investigación preliminar y/o expedir autorizaciones en virtud del presente artículo, el Estado Coordinador actuará en nombre de los Estados Partes en su conjunto y no en su interés propio. Esta acción en

sí no podrá ser invocada para reivindicar derecho preferente o jurisdiccional alguno que no esté reconocido por el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

7. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 2 y 4 del presente artículo, no se efectuará ninguna actividad dirigida a un buque o aeronave de Estado sin el acuerdo del Estado del pabellón y la colaboración del Estado Coordinador».

A la vista de lo anterior, podemos decir pues, que la Convención de la UNESCO pretendió llenar ese vacío que existía antes en torno a estas dos zonas. Hay que decir además que, durante las negociaciones en torno a la redacción de este artículo se pusieron de manifiesto 3 posturas básicas:

- a) Maximalista: plena competencia del Estado ribereño;
- b) Minimalista: negación de competencia al Estado ribereño y libertad de acción del Estado del pabellón;
- c) Intermedia: reconocimiento de un estatuto preferente al Estado ribereño y necesidad de consultas entre los Estados interesados, imponiéndose finalmente esta última antes las demás anteriores.

Respecto a la protección de la zona internacional de los fondos marinos, que viene consagrada en el artículo 12 de dicha convención, hay que decir que la redacción de la misma no trajo problemas de discusión, como si hemos visto que la trajo la redacción del artículo anterior.

En efecto, la Convención de la UNESCO partiría del principio sentado en el artículo 149 de la Convención del Mar, según el cual, «todos los objetos de carácter arqueológico o histórico hallados en la zona serán conservados o se dispondrá de ellos en beneficio de toda la humanidad». Se trataría en este caso, no de una simple obligación convencional de carácter bilateral o multilateral, sino de una verdadera obligación erga omnes contraída con toda la comunidad internacional, según la cual los bienes culturales

subacuáticos localizados en la zona pertenecen y deben ser aprovechados en beneficio de la humanidad en su conjunto.

Dispone así el artículo 12 de este Convenio lo siguiente:

«1. No se concederá autorización alguna para una actividad dirigida al patrimonio cultural subacuático situado en la Zona, salvo lo dispuesto en el presente artículo.

2. El Director General invitará a todos los Estados Partes que hayan declarado un interés en virtud del párrafo 4 del Artículo 11 a efectuar consultas sobre la mejor manera de proteger el patrimonio cultural subacuático, y a designar un Estado Parte para coordinar esas consultas como “Estado Coordinador”. El Director General invitará asimismo a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos a participar en esas consultas.

3. Todos los Estados Partes podrán adoptar todas las medidas viables conforme a la presente Convención, de ser necesario, antes de efectuar consultas, con el fin de impedir todo peligro inmediato para el patrimonio cultural subacuático, ya sea ocasionado por la actividad humana o por cualquier otra causa, incluido el saqueo.

4. El Estado Coordinador:

(a) pondrá en práctica las medidas de protección que hayan sido acordadas por los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, a menos que los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, acuerden que otro Estado Parte pondrá en práctica dichas medidas; y

(b) expedirá todas las autorizaciones necesarias con respecto a las medidas así acordadas de conformidad con la presente Convención, a menos que los Estados que participen en la consulta, que incluyen al Estado Coordinador, acuerden que otro Estado Parte expedirá dichas autorizaciones.

5. El Estado Coordinador podrá realizar toda investigación preliminar que resulte necesaria en el patrimonio cultural subacuático y expedirá todas las autorizaciones necesarias a tal fin, y transmitirá sin demora los resultados de tal investigación al Director General quien, a su vez, comunicará esas informaciones a los demás Estados Partes.

6. Al coordinar las consultas, adoptar medidas, realizar una investigación preliminar y/o expedir autorizaciones en virtud del presente artículo, el Estado Coordinador actuará en beneficio de toda la humanidad, en nombre de todos los Estados Partes. Se prestará

especial atención a los derechos preferentes de los Estados de origen cultural, histórico o arqueológico con respecto al patrimonio cultural subacuático de que se trate.

7. Ningún Estado Parte emprenderá ni autorizará actividades dirigidas a un buque o aeronave de Estado en la Zona sin el consentimiento del Estado del pabellón».

En cuanto al sistema de información y comunicación de esta zona Internacional de los fondos marinos, debemos decir que su redacción fue muy semejante a la consagrada para la zona económica exclusiva y la plataforma continental, un sistema que viene definido en el artículo 11 de esta Convención y que viene a referirse como el siguiente:

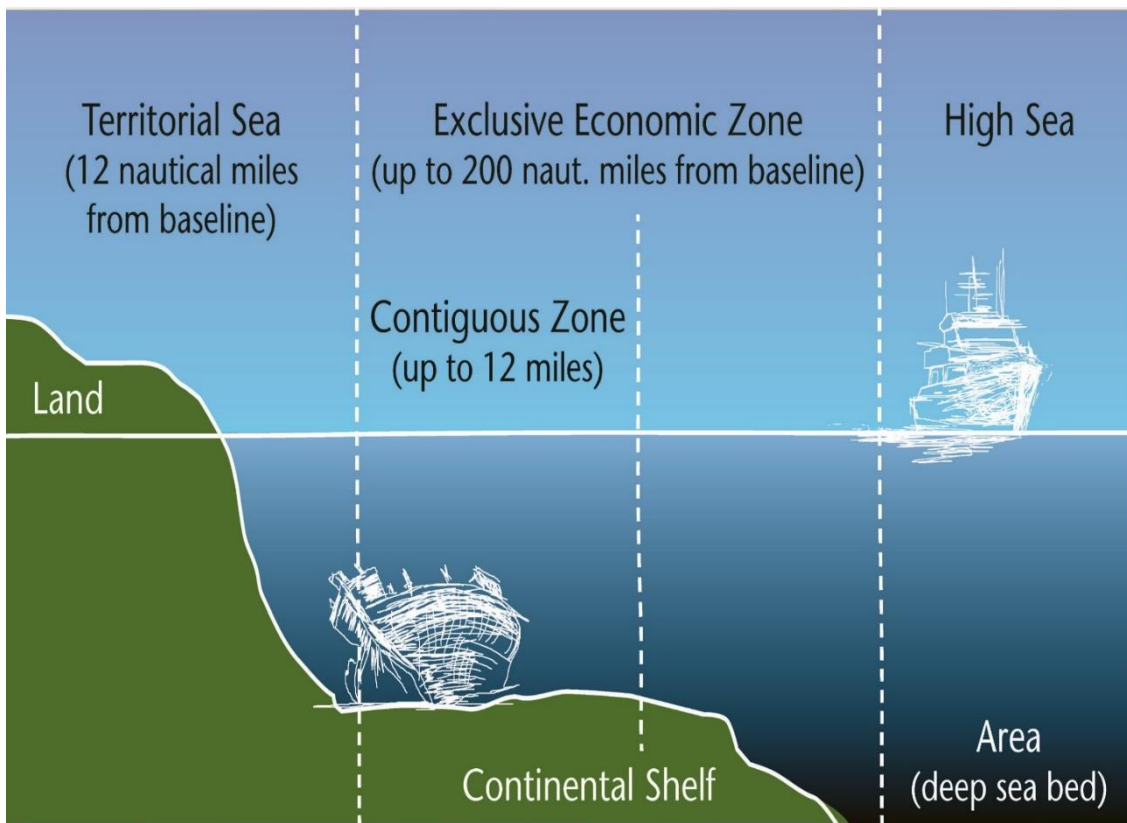
«1. Todos los Estados Partes tienen la responsabilidad de proteger el patrimonio cultural subacuático en la Zona, de conformidad con la presente Convención y con el Artículo 149 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. En consecuencia, cuando un nacional de un Estado Parte o un buque que enarbole su pabellón descubra patrimonio cultural subacuático situado en la Zona, o tenga la intención de efectuar una actividad dirigida a dicho patrimonio, ese Estado Parte exigirá que su nacional o el capitán del buque le informe de ese descubrimiento o de esa actividad.

2. Los Estados Partes notificarán al Director General y al Secretario General de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos los descubrimientos o actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático de que hayan sido informados.

3. El Director General comunicará sin demora a todos los Estados Partes cualquier información de este tipo suministrada por los Estados Partes.

4. Un Estado Parte podrá declarar al Director General su interés en ser consultado sobre cómo asegurar la protección efectiva de ese patrimonio cultural subacuático. Dicha declaración deberá fundarse en un vínculo verificable con ese patrimonio cultural subacuático, habida cuenta en particular de los derechos preferentes de los Estados de origen cultural, histórico o arqueológico».

En resumen, con todo lo desarrollado anteriormente, podemos decir que esta Convención estableció cuatro grandes zonas marítimas para su protección cultural subacuática y que como hemos visto se resumen en las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial, establecida como la primera zona, la zona contigua, enmarcada como una segunda, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, que sería la tercera y por último la zona internacional de los fondos marinos.



VI. BUQUES Y AERONAVES DE ESTADO

Respecto a los buques y aeronaves de Estado, la Convención de la UNESCO de 2001, tuvo una serie de problemáticas a la hora de ponerse de acuerdo en la definición de estos y acerca de las prerrogativas que debían atribuirse al Estado ribereño y al Estado de pabellón respecto de estos bienes, unas discusiones, que finalmente llegaron a un consenso entre los Estados.

Así pues, se llegó a un acuerdo para comprender en la Convención no sólo a las naves y aeronaves de guerra sino en general a las naves y aeronaves de Estado. Se entiende por buques y aeronaves de Estado los buques y aeronaves de guerra, pero también otros navíos o aeronaves pertenecientes a un Estado o utilizados por él y que, en el momento de su hundimiento, fueron utilizados únicamente para un servicio público no comercial, correspondiendo a la definición de patrimonio cultural subacuático. La definición de estos bienes era la que se venía desarrollando en la práctica Internacional antes de la redacción de esta Convención.

Además, es importante decir que esta Convención dispuso una cláusula de salvaguarda, en el sentido de que sus disposiciones no modifican lo dispuesto por el Derecho Internacional General y la práctica de los Estados en relación a la inmunidad soberana y derechos de los que goza el Estado del pabellón respecto de sus buques o aeronaves de Estado.

Como ya se venía estableciendo por los Estados en la práctica Internacional, se sigue con el mismo marco de referencia de que el Estado del pabellón es el propietario de sus buques y aeronaves aún hundidos, por lo que debemos decir que la Convención de la UNESCO no altera lo dispuesto por el Derecho Internacional General en relación a la soberanía de los Estados sobre sus buques o aeronaves, aun después de hundidos. Incluso, esta inmunidad se extiende a los hallazgos efectuados por estos buques.

Es por esto mismo, por lo que este Convenio en su artículo 13 dispone lo siguiente:

«Los buques de guerra y otros buques gubernamentales o aeronaves militares que gocen de inmunidad soberana y sean utilizados con fines no comerciales, en el curso normal de sus operaciones, y que no participen en actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático no estarán obligados a comunicar descubrimientos de patrimonio cultural subacuático en virtud de los Artículos 9, 10, 11 y 12 de la presente Convención».

Ahora bien, el mismo artículo 13 de la Convención referido a los buques de guerra y otros buques gubernamentales o aeronaves militares, dispone que sin perjuicio de lo anteriormente dicho;

«al adoptar medidas apropiadas que no obstaculicen las operaciones o la capacidad de operación de sus buques de guerra u otros buques gubernamentales o aeronaves militares que gocen de inmunidad soberana y que se utilicen con fines no comerciales, los Estados Partes velarán por que tales buques procedan, en cuanto sea razonable y posible, de manera compatible con lo dispuesto en los Artículos 9, 10, 11 y 12 de la presente Convención ».

Por último, es importante también señalar que esta Convención de la UNESCO dispone varias disposiciones, sobre los buques y aeronaves de Estado, según la zona marítima en la que se hallen. De esta manera, en el mar territorial, aguas archipelágicas y aguas interiores, el Estado ribereño debería informar al Estado del pabellón y demás Estados

vinculados el descubrimiento de buques y aeronaves de Estado en dichas zonas. En la zona económica exclusiva y en la plataforma continental se señala la prohibición de efectuar alguna actividad dirigida a un buque o aeronave de Estado que no cuente con el acuerdo del Estado del pabellón y la colaboración del Estado coordinador. Finalmente, en la zona internacional de los fondos marinos se establece una disposición similar a la anterior.

De esta manera, y en vista de lo anterior, se entiende que la obligación de informar del hallazgo de un buque o aeronave de Estado y de contar con el consentimiento del Estado del pabellón para realizar cualquier actividad sobre éste, reside tan sólo a partir del límite exterior de la zona del mar territorial, pues al interior de éste la obligación deja de ser como tal una obligación pura, y se convierte solo en una actitud de cortesía por parte de los Estados de informar a los demás.

Además, la Convención recoge otra serie de disposiciones nacidas para el propósito de este mismo convenio, que no es otro que el de la protección del patrimonio cultural subacuático.

En su artículo 16, este Convenio subraya lo siguiente:

«Los Estados Partes adoptarán todas las medidas viables para asegurar que sus nacionales y los buques que enarbolan su pabellón no procedan a ninguna actividad dirigida al patrimonio cultural subacuático que no esté de conformidad con la presente Convención».

Se deja claro pues con este artículo, que todas las disposiciones contenidas en esta Convención tienen un carácter serio e imperativo, y que aquellos Estados parte que no velen por este patrimonio, tendrán una serie de consecuencias, que vienen a derivarse en sanciones a estos mismos.

Es precisamente el artículo siguiente 17 el que asienta las sanciones que esta Convención establece en caso de infringirse algunas medidas. Dice pues este artículo que;

«1. Cada Estado Parte impondrá sanciones respecto de las infracciones de las medidas que haya adoptado para poner en práctica la presente Convención.

2. Las sanciones aplicables respecto de las infracciones deberán ser suficientemente severas para hacer efectivo el cumplimiento de la presente Convención y desalentar la comisión de infracciones cualquiera que sea el lugar, y deberán privar a los infractores de los beneficios derivados de sus actividades ilícitas.

3. Los Estados Partes cooperarán para asegurar el cumplimiento de las sanciones impuestas en virtud del presente artículo».

En cuanto a las medidas destinadas a la incautación de elementos de patrimonio cultural subacuático, esta Convención viene a decir que cada Estado parte adoptara dichas medidas, cuando esos elementos se encuentren situados en su territorio y cuando hayan sido recuperados de manera incompatible con la misma. Hecha la incautación, ésta debe ser notificada al Director General de la UNESCO y a cualquier otro Estado que tenga un vínculo verificable de índole cultural, histórico o arqueológico con el patrimonio objeto de la medida.

Todo lo anterior junto con algunos apuntes más, viene desarrollado en el artículo 18 de la misma, el cual subraya lo siguiente;

«1. Cada Estado Parte adoptará medidas destinadas a la incautación de elementos de patrimonio cultural subacuático situado en su territorio, que haya sido recuperado de una manera no conforme con la presente Convención.

2. Cada Estado Parte registrará, protegerá y tomará todas las medidas que resulten razonables para la estabilización de patrimonio cultural subacuático incautado en virtud de la presente Convención.

3. Cada Estado Parte notificará toda incautación de patrimonio cultural subacuático realizada en virtud de la presente Convención al Director General de la UNESCO y a cualquier otro Estado que tenga un vínculo verificable, en especial de índole cultural, histórica o arqueológica con el patrimonio cultural subacuático de que se trate.

4. Un Estado Parte que haya incautado patrimonio cultural subacuático velará por darle una disposición acorde con el bien general, tomando en consideración los imperativos de conservación e investigación, la necesidad de reunir las colecciones dispersas, así como

la necesidad del acceso, la exposición y educación públicos y los intereses de cualquier Estado que tenga un vínculo verificable, en especial de índole cultural, histórica o arqueológica con el patrimonio cultural subacuático de que se trate ».

Además de estas disposiciones mencionadas anteriormente, tenemos que decir que dicha Convención impone la obligación de los Estados de capacitar a sus nacionales en arqueología subacuática, en técnicas de preservación del patrimonio cultural subacuático y en la transferencia de tecnología relativa a este tema. Así viene remarcado en el artículo 21 de dicho Convenio.

También cabe decir que la Convención de la UNESCO posee un mecanismo de fiscalidad interna, ya que en el se dispone que antes de iniciarse cualquier actividad dirigida al patrimonio cultural subacuático, se elaborará un proyecto correspondiente, cuyo plan se presentará a las autoridades internas competentes para su aprobación y autorización. Así lo subraya el artículo 22 cuando consagra que;

«1. A fin de velar por la correcta puesta en práctica de esta Convención, los Estados Partes establecerán autoridades competentes o, en su caso, reforzarán las ya existentes para que puedan elaborar, mantener y actualizar un inventario del patrimonio cultural subacuático y garantizar eficazmente la protección, la conservación, la presentación y la gestión del patrimonio cultural subacuático, así como la investigación y educación.

2. Los Estados Partes comunicarán al Director General el nombre y la dirección de sus autoridades competentes en materia de patrimonio cultural subacuático».

Con este artículo lo que se quiere mostrar es que dicha Convención tiene como objetivo principal la conservación del patrimonio cultural subacuático, objetivo en el cual dichas labores de protección deben estar reguladas, inventariadas y a su vez deben de ser transparentes, para que en ningún momento se desvirtue ese objetivo primordial del que es objeto dicha Convención.

Finalmente, respecto a los plazos de reunión de los Estados parte de este Convenio, para posibles reuniones y responsabilidades en el futuro, vienen recogidos en su artículo 23 en donde se dispone lo siguiente:

«1. El Director General convocará una Reunión de los Estados Partes en el plazo de un año contado a partir de la entrada en vigor de la presente Convención y ulteriormente por lo menos una vez cada dos años. A petición de una mayoría de los Estados Partes, el Director General convocará una Reunión Extraordinaria de los Estados Partes.

2. La Reunión de los Estados Partes decidirá sobre sus funciones y responsabilidades.

3. La Reunión de los Estados Partes aprobará su propio Reglamento.

4. La Reunión de los Estados Partes podrá crear un Consejo Consultivo Científico y Técnico compuesto por expertos designados por los Estados Partes, con la debida atención al principio de distribución geográfica equitativa y a la conveniencia de un equilibrio entre los sexos.

5. El Consejo Consultivo Científico y Técnico prestará la asistencia adecuada a la Reunión de los Estados Partes sobre las cuestiones de índole científica y técnica relacionadas con la puesta en práctica de las Normas».

De este modo, de este artículo podemos deducir que este Convenio, como hemos repetido en diferentes ocasiones a lo largo de este capítulo, no solo nació para dar necesidad de protección al patrimonio cultural subacuático, sino también para seguir año tras año con ese objetivo firme siempre puesto al frente y sin olvidar que aunque es en dicha Convención donde se asentaron las bases para exigir y dar seguridad a esa protección, es labor de todos los Estados parte seguir trabajando en el futuro, a través de esas reuniones, para conseguir ese objetivo primordial y mejorar paso a paso, con la ayuda de todos los integrantes de la Convención, esas labores de protección de un patrimonio que no solo forma parte del fondo de los océanos, sino que es parte de nuestra historia, de nuestros antepasados, y de nuestra cultura y que como tal, debemos preservar como si fuera cada pedacito de esos pecios, bienes o buques hundidos parte de nosotros.

VII.RELACIÓN ENTRE LA CONVENCION DE LA UNESCO Y OTRAS CONVENCIONES SOBRE LA MATERIA

Como se dijo al principio de este capítulo, que hemos ido desarrollando paso por paso, antes de que naciera la Convención de la UNESCO de 2001, para la protección del

patrimonio cultural subacuático, ya había habido en la antigüedad acuerdos y prácticas interestatales a fin de desarrollar un régimen para la protección del mismo.

Pero no solo estos acuerdos formaron parte de lo que ahora es esta Convención, sino que es nuestro deber decir, que, además de este, a lo largo de la historia ha habido otros Convenios que también han tenido algo de relación con el mismo, y que si bien algunos de ellos, no nacieron con el objetivo primordial o idéntico que tiene la Convención de la UNESCO, sí que compartían muchos de los dilemas y preocupaciones que esta tenía antes de ser redactada y ratificada por los Estados parte.

De esta manera, resulta interesante establecer las posibles relaciones que pueden presentarse entre la Convención de la UNESCO de 2001 y otras Convenciones bilaterales o multilaterales, regionales o universales que existen sobre la materia.

Podríamos decir que son cuatro las regulaciones que pueden guardar una cierta relación con la Convención de la UNESCO, objeto de nuestro estudio en este capítulo, y que podemos enunciar como las siguientes:

La primera de ellas sería la relación que puede darse entre la Convención de la UNESCO y las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982. En este supuesto, se consagra la misma regulación señalada en el acápite anterior para el Derecho Internacional General.

La segunda estaría relacionada con las disposiciones del Derecho Internacional General relativas al tema de protección de patrimonio cultural subacuático. En este sentido, se establece que nada de lo dispuesto en la Convención del 2001 menoscabará los derechos ni las obligaciones que incumben a los Estados en virtud del Derecho Internacional General, y además que la interpretación y aplicación de aquella debe también guardar conformidad con lo dispuesto en este ordenamiento.

Otra relación sería la dada entre la Convención de la UNESCO y acuerdos bilaterales, regionales o multilaterales celebrados con posterioridad a ésta, en cuyo caso tales acuerdos deberán guardar conformidad con las disposiciones de dicha Convención, sin perjuicio de que en estos acuerdos se adopten normas y reglamentos que aseguren una mejor protección del patrimonio cultural subacuático que en la Convención del 2001.

Por último, y como cuarta relación, podríamos decir que es la que se da entre dicha Convención y otros acuerdos bilaterales, regionales o multilaterales concertados con anterioridad a ésta, como es el caso del Convenio para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación de 1976, del Protocolo sobre las zonas especialmente protegidas del Mediterráneo de 1982 y revisado en 1995, o del Protocolo de Kingston de 1990. En este caso, se podría plantear que las disposiciones de la Convención de la UNESCO no modificarán los derechos ni las obligaciones consagradas en tales acuerdos.

De este modo, y como hemos dicho en repetidas ocasiones a lo largo de este capítulo, la Convención de la UNESCO nació para perfeccionar los regímenes jurídicos acerca de este mismo tema que ya existían antes que él, y para animar y motivar a prácticas o acuerdos entre Estados en zonas donde todavía no existía ninguna regulación al respecto para la protección de este tipo de patrimonio, un patrimonio, que cuando nació esta Convención, se le ha dado su sitio y espacio en el régimen Internacional, y ha quedado protegido y con una seguridad jurídica a sus espaldas, gracias al esfuerzo que hicieron muchos Estados para que se consiguiera este convenio, del que no solo tienen que sentirse orgullosos quienes lo redactaron, sino todos nosotros al protegerse un trozo de cultura que significa proteger nuestra historia y protegernos a nosotros mismos.

VIII. PROTECCIÓN PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO.

La protección del patrimonio cultural subacuático a nivel internacional quedó asegurada y regulada como hemos visto a lo largo de muchas páginas de este trabajo gracias a la Convención de la UNESCO de 2001, que dio uniformidad y carácter internacional a este tema. Pero, sin embargo, nada hemos dicho ni hablado de la regulación que existe en

torno a este tema en nuestro país España, y es, por ende, que este tema es el que va a ser objeto de estudio en este nuevo capítulo de este trabajo de bienes hundidos y naufragados y derechos de propiedad.

España ratificó, como mencionamos en su tiempo en el capítulo anterior, la “Convención de la UNESCO para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2001” el 6 de junio de 2005 (BOE 05.03.2009), adquiriendo así un compromiso permanente con la defensa, estudio y valoración de este importante conjunto de bienes del Patrimonio Cultural.

Con el fin de traducir ese compromiso en un conjunto de acciones eficaces y bien planificadas, el 30 de noviembre de 2007 el Consejo de Ministros aprobó el “Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático” (en adelante PNPPAS), elaborado por el Ministerio de Cultura y aceptado por el Consejo del Patrimonio Histórico y, en consecuencia, por los representantes de todas las Comunidades Autónomas. Solventando así muchos de los problemas con los que la Ley 16/1985 de 25 de junio: Ley de Patrimonio Histórico Español (vigente a día de hoy junto con el Capítulo 1. Régimen Jurídico 33 PNPPAS) no podía hacer frente (Prácticamente el total de su contenido hacía referencia a la arqueología terrestre y no a la subacuática).

El artículo 40, de la ley de Patrimonio histórico Español establecía lo siguiente:

«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».

Además, dentro de esta ley de patrimonio histórico Español, se establecían como bienes de patrimonio subacuático los siguientes:

- Pecios de navíos
- Pecios de aviones
- Barreras navales
- Navíos de bloqueo

- Ruinas sumergidas
- Restos de asentamientos humanos
- Cuevas sumergidas
- Restos de explotaciones marítimas
- Restos de puentes, diques, etc.
- Barreras de Pesca
- Instrumentos técnicos usados en la antigua navegación
- Paisajes subacuáticos
- Bienes y objetos de toda clase sumergidos.

En la ley de patrimonio histórico Español, los puntos más importantes a destacar sobre la protección de dicho patrimonio serían los siguientes:

- Sistema de autorización administrativa, inspección y control
- Deber de entregar los objetos obtenidos inventariados, catalogados y con una Memoria
- Régimen sancionador por excavaciones ilegales o con incumplimiento de la autorización
- Potestad de la administración de ejecutar excavaciones o prospecciones en cualquier lugar público o privado, previo pago de indemnización.
- Deber de comunicar cualquier descubrimiento

Con el nuevo Plan Nacional se establecían por primera vez un gran abanico de medidas que van desde la documentación hasta la protección física y jurídica, la formación o la coordinación con todas las administraciones implicadas. Ello dio lugar, entre otras actuaciones, a la firma de convenios con las Comunidades Autónomas, principalmente encaminadas a la elaboración de Cartas Arqueológicas. Siguiendo esta línea de trabajo, el 9 de julio de 2009 se firmó el Convenio con el Ministerio de Defensa cuyo objeto es aunar esfuerzos para poder proteger mejor nuestro patrimonio cultural subacuático.

Siguiendo con estos pasos, el 21 de diciembre de 2011 se firmó un convenio similar con el Ministerio del Interior dirigido principalmente a la aplicación del programa SIVE (Sistema Integral de Vigilancia Exterior) a la protección del patrimonio arqueológico subacuático. Por último, el 31 de agosto de 2011 se firmó el Acuerdo de Colaboración entre el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Asuntos Exteriores y la Agencia Estatal de Cooperación Internacional al Desarrollo. Este convenio sirve de marco para establecer mecanismos de colaboración y coordinación permanente entre dichos Ministerios en el ámbito de la protección de este patrimonio, en especial cuando se encuentra en aguas internacionales o en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción de terceros países.

Finalmente, el 12 de diciembre de 2007, el consejo del Patrimonio Histórico, tuvo la idea de la creación de un grupo de trabajo que llevara a cabo las tareas necesarias para la redacción del documento del desarrollo del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático, cuyo fruto dio lugar a lo que hoy en día conocemos como “Libro Verde”.



Este documento es el compromiso consensuado de todas las instituciones implicadas y de las Comunidades Autónomas para desarrollar programas de documentación, elaboración de inventarios y levantamiento de cartas arqueológicas que mejoren y normalicen la gestión de nuestro rico y, en gran parte desconocido, patrimonio subacuático.

Así mismo, se señala la importancia de la formación de las generaciones futuras de arqueólogos y especialistas que velen por la protección de este legado de nuestra memoria histórica que es nuestro Patrimonio Cultural Subacuático, quizás el más universal de nuestros patrimonios, por ser España un país eminentemente marítimo abierto a lo largo de su historia a todos los océanos.

La legislación estatal autonómica que regula el patrimonio cultural contiene una regulación específica del patrimonio arqueológico, entre el que se incluye el patrimonio arqueológico subacuático. Sin embargo, a pesar de este tratamiento específico del Patrimonio arqueológico en las normas y lo exhaustivo de los reglamentos sobre las actuaciones arqueológicas, por regla general, toda esa normativa carece del detalle necesario para ejercer una protección eficaz del Patrimonio Cultural Subacuático, que, a diferencia del terrestre, no cuenta con algunos de los instrumentos de protección de la legislación sectorial más eficaces, como es el planeamiento urbanístico, que permita una adecuada regulación de usos y de actuaciones permitidas.

Estas lagunas en la legislación se suplen en la mayor parte de los casos por los criterios técnicos del personal de la administración que se encarga de gestionar estos proyectos, lo que obliga a que estos técnicos tengan que poseer un conocimiento y formación específica en esta materia, circunstancia que actualmente no es mayoritaria en las administraciones públicas, careciendo en muchos casos de centros específicos donde gestionar este tipo de proyectos y, por lo tanto, de personal cualificado.

Por último hay que decir también que, además de lo anterior, se suma la dificultad de la protección física de los restos arqueológicos en un medio con continuos cambios, que tanto deja al descubierto restos ocultos como esconde los restos visibles; y, de otro, la dificultad de su vigilancia e inspección, que requiere el desarrollo de medios técnicos específicos y una coordinación eficaz con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, tanto a nivel estatal como autonómico, a la vez que disponer de técnicos arqueólogos especializados en estas tareas.

Capítulo VI Caso Odyssey

I. ANTECEDENTES

Uno de los casos mas controvertidos que han ocurrido en nuestro país en torno al hallazgo de un buque de guerra en aguas internacionales, y la posterior discusión en torno a quien era el legítimo propietario de dicho pecio hundido, fue el caso del buque de las Mercedes, un pecio que la empresa norteamericana Odyssey encontró en marzo de 2007, mientras realizaba unas investigaciones en la zona Ámsterdam, descubrimiento el cual fue objeto de litigio durante años entre el Estado Español y el Estado americano y que desemboco en la victoria nacional de nuestro país, y de paso, porque no decirlo así, despertó las conciencias de muchas personas, que habían olvidado, que durante muchos años, nuestro país, fue una potencia naval muy importante, la cual libro batallas por todo el mundo, y de las cuales, como consecuencia de esas batallas, se produjeron hundimientos de buques de guerra, que actualmente, se encuentran esparcidos a lo largo de muchos mares de nuestro planeta.

Pero antes de entrar en el desarrollo del litigio entre los dos Estados, vamos a comentar brevemente, que destino tenia el buque de las Mercedes y el porqué de su trágico destino final.

El 5 de octubre de 1804, en la batalla del Cabo de Santa María, la fragata española Nuestra Señora de las Mercedes se hundía por un cañonazo de los barcos ingleses, frente a la costa de Huelva. Perecieron 249 personas y el buque con su cargamento de 595.000 monedas de plata y oro con la efigie de Carlos IV, lingotes de cobre y estaño, cerámicas, entre otros objetos, quedó en el fondo del océano.

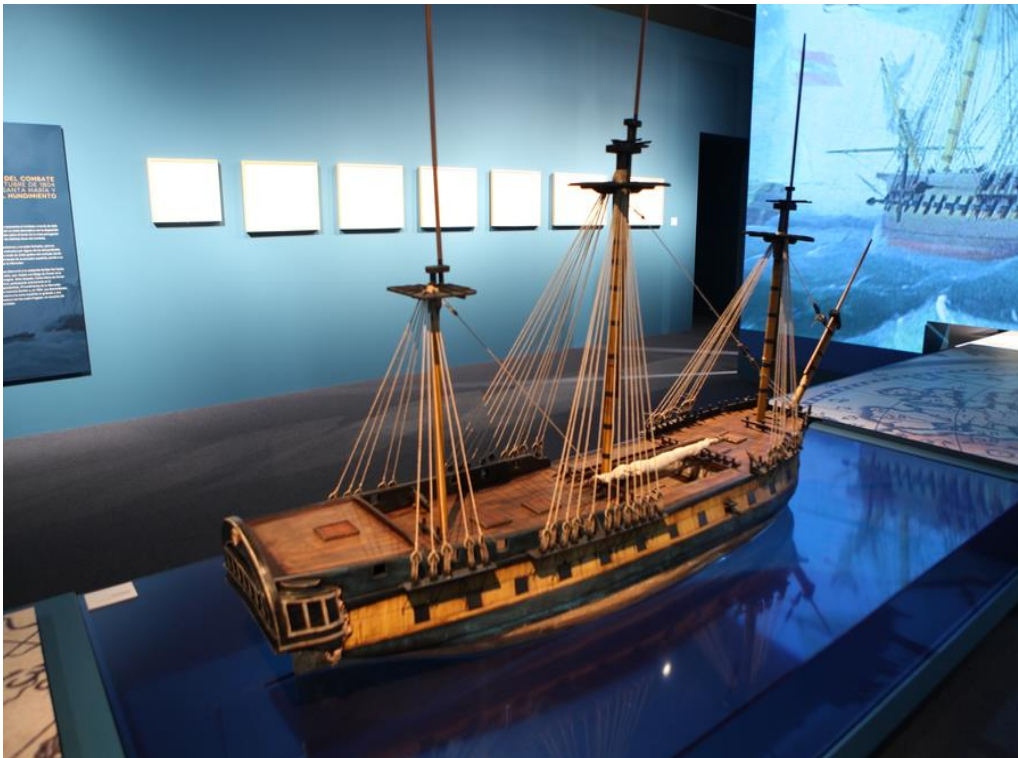
Este buque había sido botado en el puerto de La Habana en 1786, formaba parte del convoy que cubría la ruta comercial entre las colonias de América y España, constantemente amenazada por navíos del Reino Unido. Otras tres fragatas hispanas, Medea, Fama y Santa Clara, acompañaban a la Mercedes, capitaneada por el comandante José Manuel de Goicoa y Labart. Oro, plata y otros metales, así como telas

de vicuña y especias como canela, procedentes de Perú, donde el barco había recalado previamente a su paso por Montevideo, llenaban las bodegas.

En la madrugada del 5 de octubre, cuando la flota-convoy al mando del brigadier y político José de Bustamante y Guerra se encontraba a una jornada de navegación de la costa gaditana, cuatro fragatas inglesas –Amphion, Infatigable, Lively y Medusa–, de mayor potencial que las nuestras, les salieron al paso y apunta de pistola.

El vicealmirante británico Graham Moore exigió que se rindieran para ser llevadas a Inglaterra. Una vez emparejadas, los ingleses mandaron un bote a parlamentar con la *Medea*, que llevaba la insignia. Viendo que su bote se demoraba, Moore mandó llamar a su bote con un cañonazo y a continuación rompieron el fuego las demás fragatas inglesas. Estando tan cerca los navíos, los artilleros tenían dificultad para manejar los cañones. Ante la negativa española, empezó el combate, que fue breve.

Los cañonazos británicos hundieron a la *Mercedes*, que se fue al fondo con casi todo el pasaje –apenas sobrevivieron 40 personas– y el valioso cargamento. De las otras naves, *Medea* y *Santa Clara* se rindieron, y *Fama* fue atrapada por dos buques ingleses cuando trataba de huir. Después de esto, las tres fragatas rendidas y que no habían resultado hundidas fueron llevadas por los ingleses, primeramente, a Gibraltar y posteriori, fueron conducidas a Gosport, en Inglaterra.



A continuación, se muestra la dotación que llevaba cada fragata en esa última batalla, y la cuantía de personas que resultaron fallecidas a causa de la misma, así como la comandancia de ambas fragatas:

Fragata española	Botadura	Dotación	Comandante	Vicisitudes	Fragata británica	Dotación	Vicisitudes
<i>Medea</i>	Ferrol (1797)	279 hombres	Capitán de navío Francisco de Piedrola y Verdugo	Insignia de José de Bustamante y Guerra. A bordo, el mayor general Diego de Alvear y Ponce de León y su hijo Carlos. Tuvo 2 muertos y 10 heridos.	<i>Indefatigable</i>	330 hombres	Al mando del Comodoro Graham Moore. Batió a la <i>Medea</i>
<i>Santa Clara</i>	Ferrol (1784)	264 hombres	Capitán de navío Diego Alesón y Bueno	7 muertos	<i>Lively</i>	280 hombres	Al mando del capitán Graham Eden Hamond. Batió a la <i>Santa Clara</i> y luego persiguió a la <i>Fama</i>
<i>Fama</i>	Cartagena (1795)	264 hombres	Capitán Miguel Zapiain y Valladares	11 muertos (entre ellos el capitán) y 50 heridos	<i>Medusa</i>	250 hombres	Al mando de John Gore. Batió a la <i>Fama</i>
<i>Mercedes</i>	La Habana (1789)	282 hombres	Capitán de navío José Manuel De Goicoa y Labart	249 muertos. La esposa de Alvear y sus 7 hijos desaparecieron. 50 náufragos rescatados,	<i>Amphion</i>	250 hombres	Al mando de Samuel Sutton. Batió a la <i>Mercedes</i>

				entre ellos Pedro Afán de Rivera, natural de Granada, teniente de navío.			
--	--	--	--	---	--	--	--

II.RESOLUCIÓN

Después de esta batalla y del hundimiento del buque de nuestra señora de las Mercedes y tras mas de 200 años hundidos sus restos, como se ha mencionado al comienzo de este capítulo, en mayo de 2007, la empresa norteamericana *Odyssey Marine Exploration* extrajo el tesoro a la superficie, en una actuación llena de intentos malintencionados para que no trascendiera que se trataba de la fragata española. La empresa norteamericana, que tenía permiso de las autoridades españolas para la búsqueda del HMS Sussex, anunció que habían hallado lo que vinieron a denominar el “Cisne Negro” frente a las costas del Algarve y en España saltaron todas las alarmas.

Tras todo esto, se puso un plan en marcha promovido por el Ministerio de Cultura del Gobierno de nuestro país y compuesto por todos los departamentos competentes: Guardia Civil, la Armada, Exteriores, Presidencia, Fomento con Costas y Vigilancia Marítima, y por supuesto los abogados españoles, con el experimentado en estos asuntos, James Goold, a la cabeza.

Tras una intensa y coordinada labor de investigación, se llegó a la conclusión inequívoca de que se trataba de La Mercedes, por lo que se iniciaron las gestiones legales para solicitar la devolución a España de todo el material encontrado por Odyssey, gestiones que en febrero de 2012 y tras casi cinco largos años de lucha legal, consiguieron un rotundo éxito para este país y, en general, para la protección de la arqueología subacuática a nivel mundial.

Tras esa batalla legal entre el gobierno español y el americano, y después de que nuestro país ganara tal infundio legal entre la gran potencia americana y la empresa Odyssey, hay que remarcar las palabras del juez americano Mark Pizzo, que dictó sentencia y que fueron las siguientes:

“Más de 200 años han pasado desde que La Mercedes explotó. El lugar donde descansan sus restos y los de los que murieron aquel fatídico día ha permanecido intacto durante siglos. Hasta hace poco. Las leyes internacionales reconocen la solemnidad de su recuerdo y el interés de España por preservarlo. El seguimiento de esta corte a esos principios promueve el respeto recíproco por los muertos de nuestras naciones del mar. Esta corte da la razón a España sobre el yacimiento de La Mercedes y desestima la reclamación de Odyssey”.

Estas palabras del juez americano no son más que el reflejo de los principios de protección y seguridad que nacieron en la Convención de la UNESCO de 2001 sobre protección del patrimonio cultural subacuático y de los acuerdos entre Estados que hubo anteriormente a estos, dándose así la razón a España y devolviéndonos un tesoro que pertenecía a nuestro país y del que habíamos estado más de 200 años sin saber de él.

III. OTROS CASOS DE DESCUBRIMIENTOS DE PECIOS DEL SIGLO XX.

A lo largo de estos años ha habido casos de descubrimientos de pecios hallados en el fondo del mar, que bien o porque sus hundimientos fueron muy famosos, o bien porque se creía que nunca iban a ser encontrados jamás, han tenido una gran repercusión cuando fueron hallados.

Así, podemos mencionar como casos más famosos de descubrimientos de buques hundidos los siguientes:

RMS TITANIC:

En la madrugada del 15 de abril de 1912, el hundimiento del mayor barco construido hasta entonces por la mano del hombre –que algunos calificaban de insumergible–, se llevó la vida de 1.495 personas y dio lugar a la mayor leyenda de la historia de la

navegación marítima. El Titanic tenía botes salvavidas para unas 1.200 personas, pero había cerca de 2.200 a bordo.

Inmediatamente después de la tragedia se escribieron crónicas, se hicieron averiguaciones, nacieron suposiciones de cómo había transcurrido la fatídica jornada.



Durante muchos años historiadores, buscadores de tesoros, oceanógrafos y empresarios han buscado los restos del naufragio. Y fue en 1985 cuando se localizó el Titanic en el fondo del mar, a 4 kilómetros de profundidad y a unos 800 kilómetros de la costa de Canadá.

Entonces se inició la tarea de recuperar los restos de este buque para saber más sobre su historia y para preservar su memoria.

El emplazamiento del Titanic fue descubierto en una expedición patrocinada por el Instituto Norteamericano de Oceanografía de Woods Hole y el Instituto Francés de Oceanografía (Ifremer) y comandada por el Dr. Robert D. Ballard.

Localizaron el Titanic el 1 de Septiembre de 1985 bajo 3.810 metros de agua, a unas 290 millas de la costa de Newfoundland, Canadá. Para llegar al pecio se sirvieron del pequeño submarino DSV Alvin, especialmente diseñado para soportar la inmensa presión reinante a 4.000 metros de profundidad, unos 400 Kg/cm².

Una vez explorado preliminarmente se descubrió que el Titanic no estaba entero, sino que estaba partido en dos, lo que sugirió que se partió al momento de hundirse: curiosamente, prácticamente ningún superviviente a excepción del joven Jack Thayer recuerda este suceso; según los propios dibujos de la época, aparecidos en la prensa, el barco se hundió aparentemente de una pieza y con la popa al aire.

El lugar del hundimiento es, según escribió el propio Dr. Ballard, director del proyecto del Titanic, "un lugar tranquilo, pacífico y adecuado para que descansen los restos de una de las mayores tragedias del mar. Puede permanecer así para siempre y puede que Dios bendiga estas almas que acabamos de encontrar".

Además de esta, otra expedición que se llevó a cabo fue la de el millonario ex-vendedor de coches BMW, George Tulloch. La compañía RMS Titanic Inc., que adquirió todos los derechos sobre el naufragio y que preside el señor Tulloch, envió una serie de invitaciones a personas relevantes de Estados Unidos para que participasen en un momento histórico: el reflotamiento de una porción del casco del Titanic.

Consiguieron vender 1.600 pasajes para asistir al acto, en vivo y en directo. Se llegaron a pagar casi 6000 euros por una plaza en uno de los dos lujosos transatlánticos, el "Island Breeze" y el "Royal Majesty", desplazados expresamente al lugar de los hechos. En estos

cruceros se ofrecía el mismo menú que en el Titanic, así como la posibilidad de compartir la mesa con personajes famosos.

Para elevar el gran trozo del casco se emplearon tres grandes globos elevadores, llenos de gasoil (que al ser líquido no es compresible) para evitar que, al ascender, el contenido del globo se expandiera 400 veces el volumen ocupado en el fondo, cosa que pasaría si estos globos estuvieran llenos de gas, concepto éste familiar a todos los submarinistas. Deberían haber sido cuatro globos, pero uno se perdió antes de comenzar la operación. Estos globos se lastraron con 25 toneladas de cadenas y se dejaron caer al fondo. Con el submarino de profundidad Nautilo, similar al Alvin, y que también dispone de brazos a control remoto, ataron unos cables entre los globos y los ojos de buey del trozo de casco a elevar.

Sin embargo, los sistemas acústicos fallaron y el trozo de casco quedó flotando a 165 metros del fondo, a donde volvió finalmente. La operación resultó un completo fracaso. Parece ser que el Titanic se resiste a perder su integridad. Si la operación hubiera resultado, una vez en superficie el trozo del casco, unos buceadores le habrían añadido otros globos elevadores más pequeños que lo mantendrían flotando, para entonces ser remolcado hasta tierra firme.

Aunque dicho reflote fracasó, se consiguieron recuperar más de 4.000 objetos del Titanic. Aunque los tribunales dejaron bien claro que dichos objetos no podían ponerse a la venta, Tulloch consiguió obtener beneficios económicos, organizando una exposición en el Museo Marítimo de Greenwich, que fue visitada por 700.000 personas. Además puso a la venta lo que no eran exactamente objetos, como pedazos de carbón o el listado de pasajeros del barco.

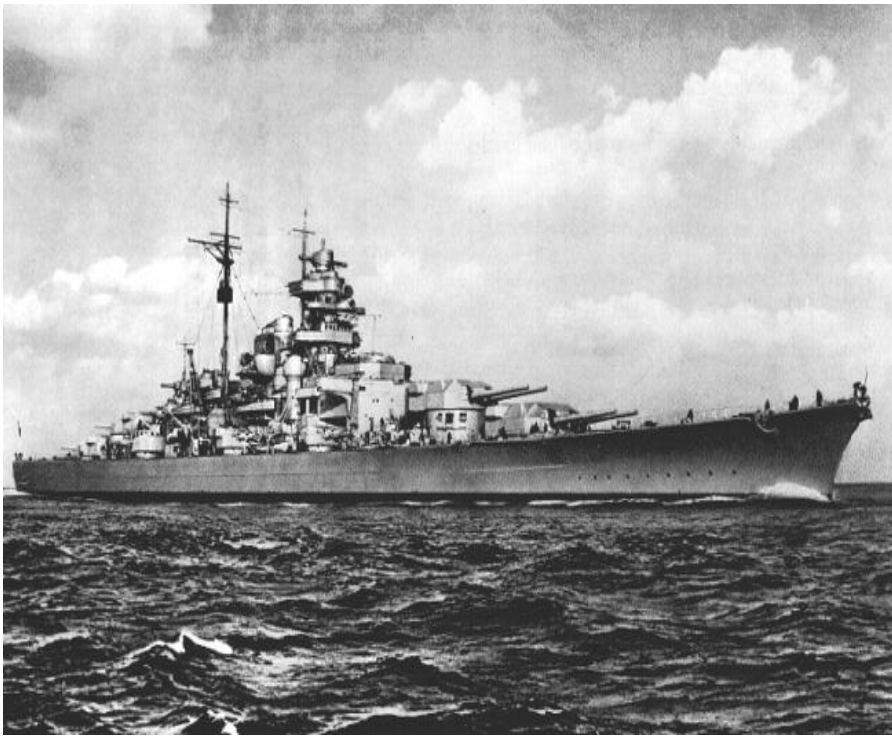
Buque Acorazado BISMARCK

El interés en los restos del *Bismarck* despertó en gran medida después del descubrimiento del Titanic en 1985 por el famoso explorador y científico estadounidense Dr. Robert D. Ballard.

El *Bismarck* descansa íntegro a una profundidad aproximada de 4791 m a unas 350 millas al oeste de Brest, Francia. Aterrizó en un volcán submarino apagado que se yergue unos mil metros sobre la llanura abisal circundante y su impacto provocó un corrimiento de tierra de dos kilómetros. El acorazado se deslizó por la pendiente y se detuvo dos tercios más abajo.

En el descubrimiento del pecio se halló que toda la popa se había separado, ya que no estaba cerca de los restos principales y todavía no ha sido hallada, por lo que se puede suponer que su desgarró no se produjo en el impacto contra el fondo del mar. Esa sección que falta coincide con la parte en que impactó el torpedo, lo que plantea dudas sobre un posible fallo estructural. La zona de popa había recibido varios impactos que se sumaban al daño del torpedo.

Esto, unido al hecho de que el acorazado se hundió por la popa y no tenía ningún soporte que la mantuviera en su lugar, sugiere que ésta fue desgarrada en la superficie. En 1942 el Prinz Eugen fue también torpedeado en la popa y posteriormente colapsó.



Después de la expedición de Robert Ballard en 1989, el *Bismarck* no fue visitado de nuevo hasta el año 2001. Entre el 5 y el 15 de junio de 2001, *Deep Ocean Expeditions (DOE)* organizó una expedición al mando del australiano Michael McDowell. La expedición llegó al lugar del hundimiento a bordo del buque científico de investigación ruso *Akademik Keldysh* (6.240 toneladas), que fue utilizado como buque nodriza de dos sumergibles MIR.

Estos sumergibles, que ya fueron usados para inmersiones al Titanic, pueden alcanzar una profundidad de hasta 6.000 metros y transportar a tres personas (piloto y dos observadores). Las coordenadas utilizadas para localizar al *Bismarck* fueron las de la expedición de Ballard. Heinrich Kunht y Heinz Steeg, supervivientes del *Bismarck*, estaban a bordo acompañados por el presidente de la asociación de veteranos del acorazado. También se encontraban a bordo dos expertos que instalaron un laboratorio gráfico por ordenador. De esta forma la expedición tenía acceso completo a planos y detalles del buque. Además, estos expertos fueron de gran utilidad cuando llegó el momento de identificar pequeños trozos del buque en el fondo marino.

Una tercera expedición, anglo-americana, fue financiada en julio de 2001 por un canal de televisión británico. El equipo se sirvió de la información sobre la ubicación del pecio al pie de un volcán submarino para dar con él. Usando vehículos operados a distancia, concluyeron que el acorazado se hundió debido a los daños del combate, habiendo

recibido un sinnúmero de impactos de obuses y torpedos. El 9 de julio, se tomaron las primeras imágenes del *Bismarck* que inmediatamente fueron enviadas a la superficie. Se dejó una placa conmemorativa, que incluía todos los nombres de los marinos caídos grabados en un CD. El 13 de julio, la expedición abandonó el área y arrumbo al estrecho de Dinamarca donde descubrieron los restos del *Hood* el 20 de julio de 2001.

EXPEDICIONES SUBMARINAS AL *BISMARCK*

Fecha	Dirigida por	Buque de superficie	Notas
Mayo-Junio 1989	Robert D. Ballard	<i>Star Hercules</i>	Utilizando el vehículo de control remoto <i>Argo</i> se descubrieron los restos del <i>Bismarck</i> el 8 de Junio.
Junio 2001	Michael McDowell	<i>Akademik Keldysh</i>	Fueron las primeras inmersiones tripuladas. Se realizaron ocho inmersiones dobles con sumergibles MIR.
Julio 2001	David L. Mearns	<i>Northern Horizon</i>	Utilizó el vehículo de control remoto <i>Magellan 725</i> .
Mayo-Junio 2002	James Cameron	<i>Akademik Keldysh</i>	Seis inmersiones dobles con sumergibles MIR.
Julio 2002	Michael McDowell	<i>Akademik Keldysh</i>	Seis inmersiones dobles con sumergibles MIR.
Mayo 2005	Michael McDowell	<i>Akademik Keldysh</i>	Cuatro inmersiones dobles con sumergibles MIR.

En 2002 el documental « Una expedición de James Cameron: el acorazado Bismarck », filmado en mayo-junio de 2002 usando pequeños y más ágiles batiscafos Mir,

reconstruyó los hechos que condujeron al hundimiento del Bismarck. El documental mostró imágenes del interior del acorazado por primera vez, transmitidas por el *National Geographic Channel*. Sus hallazgos fueron que no había suficiente daño bajo la línea de flotación para confirmar que lo hundieran obuses y torpedos.



MUSASHI:

Este buque acorazado se hundió en octubre de 1944 durante la Batalla del Golfo de Leyte, considerado el mayor combate naval de la Segunda Guerra Mundial, en la que Estados Unidos, con el apoyo de Australia, se enfrentó a las fuerzas del Imperio Japonés por el control de Filipinas, tomada por los segundos en 1941.

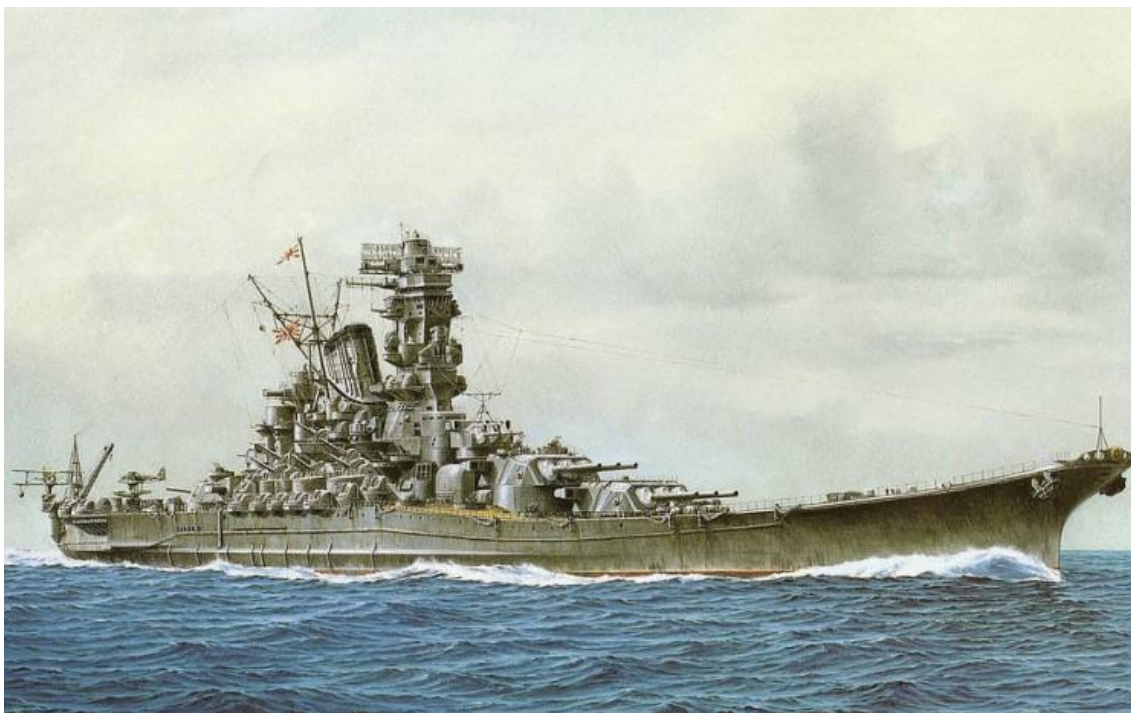
Según los historiadores, el Musashi también era uno de los buques más fuertemente armados de la historia al contar con nueve piezas de artillería de 46 centímetros de calibre, cada uno de ellas de 20 metros de largo.

Se calcula que este gigante japonés tuvo que ser torpedeado 19 veces y bombardeado otras 17 por las fuerzas estadounidenses antes de hundirse.

Sin embargo, tras muchos años sin saber nada de él fue descubierto por el multimillonario estadounidense Paul Gardner Allen, cofundador de Microsoft y Poco después de ser descubiertos los restos del navío, un antiguo miembro de la tripulación de Musashi, Shizuhiko Haraguchi, reconoció el acorazado tras ver las imágenes y fotografías del naufragio publicadas por Allen en la red social Twitter.

El Musashi, cuyo hundimiento le costó la vida a más de 1.000 de las 2.400 personas que llevaba a bordo, fue descubierto el mismo año en el que se celebraba el 70 aniversario del fin de la Segunda Guerra Mundial, en 1945.

"Sentí mucha nostalgia al verlo. Es como si los espíritus de toda la tripulación que se hundió con el barco nos estuvieran diciendo que les recordáramos en el 70 aniversario" en palabras de un veterano de guerra.



El co-fundador de Microsoft, un fanático de la historia y de la Segunda Guerra Mundial, explicó que el Musashi fue encontrado después de más de 8 años de búsqueda.

El equipo de Allen analizó registros históricos de cuatro países y datos topográficos submarinos, además de encargarse de un exhaustivo estudio de las aguas del Mar de Sibuya.

Finalmente, cuando la zona de búsqueda quedó reducida, el estadounidense envió equipos remotos de detección, entre ellos los Bluefins, los mismos que han sido utilizados para tratar de encontrar los restos del vuelo 370 de Malaysia Airlines, desaparecido en marzo de 2014.

Según el multimillonario de 62 años, su equipo trabajó muy duro durante ocho años para encontrar el Musashi. «Me honra haber formado parte del hallazgo de este buque clave para la historia naval y honrar así la memoria de los hombres increíblemente valientes que sirvieron (a su nación) en él»

«Desde mi juventud me ha fascinado la historia de la Segunda Guerra Mundial, inspirado por el servicio que prestó mi padre en el Ejército de EE.UU.», señaló Allen.

Por último, cabe decir que el filántropo estadounidense y su equipo participaron también en el descubrimiento de los restos del HMS Hood de la Marina Real Británica, el último buque de la flota en ser construido.



GALEÓN NUESTRA SEÑORA DE ATOCHA:

El galeón Nuestra Señora de Atocha fue construido en La Habana en 1620 como galeón de guardia, pesaba 550 toneladas, 34 metros de eslora, 10 metros de manga, 4 metros de calado y con una altura de 6 metros desde la cubierta. Tenía 4 mástiles, con velas cuadradas y un palo de mesana con vela latina. Dos castillos, uno en la proa y otro en la popa donde viajaba la nobleza. Además de todo eso, tenía 30 cañones de bronce.

El 4 de septiembre de 1622, la flota “Tierra Firme” regresaba a España. Su primera parada fue en Cartagena donde cargaron oro y esmeraldas para continuar hacia Cuba. La costumbre era que un buque actuase como Almiranta, para la retaguardia, y otro como Capitana para dirigir la flota.

Al galeón “Nuestra Señora de Atocha” se le cargó con todo tipo de riquezas: 125 barras y discos de oro colombiano, 24 toneladas en lingotes de plata peruana y mexicana, 180 pesos en monedas de plata, 1,200 libras de objetos de plata trabajada, 585 lingotes de

cobre, perlas de Venezuela y esmeraldas de Colombia, 350 cofres de índigo, 525 fardos de tabaco, además de otras propiedades no declaradas de la tripulación y los pasajeros. El día 5 de septiembre, un fuerte huracán se les puso a su paso por el estrecho de los Cayos de La Florida, y el día 6 de septiembre ocho buques de la flota se hundieron en el mar, entre los que se encontraba Nuestra Señora de Atocha.

A finales de la década de 1960, el californiano Mel Fisher, instructor de buceo, dio con la pista de los navíos españoles gracias a documentos del Archivo de Indias, en Sevilla. Fisher había participado en la exploración de otra flota española hundida en 1715 por un huracán en los cayos de Florida, cuyos restos había localizado Kip Wagner en 1959. El Nuestra Señora de Atocha era un objetivo igual de apetecible y Fisher decidió lanzarse en su busca. Creó una empresa de rescate de pecios, llamada *Treasure Salvors*, e implicó en la aventura a toda su familia, además de a un buen puñado de buzos e inversores. Se procuró asimismo tecnología de exploración puntera en la época: un magnetómetro de protones y un sistema de posicionamiento Loran, precursor del actual GPS.

Las prospecciones empezaron en 1971 y pronto dieron como resultado el descubrimiento, al sur de Cayo Hueso, de una enorme ancla. Casi con toda probabilidad pertenecía al Atocha. Desde entonces se sucedieron los hallazgos dispersos: astrolabios, cadenas de oro, lingotes de plata. Sin embargo, no había rastro alguno del Atocha. Todo parecía indicar que el barco había perdido parte de su carga antes de hundirse.

En 1975, los buscadores dieron con la prueba definitiva de la presencia del Atocha en la zona: dos grupos de cañones de bronce cuyas inscripciones coincidían con los números de registro del sobordo, la lista de mercancías del galeón. El barco, con su fabuloso cargamento, no podía estar lejos. Al día siguiente de ese descubrimiento ocurrió una tragedia: el Northwind, el barco en el que viajaban el hijo de Fisher, Dirk, y su nuera, se hundió y ambos murieron junto a uno de los buceadores.



En 1980, Kane Fisher, el otro hijo de Mel, dio con los restos del Margarita, que conservaba parte de la carga que no habían rescatado los españoles. Por su parte, Mel Fisher accedió finalmente a seguir los consejos de su arqueólogo y, cuando ya desesperaba de lograr su objetivo, intentó una última exploración de las aguas profundas del canal Hawk.

Finalmente, el 20 de julio de 1985 llegó a la oficina de *Treasure Salvors* un mensaje de radio desde el barco *Dauntless*; su capitán, Kane Fisher, decía eufórico: «¡Cerrad las cartas! ¡Lo hemos encontrado!».

El valor de lo extraído hasta ahora está calculado en más de 500 millones de dólares, un 25 % del cual pertenece al estado de Florida, de acuerdo con la legislación de dicha entidad. El resto, para Fisher y sus inversores.

Además, hay que decir que estos artefactos y tesoros del Atocha y Santa Margarita constituyen la parte principal de la colección del *Mel Fisher Maritime Heritage*

Society Museum y que podemos encontrar expuesta su ancla en el Museo de Anclas *Philippe Cousteau*, en el extremo occidental de la bonita playa de Salinas, en el Principado de Asturias.



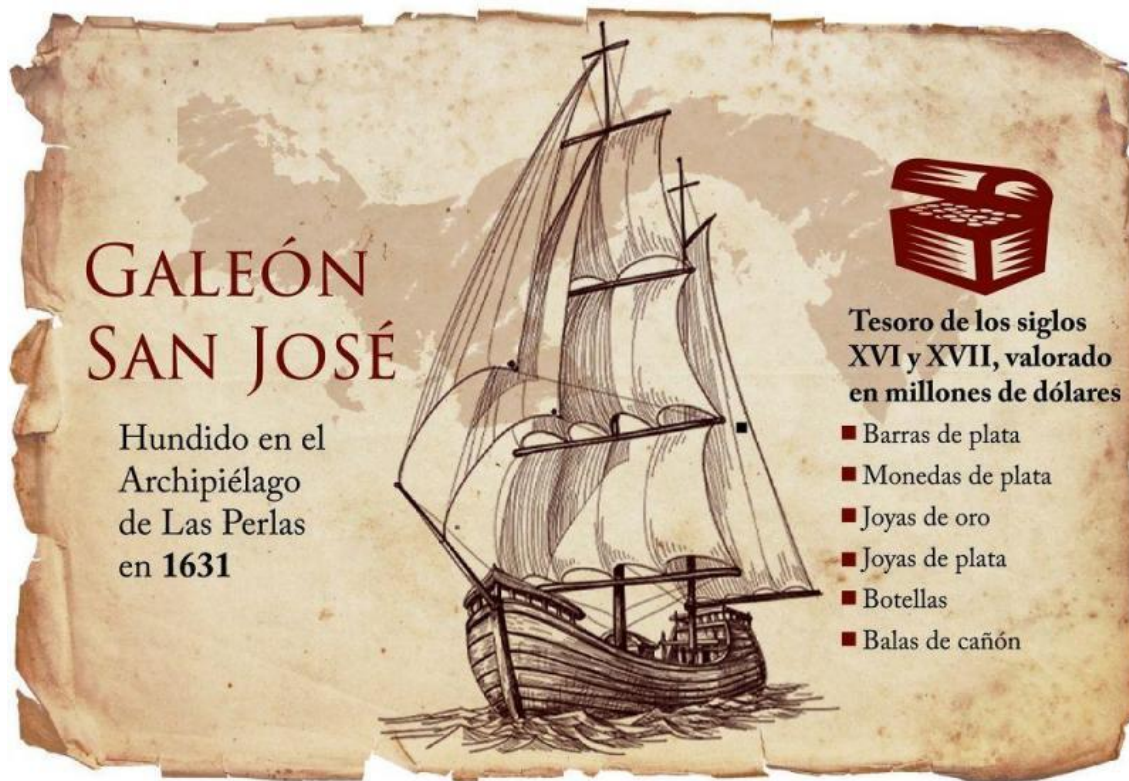
GALEÓN SAN JOSÉ:

Fue en noviembre de 2015 cuando se descubrió lo que se conoce como el “Santo Grial de los naufragios”. Se habían encontrado los restos del San José, un galeón español que se hundió hace 300 años en la costa de Colombia. En sus bodegas guardaba una cantidad ingente de oro y plata, además de diamantes. En total, un tesoro valorado en 14.490 millones.

El San José, construido en España en 1698, zarpó ocho años más tarde hacia Cartagena de Indias, donde cargó monedas de oro y plata procedentes de las minas peruanas y piedras preciosas. En 1708, en plena guerra de Sucesión entre Carlos de Habsburgo y Felipe de Anjou, ya estaba de regreso hacia España junto a su barco gemelo, el San Joaquín, cuando fue atacado por los ingleses.

Este galeón español estaba armado con 62 cañones, pero no pudo evitar hundirse en el fondo del Caribe junto a todo su cargamento. Nadie supo dónde estaba exactamente el

barco hasta tres siglos después, cuando lo encontró un equipo de la Institución Oceanográfica *Woods Hole*.



Las imágenes del sonar de escaneo lateral dieron a los investigadores las primeras indicaciones del sitio en el que naufragó el San José. Para confirmar el hallazgo, descendieron a solo 30 pies de los restos para fotografiar la zona. Los característicos cañones de bronce del galeón, con delfines grabados, fueron la clave para confirmar el descubrimiento.

El presidente colombiano dijo que era un hito histórico para el patrimonio cultural de su país, pero no reveló cómo se había descubierto el naufragio ni qué planes tenía Colombia para el cargamento del mismo.

Ahora, años más tarde de dicho descubrimiento se han conocido más detalles. Los restos se encuentran a 600 metros de profundidad, frente a la costa de Cartagena. La empresa que los descubrió, que estaba operado por la Institución Oceanográfica *Woods Hole*, lo mantuvo en secreto por respeto al gobierno colombiano. El vehículo tomó varias fotografías a 9 metros del naufragio. En ellas aparecieron los delfines decorativos de los cañones del San José que fueron pieza clave para confirmar el hallazgo.



Según la Institución Oceanográfica *Woods Hole* este descubrimiento “tiene una importancia cultural e histórica considerable” para Colombia, ya que aporta información sobre la influencia de Europa en Sudamérica a principios del siglo XVIII. Además de monedas de oro acuñadas en América y metales preciosos por valor de 11 millones de pesos de entonces, el San José fue hundido con todo tipo de objetos valiosos, ejemplos del arte y tecnología de la época colonial.

Pero, por ahora, el “Santo Grial de los naufragios” sigue en el fondo del mar, aunque el gobierno colombiano planea rescatar el galeón y construir un museo y un laboratorio de conservación centrado en su cargamento.

Capítulo VI CONCLUSIONES

Tras la realización de este trabajo, y después de haber estudiado en profundidad las figuras de hallazgos y extracciones, así como los derechos dominicales de los bienes hundidos y naufragados, creo que se ha mejorado el régimen jurídico que regula estas figuras a través de la Ley de Navegación Marítima, pues como dije en su momento, se han producido mejoras terminológicas que aclararon e hicieron más sistemáticas y específicas estas figuras al igual que el régimen de su propiedad.

Con el nacimiento de la ley de navegación marítima, creo que las figuras de hallazgos y extracciones han quedado mejor definidas respecto al anterior régimen en donde estaban reguladas, es decir, en la LAS, pudiendo establecer esa clasificación que hemos hecho en los primeros capítulos de este trabajo y que se resume en varios tipos de recuperación

de esos bienes desposeídos en la mar como son la recuperación fortuita, la planificada y la recuperación obligatoria.

Respecto a la Convención de la UNESCO sobre protección de patrimonio cultural subacuático, que ha sido gran parte de estudio en este trabajo, pienso que ha sido uno de los logros más importantes de todos los Estados parte a la hora de proteger este tipo de patrimonio tan importante y que forma parte de todos los ciudadanos y de nuestros antepasados.

Pienso que este régimen jurídico internacional no sólo llena y aclara los vacíos dejados por la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 sino que, además, introduce un número de nuevas reglas destinadas a la preservación del mismo. Nos encontramos, por tanto, frente a un mecanismo global de alto valor que, no solamente admite, sino que da permiso para su perfeccionamiento a través de acuerdos interestatales y regionales y frente a un documento de gran trascendencia que, aun teniendo sus desaciertos y limitaciones, como todos, está llamado a regular esta materia con carácter universal.

Pero, al igual que he dicho con la Ley de Navegación Marítima con respecto a las figuras de hallazgos y extracciones, no todas las regulaciones son perfectas y la tarea de esta Convención muchas veces se hace complicada. Sus investigaciones, al desarrollarse en el medio acuático, pueden resultar costosas y, encima, requieren de complicada tecnología, enrevesados permisos institucionales y de personal especializado. Se trata, entonces, de circunstancias que limitan de sobremanera la actividad de los arqueólogos subacuáticos.

Sin embargo, y a manera de conclusión final, pienso que es deber de todos proteger nuestro patrimonio cultural, ya sea subacuático, terrestre o aéreo y de luchar por lo que es nuestro, como sucedió con el Caso Odyssey, un caso en el cual una empresa americana creyó poder apoderarse de un buque Español de más de 200 años, simplemente por el hecho de haberlo encontrado, pero que gracias a regulaciones como la de la Convención de la UNESCO y la de nuestra ley nacional sirvieron para establecer las bases sólidas jurídicas para atribuir la propiedad de tal bien a nuestro país y poder disfrutar de unas reliquias y tesoros que forman parte de nuestra historia, una historia que delata la importancia que tuvo nuestro país como potencia naval y que refleja que aunque pensemos que hoy en el siglo en el que vivimos todo esta descubierto, no hace otra cosa sino que decirnos lo contrario y pensar que nuestros océanos guardan muchas

historias de las cuales cualquier día podemos descubrir de nuevo a través de pecios y buques hallados en el fondo de nuestras profundidades marinas.

Bibliografía:

-CODEMAR. <https://www.ime.es/codemar/>

-https://www.anave.es/images/tribuna_profesional/2015/tribuna_bia0515.pdf

-<http://www.lsansimon.com/convenio-internacional-de-nairobi-sobre-la-remocion-de-restos-de-naufragios-2007-por-mercedes-duch/>

-<https://www.mecd.gob.es/fragatamercedes/patrimonio-cultural-subacuatico/concepto-patrimonio-cultural-subacuatico.html>

-PULIDO, Juan Luis. «Los hallazgos y las extracciones marítimas en la LNM de 2014». <http://www.ccopyme.org/articulo.php?a=151>.

-<https://www.udc.es/iuem/documentos/monografias/2007-6.pdf>

-GARABELLO,Roberta. *The Protection of the Underwater Cultural Heritage*

Legislación:

-Código civil. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1889-4763>

-Ley de Navegación Marítima. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2014-7877>

-Convenio de Nairobi sobre remoción de restos. <https://www.imo.org>

-Convención Patrimonio Cultural Subacúatico. <http://portal.unesco.org>

Documentación:

-ABC. 2012. España gana el caso odyssey: las monedas regresarán en pocas semanas. <http://www.abc.es/20120131/cultura/abciespana-gana-caso-odyssey-201201312209.html>.

-Wikipedia. https://es.wikipedia.org/wiki/Odyssey_Marine_Exploration.

-CODEMAR. <https://www.ime.es/codemar/>

-Wikipedia. https://es.wikipedia.org/wiki/Pecio_del_Titanic.

-Wikipedia. wikipedia.org/wiki/Categor%C3%ADa:Barcos_del_siglo_XX.

-Wikipedia.

[https://es.wikipedia.org/wiki/Nuestra_Se%C3%B1ora_de_las_Mercedes_\(1786\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Nuestra_Se%C3%B1ora_de_las_Mercedes_(1786))

