

MARCO JURÍDICO ESENCIAL DE LOS PECIOS Y CASOS  
PARA LA REFLEXIÓN

*ESSENTIAL LEGAL FRAMEWORK FOR SHIPWRECKS AND CASES  
FOR CONSIDERATION*

*Actualidad Jurídica Iberoamericana N° 22, enero 2025, ISSN: 2386-4567, pp. 550-623*

José Luis  
MOREU  
BALLONGA

ARTÍCULO RECIBIDO: 24 de noviembre de 2024

ARTÍCULO APROBADO: 7 de enero de 2025

**RESUMEN:** El trabajo se inicia, anteponiendo algunos apuntes históricos ilustrativos, con una explicación muy sumaria por el autor de su interpretación del marco jurídico actual sobre los pecios tanto estatal como internacional. Se critica también la técnica muy estatista y rígida de la legislación española sobre los pecios, tanto la del siglo XX como la hoy vigente. Para mostrar la concreta visión del autor sobre el régimen jurídico de los pecios, se estudian algunos de esos pecios que se descubrieron o que se buscaron en aguas territoriales españolas y, también, pecios en principio españoles descubiertos en aguas territoriales de otros países. Al final del trabajo se critica la tradicional desidia de todos los gobiernos españoles, con solo una excepción, la del pleito de la Fragata N<sup>o</sup> Sra. de las Mercedes, para defender e intentar recuperar para el país, con respeto a las reglas de la arqueología, los pecios de origen y propiedad españoles y sus cargas o tesoros.

**PALABRAS CLAVE:** Bienes abandonados; tesoro; naufragio; aguas territoriales; buques de Estado; patrimonio arqueológico; patrimonio cultural subacuático.

**ABSTRACT:** *This article begins with some illustrative historical notes followed by a very concise explanation by the author of his interpretation of the current domestic and international legal framework applicable to shipwrecks. The author then subjects to critique the very rigid and statist nature of both the 20th-century Spanish shipwreck legislation and that currently in force. To corroborate his specific view on the set of rules and laws that apply to shipwrecks, he subsequently examines certain shipwrecks that were discovered or searched for in Spanish territorial waters, as well as others that were found in the territorial waters of other countries. Finally, the author animadverts on the long-standing neglect by all Spanish governments to defend and try to recover for Spain (while adhering to the rules of archaeology) the shipwrecks of Spanish origin and property and their cargoes and treasures save for one exception: the lawsuit regarding the frigate N<sup>o</sup> Sra. de las Mercedes.*

**KEY WORDS:** *Ownerless property; treasure; shipwreck; coastal waters; State ships; public domain; archeological heritage; submarine cultural heritage.*

**SUMARIO.- I. BREVE EXPLICACIÓN Y VALORACIÓN SOBRE EL MARCO JURÍDICO, DE ORIGEN ROMANISTA, ESTATAL E INTERNACIONAL SOBRE LOS PECIOS.- 1 El criterio romanista sobre los pecios inspirador de la tradición histórica española y del Derecho internacional convencional.- 2 Interrupción de la tradición normativa española por la Ley franquista 60/1962 y recuperación del criterio tradicional con la vigencia del Convenio de la ONU de 1982.- II. REFLEXIONES JURÍDICAS SOBRE ALGUNOS PECIOS ESPAÑOLES O EXTRANJEROS.- 1. El caso del pecio en Finisterre del buque “Douro” y su valiosa carga.- 2 El caso del pecio del galeón San Diego en Filipinas.- A) *La localización y recuperación del pecio y el tesoro del galeón español San Diego.*- B) *Reflexión jurídica sobre el pecio y el tesoro del galeón San Diego.*- 3. El caso de las búsquedas en aguas territoriales españolas del barco M/V Louise.- 4. El caso del hallazgo del pecio y tesoro del Oriflame en la costa chilena.- 5 Una posible reflexión sobre recuperación de pecios de la batalla de Trafalgar.- III. LA MALA POLÍTICA LEGISLATIVA Y EJECUTIVA NACIONAL SOBRE LOS PECIOS.**

## I. BREVE EXPLICACIÓN Y VALORACIÓN DEL MARCO JURÍDICO, DE ORIGEN ROMANISTA, NACIONAL E INTERNACIONAL SOBRE LOS PECIOS.

### I. El criterio romanista sobre los pecios, inspirador de la tradición normativa española y del Derecho internacional convencional.

El Derecho histórico español sobre los naufragios, aunque muy raramente se advierte entre nosotros, pese al llamamiento del art. 3 CC. a los antecedentes históricos, ha estado fuertemente influido por el Derecho romano<sup>1</sup>. En las fuentes romanas se hizo desde cierto momento predominante la idea de la protección de la propiedad privada de los restos de los naufragios, idea coherente con la aportación que fue el concepto mismo de propiedad privada al conjunto de la civilización occidental por el Derecho romano. Y con esa idea de la enérgica protección de la propiedad privada (quiritaria primero, generalizándose el concepto después, desde la aparición de la propiedad bonitaria, protegida por el Pretor, y con la tendencia finalmente lograda a refundirse ambas), y como corolario suyo, se explicó la diferencia entre cosas derelictas, perdidas o extraviadas y tesoro (creo que muy bien definido por Paulo, como hallazgo valioso antiguo: D. 41.1.31.1<sup>o</sup>), lo

<sup>1</sup> En el presente trabajo parte del contenido está tomado de otros varios trabajos míos anteriores: uno de 2003, otro de 2012; dos de 2018, otro de 2021 y, al terminar este trabajo, tengo otro en prensa que se prevé que aparezca en la primavera de 2025, trabajos que vienen citados, los ya publicados, en la bibliografía final. Tras bastantes años estudiando esta cuestión de lo pecios, no he encontrado apenas ningún jurista o autor español que haya señalado ese entronque que afirmo en el texto entre el Derecho romano y el Derecho español histórico y actual y el Derecho internacional sobre los pecios. La conexión de nuestro tema con el Derecho romano y que este había establecido la perpetua propiedad sobre el pecio del barco naufragado, pero dentro de una descripción bastante vaga y sucinta, y sin cita de concretas normas romanas ni españolas históricas, sí la explicaron FARIÑA, F. y ALFÍN y DELGADO, F.: *Nueva Ley sobre salvamentos y hallazgos en el mar*, Instituto Francisco de Vitoria, CSIC, 1964, pp. 168 a 174. La doctrina sobre pecios, tanto europea como anglosajona, tiene el reto de rastrear, o continuar rastreando, en el estudio de la jurisprudencia existente y futura esas raíces romanas del tema.

• José Luis Moreu Ballonga

Catedrático de Derecho civil jubilado, Universidad de Zaragoza. Correo electrónico: jmoreu@unizar.es

que conllevaba también la idea romana de que la propiedad se podía proteger al margen de la protección de la posesión y la de que, por tanto, no se pierde por no uso. Aunque esta idea tiene compleja relación con la gestación desde el Derecho romano de las ideas de prescripción y de usucapión y ha seguido, en general, una trayectoria compleja y con diferencias en las diversas naciones europeas, creo que aparece especialmente útil y verdadera en el estudio de los hallazgos y del tesoro oculto. Un barco naufragado, salvo derelicción, era una peculiar cosa perdida. Un texto de Calistrato afirmaba que un bien perdido en un naufragio permanece de su dueño, pues no puede tenerse por bien abandonado (D. 14. 2. 4. 8º). Los problemas de las cosas perdidas y halladas fueron un buen punto de vista para llegar a considerar que la propiedad era, a diferencia de los demás derechos reales, un derecho tendencialmente perpetuo, incluso si desde el Derecho justinianeo se llegó a considerar la prescripción como una figura muy amplia o general.

La preocupación del Derecho romano por proteger a las víctimas de los naufragios se hizo especialmente intensa en la época imperial, cuando el comercio había crecido mucho, para proteger tanto la propiedad privada como el comercio mismo<sup>2</sup>. Por otra parte, lo que más trascendió y se hizo muy conocida en el Derecho moderno en muchos países, como España, es la famosa partición adrianea del tesoro hallado en tierra por mitades entre el dueño del lugar en que estaba el tesoro y el descubridor extraño y casual.<sup>3</sup> Y el Derecho romano trató sobre si debía admitirse en ciertos casos o no la adquisición de tesoros descubiertos en tumbas o sepulcros, llegando a la conclusión afirmativa, respetando los cadáveres allí existentes, en su caso<sup>4</sup>.

La regulación del Digesto en su libro 14, título 2º, leyes 1ª a 10ª, fue especialmente amplia en su regulación de los hallazgos relacionados con los naufragios en el título 9º de libro 47 del Digesto, cuyo contenido y su acogida en las leyes de Partidas, que también regulaban el Corso (P.5.9.10 a 13º, entre otras), los he recordado brevemente en otros trabajos míos anteriores<sup>5</sup>. Cabe afirmar

2 Contamos desde hace unos años con el valioso trabajo de la romanista y profesora italiana MEROLA, G. D., quien ha explicado, además en un correcto español, los problemas de los naufragios en el Derecho romano, viniendo a confirmar y completar lo que desde 2012 vengo explicando yo respecto de los pecios de la época. Recojo en el texto algunas de sus ideas. Vid. de la autora: "La "Ley del mar": la legislación romana en tema de naufragios", *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. 34, 2017, pp. 241 a 261.

3 Aunque ha quedado algo antiguo puede citarse sobre tesoros y hallazgos terrestres el buen libro de HILL, G., con mucha información histórica antigua, incluyendo el Derecho romano, y de Derecho comparado de diversas épocas y zonas del mundo, titulado: *Treasure trove in law and practice from the earliest time to the present day*, Oxford, at the Clarendon Press, 1936, 311 pp. También, en el Derecho romano, AGUDO RUIZ, A.: *Régimen jurídico del tesoro en el Derecho Romano*, Prólogo FERNÁNDEZ de BUJÁN, A., Universidad la Rioja, 2005, 143 pp.

4 Sobre este último punto, vid. el libro de HILL, G.: *Treasure trove*, cit., pp. 15 a 17. Y explica que la misma solución adoptó el Derecho español de Indias en relación a las tumbas de los indios, pp. 123 a 125.

5 Vid. mi trabajo "Tesoros y otros restos de buques o aeronaves hundidos en el mar", en AA.VV.: *Estudios de Derecho marítimo*, (dir. J.L. GARCÍA-Pita y LASTRES y otras), Thomson Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2012, pp. 863 a 868. O mi comentario al art. 617 del CC, en AA.VV.: *Código civil comentado* (coord. A. CAÑIZARES y otros), Thomson Aranzadi, 2016, vol. II, pp. 89 a 94, trabajo que alude ya a la LNM de 2014. La enumeración

que las reglas medievales castellanas sobre los naufragios, luego con las magníficas Ordenanzas de Bilbao de Felipe V a partir de 1737, alcanzaron una importancia enorme y universal al haber inspirado a la postre la posición legal del Imperio Español, que duró casi cuatro siglos y bajo cuyo dominio se realizaron muchos transportes marítimos de importantes riquezas de, entre otras mercancías, plata y oro por la que se ha llamado a veces la Carrera de Indias, y donde están hoy muchos de los pecios más importantes cuya existencia conocemos en espera de su descubrimiento. Algunas de estas reglas castellanas sobre naufragios fueron recogidas en el Novísima Recopilación de las Leyes de España de Carlos IV, de 1805 (en libro IX, capítulo VIII).

Está estudiada y se conoce la especial diligencia que pusieron los reyes españoles, en ocasiones ayudados por la Iglesia, en el cumplimiento de estas normas castellanas, que en la etapa de los Borbones bien podemos llamar ya españolas, sobre los naufragios, en parte para defender las riquezas de propiedad de la Monarquía que llegaban precisamente de sus posesiones en América y que, con frecuencia, eran muy necesarias en las guerras<sup>6</sup>. Y los criterios e ideas romanos sobre los naufragios se encuentran también en la Ley de 1288 del Rey de Aragón Alfonso II, en las Constituciones de Cataluña (Libro IX, tit.II).

Que costumbres germánicas o señoriales o feudales, que se dieron tanto en las costas mediterráneas como atlánticas y, en particular, en las británicas, dejaron a los dueños de las riberas del mar los despojos de los naufragios pudo originarse, seguramente reproduciendo una antigua realidad social ya existente en los orígenes primitivos del Derecho romano, por la ilícita posibilidad de forzar los naufragios desde las orillas con fuegos nocturnos engañosos que desorientaban a los navegantes y les hacían naufragar<sup>7</sup>, posibilidad que ya criticó o intentó combatir el Derecho romano, sobre todo o con más fuerza en la etapa del Derecho imperial. O pudo ser a la inversa y establecerse la costumbre para los naufragios digamos que casuales o por tormentas o errores en la navegación, o a consecuencia de

---

más completa que he realizado de las normas sobre pecios de los siglos XIX y XX la incluí en mi trabajo "Derecho estatal e internacional sobre los pecios y el galeón San José", en la revista *Patrimonio Cultural y Derecho*, Hispania Nostra y Fundación Montemadrid, núm. 22, 2018, pp. 134-135. Vid. también mi trabajo "Ley de navegación marítima de 2014, restos arqueológicos y tesoros subacuáticos", en AA.VV.: *El Derecho marítimo de los nuevos tiempos* (GARCÍA PITA y LASTRES y otras), Civitas Thomson Reuters, Cizur Menor, 2018, pp. 943 a 948.

6 Vid., explicando esa diligencia del Estado español, aunque el autor no cita en su interesante libro las mencionadas normas castellanas sobre naufragios, PÉREZ MALLAÍNA BUENO, P.E.: *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVII y XVIII*, Ed. Universidad Sevilla (EUS), 2015, pp. 115 a 132.

7 PÉREZ MALLAÍNA BUENO, P.E., afirma la existencia en toda la Europa medieval de una "costumbre ancestral", que en cierto momento hicieron suya, al menos en cierta medida, los señores feudales, de que las poblaciones de las que denomina "costas bárbaras" pudieran quedarse como suyos los despojos de los naufragios sucedidos en sus costas, en detrimento de los propietarios de los barcos naufragados o de sus mercancías. Aunque reconoce que las Costumbres o Roles de Olerón (siglo XII) castigaban duramente estas prácticas, no solo si las llevaban a cabo los lugareños, sino también si las realizaban los nobles. Vid. *Naufragios en*, ob. cit., pp. 199 a 212. Omite el autor que tanto en eso como en otras cuestiones que atribuye a la regulación de las Roles de Olerón, única norma jurídica importante que cita en el libro y de limitada aplicación a los supuestos que estudia, eran ideas provenientes del Derecho romano.

combates navales, pero entonces con la probable consecuencia de tentar a los habitantes de las riberas rocosas del mar de, abusando de su derecho, intentar provocar los naufragios. Una acepción de “pecio” en el Diccionario de María Moliner es el de “derecho que cobraba el señor de un territorio a los dueños de naves que llegaban náufragas a sus costas”, en lo que se puede ver acaso un residuo de las viejas costumbres antes aludidas. Y aunque la Monarquía española siempre persiguió e intentó evitar los saqueos de los naufragios, no pudo erradicarlos del todo ni siquiera en el siglo XVIII<sup>8</sup>.

He estudiado en mi tesis doctoral de 1980<sup>9</sup>, con enfoque doctrinal sobre los conceptos y no sobre las normativas de los reinos hispánicos, el régimen del tesoro y de los hallazgos o mostrencos encontrados en tierra firme en el Derecho común o intermedio y en el “Droit coutumier” francés de los siglos XVI a XVIII, normas estas últimas que son un buen ejemplo de Derecho señorial o “feudal”. Tanto en ese libro mío como en el de George Hill, citado en nota, quedó ampliamente demostrado que, hasta donde alcanzó la influencia romanista, la perpetuidad atribuida al dominio heredado del antiguo ocultante excluía durante muchísimo tiempo, por la fuerza de las leyes o de las sentencias judiciales, el concepto de tesoro terrestre y la aplicación de sus reglas particulares. Y no tienen razón quienes sostienen que estas realidades históricas no sirvan para reflexionar sobre los hallazgos arqueológicos submarinos<sup>10</sup>. Desde mi tesis de 1980 pasaron dos décadas sin ocuparme de los pecios y quiero dejar aquí constancia de los requerimientos o impulsos que me llevaron a estudiar también esta materia<sup>11</sup>.

8 Vid. en tal sentido BRU, J. y TORRES, R.: *La Armada Real*, Desperta Ferro, 2024, p.35.

9 Allí expliqué cómo la doctrina europea del Derecho intermedio no cuestionó casi nunca que el tesoro oculto (terrestre) debiera ser “vetus” o antiguo, lo que significaba que la propiedad privada parece que había que entender que no prescribía o que no se extinguía por no uso. Y la idea fue seguida por muchos en los derechos modernos codificados, de modo que el tesoro no podría dejar de reivindicarse “incluso miles de años después” por los herederos del ocultante, como afirmó, con indudable exageración pero con intención pedagógica, CARRESSI. Solo en el siglo XIX esta idea se enturbió un tanto en algunos países, como en el nuestro. Vid. mi tesis: *Ocupación, hallazgo y tesoro*, Prólogo de LACRUZ BERDEJO, J.L., Ed. Bosch, Barcelona, 1980, pp. 81 a 101 y 362 a 369. En las pp. 333 a 339 sí estudié la amplia polémica de la doctrina italiana sobre el hallazgo en 1887 de una estatua romana de interés histórico sumergida en las aguas de una playa, que se denominó la “Fanciulla d’Anzio”.

10 Sin razón alguna afirma FERNÁNDEZ DOMINGO, J.I., que la definición del tesoro del jurista PAULO carece actualmente de utilidad para discurrir sobre los tesoros de los pecios. Vid.: *Los tesoros del mar y su régimen jurídico*, Biblioteca Iberoamericana de Derecho, Ed. Reus, Madrid, 2010, p. 13.

11 El 2001 fui invitado por profesores de Historia del Derecho de la Universidad de Salamanca para ser ponente en el “Tercer Encuentro Interdisciplinar sobre la Historia de la Propiedad” a celebrar entre los días 28 y 31 de mayo de 2002. Estos profesores fueron Salustiano DE DIOS; Javier INFANTE y Eugenia TORTIJANO, discípulos de Francisco TOMÁS y VALIENTE. Mi colega Mariano ALONSO PÉREZ (q.e.p.d.) me había recomendado. El Encuentro fue un buen Congreso con unos 80 asistentes, incluyendo algunos extranjeros. Mi trabajo se tituló “Patrimonio arqueológico y etnográfico en la legislación estatal”, en AA.VV.: *Historia de la propiedad. Patrimonio cultural*, (coord. S. DE DIOS, y otros), Colegio de Registradores, Madrid, 2003, pp. 319 a 405. Mi ponencia tenía 86 páginas, de las que unas 20 páginas las dediqué, por primera vez, a reflexionar sobre los pecios. El segundo impulso me vino del profesor José Luis GARCÍA PITA y LASTRES, prestigioso mercantilista, que ha coordinado al menos tres libros colectivos sobre Derecho marítimo, asistido por sus discípulos Angélica DÍAZ de la ROSA y M<sup>a</sup> ROCÍO QUINTÁNS. El profesor GARCÍA PITA y LASTRES conocía la existencia de mi tesis y tuvo la certera intuición de que el tema de los pecios era sobre todo civil, antes que mercantil o administrativo. Me invitó a participar en los tres citados libros colectivos, que aparecieron en 2012, 2018 y 2021. Cuando empecé a trabajar en el tema no tenía tan claro su carácter iusprivatista. Con todo, poco a

Aunque la que todavía es principal regulación internacional de los pecios se dictó por primera vez en el Convenio de la ONU de Jamaica de 1982, las técnicas capaces de localizar y recuperar pecios de los fondos marinos se debieron o fueron efecto de los avances tecnológicos que provocaron las dos Guerras Mundiales del siglo XX, y como consecuencia de que las batallas navales afectaron mucho en ambas guerras a barcos de países neutrales o terceros y de la necesidad de proteger los barcos, todos los países, contra las flotantes minas explosivas<sup>12</sup>, utilizadas ya junto a los primeros submarinos en la Primera Guerra, y más tarde sobre todo contra los torpedos de los submarinos, técnica de guerra ya muy generalizada en la Segunda Guerra<sup>13</sup>. Los EEUU ayudaron a la derrota de Alemania en las dos guerras mundiales, apoyaron la regulación convencional de los mares en las cuatro conferencias de Ginebra de 1958, y ese mismo año pusieron en circulación el “Nautilus”, su primer submarino atómico.

En los siglos XIX y XX las normas españolas sobre naufragios y pecios a tener en cuenta aquí, que son el antecedente de la Ley 60/1962, vigente más de medio siglo, y de la vigente Ley de Navegación Marítima (LNM, en adelante) de 2014, y cuyo contenido esencial he recordado, para las normas principales, en los mismos trabajos anteriores ya citados en nota<sup>14</sup>, se van a recordar aquí muy levemente

---

poco me fui persuadiendo de que las cuestiones nucleares de esta materia eran de Derecho privado y civil, como desde el principio bien intuuyó el profesor GARCÍA PITA y LASTRES. Dejo aquí constancia de tal lucidez y de mi agradecimiento a sus sucesivas invitaciones.

- 12 Vid. PCHÉDECKI, Elías, quien explicó, cuando estaba en su plenitud la Primera Guerra Mundial, que las minas explosivas y flotantes, que a veces podrían desplazarse con las corrientes marinas, ponían en peligro los equilibrios consuetudinarios alcanzados sobre derecho internacional marítimo por las naciones y la idea proviniente de Hugo GROCIÓ (en polémica con SELDON) de la libertad de los mares, causando con frecuencia graves daños esas minas a barcos de países neutrales. Recuerda un doble intento de las principales potencias en Londres de 1908-1909, y otro de 1914, de codificar unas mínimas reglas sobre Derecho marítimo, que ambas fracasaron al final, tras varias vicisitudes y por que, cuando estaban a punto de aprobarse la Declaración de Londres de 1914, estalló la guerra. La conclusión del autor en su libro es pesimista y propugnaba al final que el incierto Derecho marítimo consuetudinario se sustituyese por una Conferencia internacional. *Le Droit international maritime et la Grande Guerre*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1916, pp. 15 a 28; pp. 104 a 165; y pp. 263-264. Vid. Hugo GROCIÓ: *De la libertad de los mares* (“Mare liberum”), Estudio Preliminar de GARCÍA ARIAS, L., traductor junto a BLANCO GARCÍA, V., Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1956, 174 pp. Un caso de barco hospital británico importante que se hundió al estallar una mina alemana el 21 de noviembre de 1916 fue el gran barco Britannic, hermano menor del Titanic y construido poco después del mismo. Se hundió cerca de la costa griega de Kea y quedó su pecio a unos 137 metros de profundidad. BALLARD R., inspeccionó el pecio en 1995 con pequeños sumergibles y alta tecnología. Vid. BALLARD, R. y Mc CONNELL, M.: *La gran aventura del mar. Los mundos de National Geographic*, Barcelona, 2002, pp. 198 a 200.
- 13 Cabe recordar que, cuando Inglaterra se enfrentaba sola a la Alemania nazi, en 1941, y dependía de los convoyes que venían de EEUU, logró hundir, sobre todo gracias a un certero torpedo y cañoneando después el buque dañado, al gran y poderoso acorazado alemán Bismarck el 27 de mayo de 1941, provocando que de los 2206 tripulantes del acorazado solo se salvaran 115, recogidos por los buques británicos. Vid. BALLARD, R. y Mc CONNELL, M.: *La gran aventura*, cit., pp. 162 a 171.
- 14 Vid. mi trabajo *Tesoros y otros restos*, cit., pp. 863 a 868. Afirmé erróneamente allí que Antonio MAURA estaba en el Gobierno en 1925, lo que he rectificado posteriormente. O vid. mi comentario al art. 617 CC, en AA.VV.: *Código civil comentado* (coord. A. CAÑIZARES y otros), Ed. Thomson Aranzadi, 2016, vol. II, pp. 89 a 94. Y el Estado hacía suyos, antes de la Ley 60/1962, los restos (o mejor, su valor económico, tras venderlos en pública subasta, una vez pagados los gastos realizados por la Administración por las tareas de extracción o remoción de los pecios, en su caso con explosivos) de los barcos que se hubieran hundido en los puertos o que obstaculizaran la navegación. Así se regulaba en el Título Adicional de la Ley de Enjuiciamiento Militar de la Marina, Ley ya derogada por el art. 1072 del Código de Justicia Militar de entonces. Ese Título Adicional expresamente mantenido vigente provenía del Real Decreto Ley de 10 de julio de 1925 sobre

por razones de espacio. La norma básica sobre hallazgos de pecios y sus cargas, antes de la Ley 60/1962, había sido el Título Adicional de la Ley de Enjuiciamiento Militar de la Marina aprobado por el Real Decreto Ley de 10 de julio de 1925, dictado bajo la Dictadura de Primo de Rivera, con inspiración muy estatista, que no llegaba a excluir del todo la contemplación de objetos o pecios extranjeros en nuestras aguas territoriales. RDL de 1925 suprimido luego en la Segunda República y repuesto por el franquismo por una ley de 9 de abril de 1941. Y por cierto que la disposición derogatoria única de la Ley 60/1962 se limitó a derogar ese Título Adicional del RDL de 10 de julio de 1925.

Toda la tradición del Derecho romano y del Derecho castellano histórico, que incluía la noción de los bienes mostrencos, o incluso de la Corona de Aragón, inspirada en el reconocimiento de la perpetuidad del derecho de propiedad sobre los pecios, frente a las costumbres bárbaras o feudales de los lugareños, ha venido a coincidir con el que considero precepto fundamental en el régimen jurídico actual de los pecios en el mundo, que está recogido en el art. 303 del Convenio de la ONU de Bahía Montego (Jamaica) acordado el 10 de diciembre de 1982, que en nuestro país la mayoría citamos, por sus siglas en español como el CNUDM (Convenio de Naciones Unidas de Derecho del Mar)<sup>15</sup>. Este principio y algún otro que se deduce del mismo precepto del CNUDM (el principio de ocupación, incidencia de autorizaciones de exploración de los estados, etc.), o de otros preceptos relacionados con aquél (arts. 2, 3, 33, 86 a 89, 149, 300 ó 311) permiten construir un sólido sistema iusprivatista internacional sobre los pecios. Sin embargo, está además matizado ese sistema iusprivatista, para ciertos Estados parte del mismo, por el extenso y prolijo tratado o Convenio de la UNESCO de París de 2001, de fuerte inspiración iuspublicista y que pretende en teoría controlar lo más posible la protección de la “cultura de la Humanidad” en esta materia de los pecios nada menos que en todas las zonas de los mares y océanos de todo el planeta. Se inspira en la reducción máxima de las búsquedas o recuperaciones de pecios por las empresas o estados. Este segundo Convenio de 2001 solemos citarlo en nuestro país por los acrónimos de sus siglas inglesas como el CPUCH (Convention; Protection; Underwater; Cultural; Heritage).

Los dos tratados internacionales señalados sobre pecios están ratificados, como vamos a ver, por España. El CNUDM, es mucho más importante y está enraizado,

---

Puertos, que se había derogado durante la República y restituido por la Ley de 29 de marzo de 1941, y que había sido reformado por el Real Decreto Ley de 17 de junio de 1979. Vid. FARIÑA, F., *Auxilios y salvamentos en la mar*, Instituto Francisco de Vitoria (CSIC), Madrid, 1960, pp. 239 a 242 y 249.

15 Sobre los antecedentes históricos del CNUDM de 1982, véase PASTOR RIDRUEJO, J.A.: *Curso de Derecho internacional público y Organizaciones internacionales*, Tecnos, Madrid, 24ª ed., 2020, pp. 364 a 374. Recuerda el autor, que intervino en la elaboración del Tratado, entre otras cosas, que la Unión Soviética y los países de la Europa Oriental firmaron el Convenio ya el 10 de diciembre de 1982. Parte importante de la documentación previa a la aprobación del CNUDM la recogió en un libro MIGLIORINO, L.: *Il recupero degli oggetti storici ed archeologici sommersi nel Diritto internazionale*, Giuffrè Editore, Milano, 1984, pp. 197 a 227.

aunque sucintamente, en algunas de las ideas clave de la Ilustración europea del siglo XVIII y de la revolución burguesa<sup>16</sup>, a diferencia del CPUCH, que parece inspirado en la mera utopía de un orden mundial, que algunos han querido atribuir de inicio a Francisco de Vitoria, y que hoy parece históricamente inviable. Ninguno de los dos tratados ha considerado la posibilidad de establecer alguna forma de difícil publicidad, prudente y con filtros sobre la información precisa, de pecios descubiertos o incluso recuperados que pudiera facilitar sus reclamaciones de los pecios o sus cargas a los "propietarios identificables" de los mismos (arg. art. 303-3° CNUDM), cuando los halladores o recuperadores solo pudieran invocar sus actividades por ser el objeto de las mismas, según ellos, meras cosas faltas de dueño. La falta de esa difícil publicidad acaso vendrá atenuada por los medios de difusión, en una sociedad tan interconectada como la actual, y acaso también, si así lo fuera estableciendo la futura jurisprudencia nacional e internacional, por las regulaciones de los estados costeros sobre el régimen jurídico de las autorizaciones que los mismos tengan o establezcan para posibilitar en sus aguas territoriales búsquedas o recuperaciones de pecios. En última instancia, quizás se puede aventurar que la futura jurisprudencia internacional sobre pecios acaso debería introducir una potestad jurisdiccional o incluso obligación vinculante de los jueces, de posibilitar la participación en un juicio sobre la propiedad de un pecio, cuando hubiera en el mismo indicios importantes de que el dueño o estado propietario identificable no había comparecido acaso por desconocer la existencia del pleito. Podría quizás ampliarse con el mismo fin la institución del "amicus curiae". O reconocer a favor del reclamante del pecio algún tipo de acción "ad exhibendum". Hay pecios tan famosos que es notorio quién sea dueño de los mismos. Todo esto no está en el CNUDM, pero acaso podría aportar a la ocupación o salvamento de pecios una conveniente nota de licitud, llevándola más allá de las meras ocupaciones posesorias.

Interrupción de la tradicional normativa española por la Ley franquista 60/1962 y recuperación del criterio tradicional con la vigencia del Convenio de la ONU de 1982.

Los dos primeros tratados internacionales, CNUDM y CPUCH, ambos creo que retroactivos en lo que toca a sus criterios civiles por contemplar sobre todo pecios antiguos o muy antiguos, tienen supremacía sobre nuestras leyes ordinarias sobre pecios. Esta supremacía de los tratados internacionales sobre las leyes estatales, con la salvedad en principio de la Constitución de cada Estado, tiene hoy el importante apoyo de la Ley 25/2014, de 27 de noviembre, de Tratados

16 Las primeras 216 pp. de mi tesis doctoral están dedicadas a la gestación histórica del concepto amplio de ocupación de nuestro CC., concepto que proviene de los códigos italianos preunitarios, recibido a través del Código civil italiano de 1865. Sobre los componentes romanistas, iusnaturalistas y antifeudales de esa noción de ocupación, *vid.*: *Ocupación, hallazgo y tesoro*, cit., capítulo 1º, pp. 17 a 40 y, en particular, pp. 37 y 38.

Internacionales y otros Acuerdos Internacionales (LTOAI, en adelante), así como el de la buena doctrina internacionalista (Pastor Ridruejo, J.A; ó Martín y Pérez de Nanclares, J.; ó Casanovas, O, y Rodrigo, A.J.; ó Casado Raigón, R.) o especialista en Derecho marítimo (Arroyo Martínez, I.; García-Pita y Lastres, J.L.)<sup>17</sup>. Hoy esa supremacía de los tratados se recoge también con carácter general, por primera vez para el Derecho marítimo y con sumo acierto, en el art. 2-1º de la Ley de Navegación Marítima (LNM) de 2014. Convendría a la seguridad jurídica en nuestra materia que los 170 estados (incluida la UE) del CNUDM explicitaran también, si no lo han hecho aún, su supremacía sobre sus leyes marítimas.

De forma casi telegráfica explico aquí algunas de las conclusiones principales a las que me ha conducido la reflexión sobre los pecios de más de dos décadas en varios trabajos. Las normas españolas del siglo XX, cierto que en un contexto tecnológico muy atrasado y sin regulación convencional internacional aplicable, tuvieron un marcado carácter estatista, aislacionista y retrógrado, al proceder de las dos dictaduras que rigieron el país durante ese siglo y, por desgracia, las normas que sustituyeron a esas (de 1925 y de 1962), incluso tras la llegada de la democracia a partir de 1978, normas dictadas en 1985, 2014 y 2020, han mantenido en gran medida ese carácter demasidado nacionalista, estatista y retrógrado. Veámoslo.

En el siglo XIX, entroncando con la noción castellana de los bienes “mostrencos”, las diversas normativas sobre los pecios (de 1802; de 1835; o de 1873)<sup>18</sup> siempre impusieron una atribución parece que en propiedad de los mismos al Estado, tras su hallazgo casual o deliberado, pero estableciendo una publicidad al pecio hallado

17 Vid. sobre la prevalencia del CNUDM y otros tratados internacionales, y de las normas de la UE, respecto de la LNM de 2014, PASTOR RIDRUEJO, J.A: *Curso de Derecho*, cit., pp. 364 y 99-100, 114 a 116 y 183 a 186. Y también MARTÍN Y PÉREZ DE NANCLARES, J., con cita de otra doctrina solvente en la misma línea, “La Ley de Tratados y otros Acuerdos internacionales: una regulación para disciplinar una práctica difícil de ignorar”, en *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 67, 2015, pp. 35-36 y 32 y ss. Y CASANOVAS, O., y RODRIGO, A.J.: *Compendio de Derecho internacional público*, Tecnos, Madrid, 12ª ed., 2024, pp. 157 a 161 y 147 a 151. Y lo mismo hoy el propio art. 2-1º de la LNM. ARROYO MARTÍNEZ, I., hace casi dos décadas incluía ya el CNUDM entre las leyes estatales y destacaba la gran influencia en el Derecho marítimo de la contratación marítima. Vid.: *Curso de Derecho marítimo*, 2ª ed., Thomson Civitas, Cizur Menor (Navarra), 2005, pp. 63 a 66. Y este autor, en la 3ª edición de su obra, de 2015, insiste en la primacía normativa de los tratados internacionales sobre las leyes estatales y la propia LNM de 2014, aunque no aluda allí (sí en otros lugares) a las reglas sobre los pecios del CNUDM y del CPUCH. Vid. ob. cit., pp. 96-97. Vid. también, aunque omite la cita del art. 2-1º de la LNM, CASADO RAIGÓN, R.: *Derecho internacional*, 5ª edición, Tecnos, Madrid, 2024, pp. 188-198 y 230 a 236.

18 Los textos decimonónicos fueron la Ordenanza de matrículas de mar de CARLOS IV de 12 de agosto de 1802, que contemplaba los pecios o restos de barcos como mostrencos o bienes vacantes, y establecía la intervención del Subdelegado de Mostrencos, pero admitiendo también, con ciertos requisitos, la ocupación de pecios o restos. También la Ley de Mostrencos de 16 de mayo de 1835, con planteamiento más estatista y favorable al erario, pero también con respeto inicial de la propiedad perdurable de los dueños sobre sus pecios. En esta Ley, extrañamente, se califica en algún momento como “ocupación” a la adquisición por ley del bien mostrenco por el Estado, pero en el marco del “Derecho civil común”, puesto que esta Ley, hecha ya fallecido FERNANDO VII, tiene ya progresiva inspiración liberal burguesa. El discutible fuerte estatismo de esta Ley de 1835 se inspiró en el art. 539 del CC. francés de 1805, que atribuyó al Estado las “épaves”. Y finalmente, volviendo a un planteamiento más parecido al de 1802 y más inclinado a aceptar más margen para la ocupación, la Instrucción de 4 de junio de 1873, dictada en el Sexenio progresista. No conozco doctrina sobre esta materia de los mostrencos y el mar. La legislación de mostrencos fue muy abundante durante los reinados de CARLOS III y CARLOS IV. Vid. mi comentario al art. 617 CC, en AA.VV.: *Código Civil Comentado*, cit., vol 2º (dir. por A. CAÑIZARES y otros), pp. 89 a 92.

y dando un plazo para que el posible dueño que hubiera sufrido el naufragio o extravío del pecio pudiera presentarse para recuperarlo. Estas regulaciones, evidentemente, presuponían de inicio la prolongada o secular vigencia del criterio romanista tradicional de la perpetuidad del dominio y su no extinción por no uso, aunque supusieran también, a la vez y tras el hallazgo, un modo de posible extinción de esa originaria propiedad sobre el pecio con ciertos requisitos (en la Ley de Mostrencos de 1835, los requisitos de la usucapión por el Estado, recogidos, sobre todo, en las Partidas). Y esas adquisiciones estatales de la propiedad del pecio mostrenco, históricamente entroncaban o tenían precedentes en algunas de las atribuciones de los tesoros terrestres a favor del Fisco romano, atribuciones que en ciertas épocas y conectadas a la noción romana de los “bienes vacantes” habían sido automáticas o directas a favor del mismo<sup>19</sup>.

La primera norma del siglo XX, dictada durante la dictadura de Primo de Rivera, y norma apenas estudiada por nadie, fue en efecto una ley o norma, bastante detallada y muy nacionalista o estatista, aunque hacía alguna pequeña concesión a posibles derechos de extranjeros sobre objetos o pecios hallados en aguas territoriales españolas. Se trató del Real Decreto Ley de 10 de julio de 1925, que contenía el llamado Título Adicional de la Ley de Enjuiciamiento Militar de la Marina. Tendía a atribuir al Estado español la propiedad de cualquier objeto o pecio aparecido en las aguas territoriales españolas. Era norma con 51 artículos, más otro estableciendo una retroactividad muy excepcional (la irretroactividad genérica de las normas ya estaba confirmada por el CC), lo que era una diferencia significativa con la ley que comento a continuación.

La misma inspiración genérica estatista siguió la Ley franquista 60/1962, de 24 de diciembre, sobre Auxilios, Salvamentos, Hallazgos y Extracciones Marítimas (LASHEM), aunque ésta declaró retroactivamente (arg. art. 29 y disposición transitoria 1ª) la propiedad del Estado español de todos los pecios hundidos en España durante un plazo de tres años en sus aguas territoriales o “jurisdiccionales” y fuera cual fuese la antigüedad del pecio: siglos o milenios, o la causa del naufragio producido: accidentes, tormentas o combates navales<sup>20</sup>. La idea o noción de aguas

---

19 Las pretensiones del fisco romano a los tesoros terrestres se materializaron ya en la época imperial y solo ya superada la etapa republicana. Vid. AGUDO ORTIZ, A.: *Régimen jurídico*, cit., pp. 71 a 81. Sobre las pretensiones del fisco a los tesoros en el antiguo Derecho castellano, vid. GIBERT., R.: *La adquisición del tesoro en el antiguo Derecho español*, Prelección, Granada, 1958, 14 pp.

20 La LASHEM de 1962 ha sido poco estudiada en nuestra doctrina y aun quienes le han dedicado alguna atención, como RUIZ MANTECA, R., no han percibido la importancia teórica de la radical retroactividad de esta Ley en contra de la experiencia romanista y secular, o han cometido serios errores, como este autor, al dar gran importancia a una Orden ministerial de 9 de junio de 1947, sin entender que en 1962 ya estaba vigente el principio de jerarquía normativa por la Ley Orgánica de la Administración del Estado de 1957 (art. 23 y Exposición de Motivos), por lo que esa Orden de 1947 quedó derogada en 1962. En el propio CC (arts. 4º, 5º y 348) estaba insinuada la jerarquía normativa desde 1889 y fue confirmada al reformar el Título Preliminar en 1973-1974 (art. 1-2º). Vid. del autor *El régimen jurídico del Patrimonio Cultural Subacuático. Aspectos de derecho interno y de derecho internacional público y privado*, vol. 2º, Ministerio de Defensa, 2013, pp. 753 a 766.

territoriales fue de base consuetudinaria durante siglos, con origen poco estudiado y difícil de precisar, pero que existió durante muchísimo tiempo. Esa reforma de 1962 estatista y radical y retroactiva suprimió, sin la exigencia conceptual tradicional de que ocurriera el hallazgo del pecio y se diera alguna publicidad, y contra la lógica profunda del Derecho internacional, el criterio romanista y tradicional en España y en otros países. Aunque tal supresión no produjo apenas efectos prácticos ni en nuestras aguas territoriales, ni aun menos en la tradición consuetudinaria propia de las aguas internacionales y libres, donde el principio de libre ocupación de los pecios ocupó un lugar de creciente importancia en el siglo XX, confirmado al fin por el CNUDM<sup>21</sup>. Así se llenó el absoluto vacío que el silencio de la Ley de 1962 había dejado más allá de nuestras aguas territoriales o "jurisdiccionales". En estas últimas, esa Ley no mencionó pecios "nullius" ni ocupables, ni ocupación lícita posible.

La Ley franquista de 1962 sobre los pecios tenía un Preámbulo muy inconsistente y poco convincente (deficiente uso del término "prescripción"; no invocación de la soberanía del legislador y solo del interés de la economía; etc), que he comentado en otras ocasiones. Parece claro que sus autores (y lo mismo cabría afirmar de los de la norma algo similar ya de 1925), probablemente todos iuspublicistas, no conocían los antecedentes romanos y castellanos de la cuestión. Y por eso, viniendo a coincidir con algunas de las soluciones impuestas por el Derecho romano a los tesoros a favor del Fisco romano, soluciones que tampoco debían de conocer esos legisladores, impusieron así retroactivamente un criterio muy radical y anacrónico y muy poco coherente con la buena y útil tradición romanista y castellana o con la regulación internacional convencional que, en la línea de esta última, pronto empezaría a fraguarse.

La radical solución estatista y nacionalista de 1962, que literalmente prescindía de toda reciprocidad con derechos a pecios de otros países hallados en nuestras aguas territoriales, duró hasta el 14 de febrero de 1997, cuando se produjo la ratificación y publicación en el BOE del CNUDM de Jamaica de 1982, Tratado trabajosamente elaborado en el seno de la ONU y en el que intervino por España, entre otros, el joven profesor aragonés Pastor Ridruejo, hoy maestro de internacionalistas. El Tratado creo que, restituyendo el principio tradicional español de origen romano del carácter perpetuo de la propiedad de los pecios, afectó decisivamente al art. 29 de la LASHEM de 1962, que debió entenderse desde 1997 al menos parcialmente ineficaz, y no solo ese precepto, sino también, más tarde, la errónea continuidad del mismo en las leyes posteriores como la LNM de 2014 (arts. 374 y 375, con la excepción para los buques de Estado del art. 374-1º); y en ciertos preceptos del Decreto 371/2020, de 18 de febrero, sobre

21 Vid. la amplia explicación en ese sentido de MIGLIORINO, L.: *Il recupero degli oggetti*, cit., pp. 89 a 99.

extracciones marítimas (arts. 9 y 14-2º, entre otros relacionados con estos).<sup>22</sup> Tales preceptos legales o reglamentarios no pudieron sobrevivir, con su normal vigencia, al preferente CNUDM. Este Convenio, vigente genéricamente desde el 16 de noviembre de 1994, sabemos que está en vigor aquí desde el 14 de febrero de 1997. Desde hace más de un cuarto de siglo el CNUDM es en España y en casi todo el mundo la norma suprema para los pecios. Es Tratado que recoge en parte la sabiduría de los juristas romanos del emperador Adriano al regular el tesoro terrestre.

De los varios preceptos importantes del CNUDM, que debió entenderse que dejaron ineficaces las normas anteriores y las posteriores a su entrada en vigor en España en el 14 de febrero de 1997, el principal es el art. 303-3º, referido a los “objetos arqueológicos e históricos hallados en el mar” y que afirma: “Nada de lo dispuesto en este artículo afectará a los derechos de los propietarios identificables, a las normas sobre salvamento u otras normas del derecho marítimo o las leyes y prácticas en materia de intercambios culturales”. Se restableció, por tanto, la propiedad perpetua romanista y las normas “sobre salvamento u otras normas de derecho marítimo”, donde entraron, por el evidente sentido amplio del término “salvamento”, las normas de búsqueda y recuperación u ocupación de pecios, tanto de la tradición mundial y europea continental como las más consuetudinarias o jurisprudenciales, pero vigorosas, de la tradición del Derecho del Almirantazgo británico (“salvage of law”; o “law of finds”)<sup>23</sup>. La versión inglesa del precepto alude a “the law of salvage or other rules of admiralty, ... o sea, “el derecho de salvamento u otras regulaciones del almirantazgo”. Naturalmente, los “derechos de los propietarios identificables” (“the rights of identifiable owners”, en la versión inglesa) serán en la práctica, mediando siglos desde el hundimiento de la nave,

22 Sin embargo, algunos, pese a reconocer en teoría la supremacía de los tratados internacionales conforme al art. 2-1º de la LNM, muestran todavía ilógica conformidad absoluta con el criterio franquista de adquisición (LASHEM de 1962 y todavía LNM de 2014: arts. 374 y 375) por usucapión de tres años por el Estado de todo buque que se hunda en aguas territoriales españolas. Vid. GABALDÓN GARCÍA, J.L.: *Compendio de Derecho marítimo español*, Marcial Pons, Madrid, etc., 2016, pp. 19-20 y 198. O también MARTÍN OSANTE, J.M.: “Bienes naufragados o hundidos”, en AA.VV.: *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, (dir. por A.B CAMPUZANO y E. SANJUAN), Tirant lo Blanch, Valencia, 2016, pp. 403 a 407. Y también ARROYO, I.: *Curso de Derecho marítimo*, 3ª edición, 2015, pp. 749 a 754. En mi trabajo de 2012 había criticado yo duramente los criterios de la Ley 60/1962, con la aspiración, que resultó infructuosa, de que se modificaran algunos de esos criterios que aparecían en un Anteproyecto de LNM de diciembre de 2008. Vid. ese trabajo mío “Tesoros y otros restos”, cit., nota 41, pp. 894-895.

23 El art. 303-3º del CNUDM fue interpretado de forma muy diferente a la que aquí propongo, en 2004, por AZNAR GÓMEZ, M.J., entendiendo el precepto citado como poco claro, inconcluyente, sometido a la legislación estatal de protección del patrimonio arqueológico, o incluso afirmando que no aportaba nada nuevo. Vid. *La protección internacional del patrimonio cultural subacuático con referencia especial al caso español*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2004, pp. 94 a 96, 128 a 134, y 295-296. Vigente ya en ese momento el CNUDM, esta interpretación, que veo ahistórica, no me convence nada. También RUIZ MANTECA, R., ignorando al parecer que el art. 303-3º tiene tras sí una tradición secular que arranca del Derecho romano, trata en vano, poco convincentemente, de desvirtuar el enorme alcance del precepto. Vid. *El régimen jurídico*, cit., pp. 198 a 204. Más favorable al precepto analizado es la opinión de AJELLO, N., quien señala bien que el precepto reconoce tácitamente la idea de libertad, en “La ricerca archeologica nell'evoluzione del mare”, en AA.VV.: *Ritrovamenti e scoperte di opere d'arte* (dir. V. PANUCCIO), Giuffrè, Milano, 1989, pp. 163 a 165. Lo mismo, MIGLIORINO, L., que ve la libre ocupación de pecios como principio general en la alta mar: *Il recupero degli oggetti*, cit. 89 a 99.

difíciles de probar, y acaso podrán corresponder a varios y diversos antiguos propietarios, lo que quizás incline a la jurisprudencia futura a considerar lo general o más ordinario la aplicación del derecho adquirido por los salvadores u ocupantes de esos objetos o pecios<sup>24</sup>. El CNUDM de 1982, apoyado por 130 votos, con 4 en contra y 17 abstenciones, acertó plenamente, extendiendo además esa solución de síntesis jurídica histórica a todos los mares y océanos y a todas sus zonas, al entroncar en la tradición jurídica romanista los criterios y principios jurídicos básicos (propiedad, ocupación, libertad de los mares) frente al gran reto de la regulación de los pecios<sup>25</sup>.

El art. 303-3º CNUDM afirma también que “nada de lo dispuesto en este artículo afectará” a “otras normas de derecho marítimo”. ¿Cuáles serán estas otras “normas de derecho marítimo” que el precepto entroniza en este artículo presentado en el Tratado como la cumbre máxima del régimen de los pecios para los 170 estados (incluida la UE) que han ratificado el CNUDM?. El interés de estas normas de tan alto rango y relieve será el de que puedan en cierta medida o en ciertos casos limitar los otros dos grandes principios o normas que los preceden en la enumeración del art. 303-3º CNUDM. O sea, esas normas de Derecho marítimo, tendrán que respetar esencialmente la propiedad identificable de los pecios hallados y su sistema de adquisición por salvamento u ocupación<sup>26</sup>. Pero podrán matizar tales normas decisivas con otras normas internacionales (como el Convenio de Nairobi de 2007 sobre pecios peligrosos o que dificultan la navegación, p.e., al menos respecto de los estados acogidos, entre los que no está España), o con leyes estatales marítimas dictadas por los estados ribereños con base en el artículo 2 del CNUDM. Este precepto, reconociéndoles plena “soberanía” en sus aguas territoriales, les otorga amplia competencia legislativa y

24 Pensemos en un tesoro encontrado en un pecio que, por la información histórica disponible, se supiera que había sido buque pirata o corsario, y que podría llevar monedas o joyas arrebatadas a dueños diversos y ya imposibles de determinar hoy en día. Lo lógico sería, entonces, admitir actualmente la adquisición de la propiedad de ese tesoro por los descubridores y ocupantes de ese pecio. El principio jurídico de la ocupación tendría una fuerza expansiva, fuerza que no parece posible en un caso así, atribuir a la propiedad identificada de un único dueño, privado o estatal, o de unos de los varios dueños “identificados”. El fenómeno del corso, influyente durante siglos, solo se pudo prohibir genéricamente en una llamada Declaración de París de 1856. España no la ratificó hasta septiembre de 1907. Vid. AZCÁRRAGA y BUSTAMANTE, J.L.: *El corso marítimo*, Instituto de Francisco de Vitoria, CISC, Madrid, 1950, pp. 372 a 374 y 380 a 382. El autor fue catedrático de Historia del Derecho en Zaragoza.

25 El texto definitivo y más relevante del art. 303-3º del CNUDM en su versión inglesa es el siguiente: “Nothing in this article affects the rights of identifiable owners, the law of salvage or other rules of admiralty, or laws and practices with respect to cultural exchanges”. Las versiones anteriores a la definitiva que existieron durante la negociación las recogió MIGLIORINO, L.: *Il recupero degli*, cit., pp. 201 a 204. La versión en español del mismo precepto en la “Legislación marítima” de Tecnos en 2009, es la transcrita en el texto. Un panorama de las legislaciones europeas, a falta entonces aún de ley italiana, y norteamericanas anteriores al CNUDM en AJELLO, N.: “La ricerca archeologica”, cit., pp. 118 a 132.

26 Se sabe que en la elaboración del art. 303-3º del CNUDM hubo importantes presiones de EEUU, Reino Unido y Holanda para limitar el ámbito de las aguas territoriales de los estados y para incluir en el precepto las regulaciones tradicionales del Derecho del Almirantazgo británico. Vid. BOU FRANCH, V.E.: *La flota imperial española y su protección como patrimonio cultural submarino*, Ed. Minim, Valencia, 1ª ed., 2005, pp. 205 a 2015 y 228-229. EEUU, sin embargo, no ratificó en 1982 el Tratado ni lo ha hecho después.

ejecutiva sobre dichas aguas y sobre la columna de aire sobreestante y el suelo y subsuelo (2-2°) de su fondo marino.

Por ejemplo (arg. arts. 2, 303-2° y 33 CNUDM), los estados ribereños acogidos al CNUDM podrán regular las autorizaciones para buscar o recuperar pecios tanto a nacionales como a extranjeros y tanto a empresas nacionales o no como a estados extranjeros, incluso no vinculados estos por el CNUDM. O por ejemplo, estas leyes estatales y “marítimas” de los estados ribereños podrían establecer una parte como adquisición suya en propiedad por accesión de parte de un pecio (la mitad, por ejemplo), al menos cuando el mismo fuera calificable como con antigüedad suficiente para considerarse “objeto arqueológico” (arg. art. 303-3° CNUDM). Sin afectación sustancial a la propiedad de pecios identificables o al principio de salvación u ocupación, podrán establecerse en las mencionadas leyes marítimas limitaciones o matizaciones, por ejemplo, a pecios de especial interés histórico o cultural, o a pecios de buques de Estado; etc. Que en el preferente CNUDM se haga alusión a las autorizaciones para buscar o extraer pecios hace ver, en mi opinión, que las autorizaciones reguladas en la LNM (art. 376 y ss. y 383) lo han sido de forma excesivamente restrictiva y acogiendo el ya señalado lastre anacrónico y nacionalista de la LASHEM de 1962. Las autorizaciones administrativas de exploración de pecios, deberían ser más bien regladas y tener unos mínimos límites imperativos y razonables<sup>27</sup>.

El que “lo dispuesto en este artículo 303 del CNUDM” no perjudique “en ningún caso” los preceptos o principios civiles recogidos en el art. 303-3° del propio Convenio presupone que la protección a los pecios hallados por razones culturales y de protección de un llamado “patrimonio común cultural de la humanidad” (arts. 303-1° y 4°, y 149 del CNUDM) no pueden prevalecer sobre o afectar a, esencialmente, aquellos principios civiles del art. 303-3° CNUDM. Este sería el primer argumento, junto a otros, de la supremacía jurídica en materia de pecios del CNUDM sobre el CPOCH<sup>28</sup>. Y lo mismo la irretroactividad de este (arg. art. 6-3°).

El Convenio UNESCO para la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático (CPOCH) se firmó en París el 2 de noviembre de 2001. Reunidas las 20 ratificaciones

27 Explica PASTOR RIDRUEJO, J. A., escribiendo respecto de los tratados internacionales y de la distinción entre potestades regladas y discrecionales, que la creciente interdependencia entre los Estados va incrementando las primeras en detrimento de las segundas. *Vid.: Curso de Derecho*, cit., pp. 312-313.

28 Un problema difícil que plantea el CNUDM, y que excede de las posibilidades de este trabajo, es el de saber cuándo subsistan derechos u obligaciones surgidos sobre pecios de convenios internacionales anteriores suscritos por estados que también se hayan acogido al CNUDM. Atienden al problema sus arts. 296 y 311. Por ejemplo, nuestro rey CARLOS III firmó, tras la Guerra de los Siete Años, un tratado en París el 10 de febrero de 1763 con Francia y Gran Bretaña, en el que, al parecer, renunciaba a todos los pecios españoles hundidos en las costas de los pronto surgidos EEUU (el 4 de julio de 1776). Este tratado ha sido invocado alguna vez por tribunales norteamericanos en pleitos sobre pecios españoles de origen. *Vid. SAN JUAN, V.: Cazatesoros y expolios de buques sumergidos*, Nowtilus, Madrid, 2020, pp. 70-71, y 180-181, y 168 a 171.

preceptivas entró en vigor genéricamente el 2 de enero de 2009 y en España, tras su publicación en el BOE, el 5 de marzo de 2009 (arg. arts. 27 CPUCH y 96-1º de nuestra Constitución). Tuvo 84 votos a favor, 4 en contra y 15 abstenciones. El 17 de octubre de 2024, más de dos décadas después de su firma, lo han ratificado 78 Estados, casi el 40% de los estados de la ONU.

La introducción o exposición de motivos del CPUCH, recogiendo una idea afirmada en el art. 149 CNUDM para toda “la Zona” (art. 1º-I del CNUDM), afirma que el Patrimonio Cultural Subacuático (PCS) forma “parte integrante del patrimonio común cultural de la humanidad”, imputando a todos los Estados, según una idea más genérica del art. 303-1º CNUDM, la responsabilidad de su conservación o protección<sup>29</sup>. El aspecto imperativo que parece dar al “patrimonio común cultural de la humanidad” el art. 311-6º del CNUDM, en relación con su art. 149, debiera excluirse para las normas civiles sobre los pecios. La prolija y difícil normativa del CPUCH se dicta diferenciadamente para las diversas zonas del mar (mar territorial; zona contigua; zona económica exclusiva y plataforma continental, y la Zona, que incluye a las zonas anteriores distintas de la “jurisdicción nacional”, y el alta mar)<sup>30</sup>, incluyendo su vigilancia administrativa expresamente, y en tendencial contradicción con la libertad de los mares (arts. 86 ss. del CNUDM), alcanzando tal vigilancia sobre pecios la alta mar o la totalidad de la Zona (art. 1-I CNUDM).

Mientras el CNUDM lo han aceptado o ratificado, en 17 de octubre de 2024, 170 estados (incluida la UE) sobre los 193 de la ONU, el CPUCH, gestionado por la UNESCO, solo 78 lo han aceptado o ratificado en 25 de julio de ese año. De la propia letra de ambos tratados se deduce que tiene supremacía el primero sobre el segundo<sup>31</sup>. Desde mi trabajo de 2012 defendiendo que España denuncie y se separe de este Convenio de París de 2001, que veo como un tratado de técnica deficiente y poco realista y que creo contrario al espíritu y letra del CNUDM y a nuestros intereses estratégicos. El papel de la UNESCO, si consigue afianzar “autoritas” en esta materia, debería ser más bien de consulta, o mediación, o asesoramiento

29 Afirma y explica AJELLO, N., creo que con razón, que el art. 149 CNUDM tiene excesiva ambigüedad y técnica bastante criticable. Vid. “La ricerca archeologica”, cit., pp. 165 a 170. En la misma línea MIGLIORINO, L.: *Il recupero degli oggetti*, cit., pp. 99 a 104.

30 Esta zonificación del mar resulta en la práctica muy difícil de concretar, y muchos estados costeros, y entre ellos España, están en proceso de extender sus competencias sobre los recursos marítimos submarinos (no, parece, sobre pecios) más allá de la llamada “plataforma continental”. Vid. el libro de GARCÍA PÉREZ, R., : *La ampliación de la plataforma continental de España*, Aranzadi, Cizur Menor, 2022, pp. 31 a 36 y 41 a 65. La ministra Teresa RIBERA ha sacado el Decreto 150/2023, de 28 febrero, que apoya en la Directiva 2014/89/UE, de 23 julio y en la L. 41/2010, de 29 diciembre, sobre planes de las cinco zonas marítimas y sus fondos, Decreto extraño de muy poco contenido normativo y que ni siquiera menciona el CNUDM y su compleja concreción en España, ni la LNM de 2014, que es supletoria de este Convenio en el que se inspira ampliamente.

31 Lo afirma PASTOR RIDRUEJO, J.A., quien añade también que el CPUCH de 2001 no deroga disposición alguna del CNUDM, y que debe aplicarse en su contexto. Vid. *Curso de Derecho internacional*, cit., p. 374. CASADO RAIGÓN, R., puntualiza que no existe relación jerárquica entre las normas internacionales y que el tratado y la costumbre tienen una misma fuerza jurídica y un valor derogatorio recíproco. Y que lo que existe es que la norma posterior deroga a la anterior, pero no si (creo que es lo que ocurre en nuestro caso) la norma posterior reconoce su subordinación a la anterior. Vid.: *Derecho internacional*, cit, pp. 169-170.

sobre arqueología subacuática. Pero la UNESCO no tiene dinero ni verdadero poder político, por lo que los teóricos y severos poderes que le reconoce el CPUCH, creo que, no representando una auténtica “potestas”, nunca deberían dirigirse a cuestionar, por ejemplo, los poderes de los particulares o los estados originarios propietarios de un pecio ni a discutir o limitar en exceso el ámbito en la regulaciones que los estados costeros quieran fijar a las autorizaciones de búsqueda o recuperación de pecios en las aguas territoriales suyas o en su Zona contigua<sup>32</sup>. El CPUCH abarca mucho, todos los mares y océanos y sus zonas, pero no podrá apretar mucho, sino poco, en su designio de dificultar las búsquedas de pecios, y cabe que sea utilizado torticeramente por algunos estados costeros acogidos al mismo. Pretende este Convenio reducir el alcance de la ocupación o salvamento de pecios (art. 4); una discutible sobreprotección administrativa (no civil, me parece) para pecios de buques de Estado<sup>33</sup>; y, en general, se diría, poner puertas al campo.

En cuanto a la LNM de 2014<sup>34</sup>, aparte del lastre de haber seguido por error el art. 29 de la LASHM de 1962, hay que advertir que, respecto del alta mar, la LNM no recogió los artículos 11 y 12 del CPUCH, lo que crea una especie de gran vacío o laguna, que he defendido debe llenarse con la normativa civilista y preferente del CNUDM<sup>35</sup>. Esta LNM de 2014, que recibe amplia inspiración

- 
- 32 El programa “Informe Semanal” de la 1ª cadena de TVE del día 31 de agosto de 2024, que acaso no se emitiera por primera vez, informó sobre la situación del pecio fenicio Mazarrón II (hubo otro pecio descubierto en la misma playa unos años antes pero peor conservado), descubierto a poca profundidad en la costa de Murcia por casualidad en el año 1994, y pecio de 2.600 años de antigüedad. El programa informó de que, tras consultas con la UNESCO y una reunión internacional de arqueólogos subacuáticos, se decidió extraer y tratar para su conservación (muy cara; sobre todo en la madera), por temor a que las tormentas o las corrientes marinas hicieran desaparecer este importante pecio. Estos arqueólogos han discurrido más y mejor que los autores muy radicales del CPUCH, que habían impuesto con suma rigidez el criterio de la conservación “in situ” de los pecios. Habían anatematizado, sin razón, la búsqueda y la extracción de pecios. Ahora algunos rectifican o, al menos, interpretan flexiblemente el CPUCH. Está bien que los arqueólogos subacuáticos, frente a la realidad, aprendan algo de oceanografía y hasta estaría bien que aprendieran algo de Derecho civil o de Derecho internacional. Nuestra materia es pluridisciplinar. El periódico El País de 11 de noviembre de 2014 informó de que la extracción del pecio se había llevado a cabo con éxito.
- 33 No veo razones para no atribuir a la vajilla artística y variada del siglo XVIII que portaba el pecio del Oriflame (buque comercial) la misma protección legal en sentido cultural y museístico que a las casi 600.000 monedas de plata, todas idénticas, que llevaba el pecio de la fragata la Mercedes (buque de guerra).
- 34 Desconozco si se han conocido públicamente los autores concretos de esta LNM, pero en materia de pecios se ha reconocido como uno de ellos AZNAR GÓMEZ, M.J., autor del libro citado sobre la materia en 2004, señalando su intervención en la LNM en un trabajo posterior de 2018. En concreto, en “Expolio del Patrimonio Cultural Subacuático: los casos de La Mercedes y del Louisa”, en AA.VV.: *Expolio de Bienes culturales. Instrumentos legales frente al mismo* (dir. por C. GUIASOLA LERMA), Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, p. 52, nota 99. Este profesor publicó en El País un artículo, el 14 de enero de 2012, con su pensamiento esencial, en el que manifestaba su rechazo a aplicar el Derecho privado a los pecios y afirmaba, muy optimistamente, que España lideraba en el mundo la lucha contra los “cazatesoros”, sin mencionar el CNUDM. Mantengo serias diferencias de opinión con este coautor de la LNM. Una muestra de las mismas puede verse en mi trabajo “Una concepción historicista y iusprivatista del marco jurídico estatal e internacional de los pecios”, en AA.VV.: *El Derecho marítimo, las nuevas tecnologías y los retos del progreso* (dir. J.L. GARCÍA-PITA y LASTRES y otras), Tomson-Reuters-Aranzadi y Gobierno de España, 2021, nota 37, pp. 123-124.
- 35 Un pecio muy famoso y que ha producido polémicas jurisprudenciales sobre objetos recuperados en ocasiones del mismo es el del Titanic, hundido en 1912 y que está en aguas internacionales a 3798 metros de profundidad, en las costas de Terranova. Aunque creo que, por su retroactividad, hubiera podido acaso

del CPUCH y no menciona nunca en cambio al CNUDM, este de técnica muy superior, da además trato diferente y protección exagerada (arg. art. 382-1º LNM) a los pecios de buques de Estado o de guerra (la LNM no precisa la distinción con claridad), pensando solo, parece, en su posible inmunidad soberana y en una supuesta costumbre internacional que hace suya la LNM<sup>36</sup>. Implícitamente niega la LNM la protección civil dada al resto de los pecios con o sin tesoros. Creo que esto es un claro error y lo he argumentado con cierto detenimiento en un trabajo reciente que está en este momento (otoño de 2024) en prensa<sup>37</sup>. Sostengo allí que la protección que debe darse a la propiedad de los pecios y sus cargas en cualquier zona del mar o de los océanos es, como regla, la misma para todos, sean los barcos de Estado, o tengan función comercial, o de transporte de contenedores o de mercancías, o de pasajeros, o barcos hospital durante las guerras o en la paz, o sean barcos de pesca, o de investigación, o de salvamento, o deportivos, etc. (arg., entre otros, art. 303-3º CNUDM, vista su literalidad y su conocida gestación).

El art. 382-1º LNM ni puede excluir la reivindicación de pecios españoles que no sean de buques de Estado, ni pretender que 169 estados y la UE acepten una idea de dominio público y aplicable a todas las cargas de nuestros pecios, ni nuestra idea de inalienabilidad, imprescriptibilidad o inmunidad de jurisdicción. Aquí late aún el rancio nacionalismo de la Ley de 1962 y sus ilógicas aspiraciones de máxima exclusión del Derecho internacional. Es norma rotunda pero que debilita los derechos de España a sus pecios en casi todos los mares del mundo, y el art. 382-3º exagera nuestras potestades de Estado costero sin base en el Derecho internacional.

---

ser aplicable el CNUDM a la jurisprudencia posterior a la existencia y vigencia de este Tratado, ratificado por el Reino Unido el 25-7-1997, no consta que haya sido así. Aunque es cierto que la jurisprudencia existente parece sobre todo norteamericana, y los EEUU no han ratificado, ni será fácil que lo hagan, el CNUDM. El Derecho tradicional del almirantazgo británico, asumido en términos generales por los EEUU, parece que ha debido ser, con todo, predominante en los pleitos sobre el pecio del Titanic. Vid. ARROYO, I.: *Curso de Derecho marítimo*, 3ª ed., 2015, pp. 259-260. O también AZNAR GÓMEZ, en su libro citado: *La protección internacional...*, de 2004, pp. 58 a 63.

- 36 Niega la discutible costumbre, invocando la inmunidad de jurisdicción, a favor de la recuperación de los pecios de buques de guerra, CARRERA HERNÁNDEZ, F.J.: *Protección internacional del patrimonio cultural submarino*, Ediciones Universidad de Salamanca, Salamanca, 2005, pp. 72 a 75. En la misma línea, pero reconociendo su poco entusiasmo por la técnica de las inmunidades de jurisdicción, aunque en el caso que analizaba (y no cerrado aún en ese momento) vino muy bien a los intereses españoles, su trabajo "El caso de la Fragata de Nuestra Señora de la Mercedes (Odyssey)", en *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, nº 17, 2009, 17 pp.
- 37 El trabajo lo he titulado "Normas estatales sobre pecios sometidas a tratados internacionales", y saldrá publicado, en dos partes sucesivas, dada su extensión, en la revista de *Patrimonio Cultural y Derecho*, Hispania Nostra, nº 28 y nº 29, en 2025 y 2026. Una similar explicación, menos elaborada, puede verse ya en mi trabajo "Derecho estatal e internacional sobre los pecios y el galeón San José", en la misma Revista, nº 22, 2018, pp. 181 a 185. Una posición anterior y contraria a la mía, que coincide bastante con la regulación de la LNM, y que ha confirmado su autor en su citado trabajo de 2018, contiene las ideas de AZNAR GÓMEZ, M.J., en su libro *La protección internacional*, cit., pp. 176 a 205, en una explicación con mucha y valiosa información pero, creo, no convincente y ahistórica. En la página 619 de ese libro presenté una propuesta (suya, parece, y que no se aprobó oficialmente) de Interpretación oficial del CPUCH, donde insiste (nº 3), y lo ha mantenido creo que siempre en varios trabajos, en la protección civil solo, y basada en una supuesta costumbre, de los buques de Estado. No hace, curiosamente, en su extensa y prolija propuesta ninguna expresa mención al CNUDM.

Otro punto importante en la práctica es que ni la LASHM de 1962, ni la LNM de 2014, ni el D. 371/2020 sobre extracciones de pecios, presentado por la Ministra de Presidencia Carmen Calvo Poyato, han presentado una lista de infracciones administrativas tipificadas, lo que deja, ante los tribunales, en una preocupante situación de debilidad a la Armada y a la Guardia Civil, que tienen la competencia administrativa de vigilar y sancionar a las empresas o estados buscadores de pecios en las aguas territoriales españolas e incluso en las de la llamada Zona contigua (arg. arts. 25-1º de la Constitución y 303-3º y 33 CNUDM)<sup>38</sup>, o incluso más allá, de creernos, lo que no resulta fácil, la letra al respecto del CPOCH. Omisión legal lamentable, puesto que el artículo 17 del CPOCH, ya ratificado por España, ordenaba taxativamente, y en coherencia con los arts. 303-2º y 33 CNUDM, desde hace casi un cuarto de siglo, que los estados parte tipificaran sanciones en la materia. El art. 383-2º LNM puede verse como una infracción importante y muy genérica, pero es claro que muy insuficiente. Hay que tener en cuenta también que, por la actual inmadurez doctrinal en esta materia de los pecios, la precisa tipificación de estas sanciones no resultará nada fácil de elaborar. *Vid.* también los arts. 89 y 90 de la Ley 39/2015, de procedimiento administrativo.

Una recomendación a nuestro legislador para la redacción de esas futuras infracciones tipificadas de las empresas o estados, españoles o extranjeros, buscadores o recuperadores de pecios en aguas de la responsabilidad de nuestro Estado sería, además del recordado art. 25-1º CE, el respeto debido a la propiedad privada o pública de los pecios españoles o extranjeros (art. 303-3º CNUDM), y de los barcos exploradores, propiedades para las que se hará necesario respetar también la protección constitucional al dominio (art. 33 CE) y la reserva legal al mismo que impone el art. 53-1º CE. Igualmente, habrá que considerar también que las empresas o estados que busquen o quieran recuperar pecios tienen que estar protegidos por el principio de libertad de empresa (art. 38 CE, en relación con los arts. 303-2º, 2, 3 y 33 del CNUDM), lo que debe significar un margen de libertad razonable para desarrollar esas actividades. También protegen la libertad de empresa y el derecho de propiedad, por supuesto, los artículos 16 y 17 de la Carta de Niza de 2000, vigente en España desde 2008, y que contiene la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea<sup>39</sup>.

38 CASADO RAIGÓN, R., reconoce derechos soberanos a España sobre los recursos en la plataforma continental de todo su litoral, pero cita una sentencia de la Corte Internacional de Justicia de 21 de abril de 2022 que afirma que el art. 303 del CNUDM es aplicable solo en las primeras 24 millas desde la línea de costa. *Vid. su Derecho internacional*, cit., p. 349, nota 94 y pp. 342-343.

39 Sobre protección penal de yacimientos arqueológicos, puede consultarse, entre otros de interés para los pecios, el trabajo de NÚÑEZ SÁNCHEZ, Á.: "La nueva regulación penal del delito de expolio de yacimientos arqueológicos", en AA.VV.: *Expolio de bienes culturales. Instrumentos legales frente al mismo* (dir. por C. GUIASOLA LERMA), Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, pp. 165 a 198. A la problemática de los pecios no alude directamente, en cambio, el libro de YAÑEZ, A., relativo a sanciones administrativas, titulado *Patrimonio arqueológico y Derecho sancionador*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, 284 pp.

Por lo demás, las sanciones futuras deberán ser graduadas según la gravedad mayor o menor de las irregularidades cometidas en la búsqueda o en la extracción del pecio o de su carga. Cabe que ciertas irregularidades se puedan sancionar con multas razonables, sin llegar a convertir la ocupación de un pecio en inválida o ineficaz. Creo que del CNUDM sería bueno deducir una idea general de la libertad de extracción de las cargas de los pecios cuando estas existan aún. Y que el CPUCH no debería prohibir rígidamente la extracción provisional del pecio, para poder estudiarlo, aunque se impusiera luego la posible restitución del mismo, para conservarlo, al fondo marino<sup>40</sup>.

La LNM copia el concepto de “hallazgo” (art. 368) de la LASHM (arts. 19 y 20) y le da rívido trato similar a esta, igual que vuelve a excluir como regla (art. 374) la posibilidad de que existan en aguas jurisdiccionales españolas ocupaciones lícitas de pecios. El liberal art. 379 de la LNM, que aplica el término “salvamento” a los pecios<sup>41</sup>, se acerca al CNUDM, pero encaja mal con otros artículos de su Sección. Nuestro Derecho tiene pendiente el reto de soltar el lastre del espíritu y letra de la LASHM, que se mantuvo, en gran parte, por la hoy solo parcialmente aplicable, para los pecios, LNM. Hay que adaptar esta, con rigor y cuanto antes, al CNUDM. Mientras no se haga, los jueces españoles están ya obligados, y será difícil, a aplicar este Tratado con preferencia a la LNM (arg. art. 218-1º LEC: “iura novit curia”).

## II. REFLEXIONES JURÍDICAS SOBRE ALGUNOS PECIOS ESPAÑOLES O EXTRANJEROS.

### I. El caso del pecio en Finisterre del buque Douro y su valiosa carga.

Antes de comenzar el comentario sobre algunos casos de pecios concretos, recordaré que he comentado en ocasión anterior<sup>42</sup> el caso de los intentos de la

40 La arqueología, según el Diccionario de la Lengua Española, es la “ciencia que estudia las artes, los monumentos y los objetos de la antigüedad, especialmente a través de sus restos”. Pero los “restos” de los objetos antiguos de un pecio no son, necesariamente, todo lo que llevaba el buque y que se encuentre allí todavía, sino puede que baste para la ciencia arqueológica una parte del tesoro, sin que necesariamente tenga sentido aplicarle a la otra parte el concepto de nuestras leyes de “dominio público”. Una opinión claramente crítica con la idea del CPUCH de mantenimiento de los pecios “in situ”, es la de MIRANDA GONÇALVES, R.: “Presente y futuro de la legislación del patrimonio cultural subacuático en España a raíz de la Convención de 2001 de la UNESCO”, en AA.VV.: *Tutela jurídica del patrimonio cultural* (coord. M.J. Roca y O. Godoy), Tirant lo Blanch, Valencia, 2021, pp. 98 y 124.

41 En la doctrina europea continental el “salvamento” se suele referir solo a buques en peligro y no a pecios. Vid. la monografía de BERLINGIERI, G.: “Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamenti di relitti della navigazione”, *Novissimo Digesto Italiano*, Torino, Vol XVI, 1969, pp. 342 a 661.

42 Vid. mi trabajo “Una concepción historicista..”, cit., pp. 120 a 131. Mi explicación es crítica al estudiar las búsquedas del Sussex con la torpe actuación de España y del Reino Unido, a diferencia de las explicaciones de otros autores allí citados (RUIZ MANTECA, R., AZNAR GÓMEZ, M.J.; o BOU FRANCH, V.E., etc.) que consideraron acertada la actuación de España y fueron en cambio muy críticos con la actuación de la empresa norteamericana Odyssey. No critiqué entonces la explicación de SAN JUAN, V., todavía más crítica con esta empresa que la de estos autores antes citados, ya que llega el autor a afirmar que el Sussex era solo un pretexto o un “buque fantasmal”, para descubrir y ocupar la Fragata de “la Mercedes”, y

empresa Odyssey por descubrir, entre 1999 y 2007, el pecio del HMS Sussex, buque británico y de guerra naufragado en febrero de 1694 cerca de Gibraltar con un importante tesoro, como muy ilustrativo caso del Derecho español bajo la Ley 60/1962 y el CNUDM.

Un pecio que aquí propongo considerar es el Douro, barco transatlántico británico<sup>43</sup>, que fue abordado casualmente por otro barco español y vasco, el "Irurac Bat", y se hundieron ambos tras el choque, un día de niebla y marejada, cerca de la costa gallega en Finisterre el 1 de abril de 1882, pereciendo ahogadas en total 73 personas (42 de ellas, tripulantes del Douro). El Douro volvía de Brasil cuando naufragó. Mucho después se supo que el buque Douro quedó en el fondo marino a 355 metros de profundidad, sin conocerse a qué distancia de la costa española. Un siglo largo después, en 1986, la Sociedad Comex solicitó a la Comandancia de Marina de la zona autorización para extraer objetos de este y otros barcos hundidos en la zona; surgieron dudas competenciales y oposición social a que se concediera la autorización, y finalmente, cuatro años después, en 1990, se denegó la autorización de extracción. Sin embargo, el 6 de junio de 1995 el sueco Sverker Hallstrom, que disponía de dos barcos, el Scorpio y el Deep Sea Worker, sí obtuvo la autorización para buscar genéricamente barcos hundidos en una zona próxima a la costa delimitada entre ciertas coordenadas que proponía la solicitud y que aceptó la Autoridad española de Marina<sup>44</sup>. Hallstrom localizó el pecio del Douro en 1995, parece que ayudado por un buzo local y con tecnología sofisticada, y sirviéndose de planos del barco proporcionados por la aseguradora "Lloyd's" para localizar en el pecio la caja fuerte, extrajo y recuperó un importante tesoro. Sin avisar a la Autoridad de Marina del descubrimiento ni de la extracción del tesoro e impidiendo o no colaborando en cualquier supervisión de lo hallado por dicha Autoridad. La carga, según la versión de la Guardia Civil, comprendía

---

para engañar a la vez, acaso, a los gobiernos español, portugués e inglés. No es convincente en absoluto este razonamiento de quien ignora tanto la ley española de 1962 como la vigencia sobre tales hechos del CNUDM. Es del todo inverosímil que el Reino Unido pactara con una empresa experta como Odyssey la búsqueda del pecio de un barco sin estar muy seguro este Estado de la existencia del pecio de ese buque de guerra, de su tesoro y de la zona aproximada donde naufragó. *Vid. Cazatesoros y expolios*, cit., pp. 192 a 197. Existe como una competencia doctrinal poco razonable para ver quién presenta a la empresa Odyssey como con más designios ilegales, malvados o maquiavélicos. Y no veo que nadie mire hacia la negligencia de nuestro Estado.

- 43 La información sobre el Douro la extraigo, por una parte, de tres autores diferentes, que han publicado dos trabajos en AA.VV.: *El expoliar se va a acabar* (editores A. YAÑEZ e I. RODRÍGUEZ TEMIÑO), Tirant lo Blanch, Valencia, 2018. Los trabajos son los siguientes: PENA PUENTES, R.C.; y DÍAZ OTERO, A.: "El expolio en Galicia en el marco legal del Patrimonio arqueológico", pp. 250-251; y GUASCH GALINDO, J.A.: "La Guardia Civil y la lucha contra el expolio arqueológico subacuático", pp. 414-415. Por otra parte, se ha ocupado del caso Douro, con versión sobre los hechos algo diferente de la que doy aquí y acaso con información jurídica menos consistente, también SAN JUAN, V.: *Cazatesoros y expolios*, cit., pp. 221 a 228.
- 44 La diversa explicación de SAN JUAN, V., parece negar que los buscadores del pecio y recuperadores del tesoro carecieron de permiso del Gobierno español, lo que no parece cierto. *Vid. Cazatesoros y expolios*, cit., pp. 226 a 228.

26.000 monedas de oro, 350 kilos de oro en lingotes y obras de arte, como esculturas y otras<sup>45</sup>.

Tras la recuperación de la carga, el capitán del barco recuperador, Paul Barbary, se despidió con un fax (en inglés, y parece que tardó meses en traducirse formalmente) agradeciendo las facilidades dadas a las autoridades españolas, declarando que el hallazgo se hizo a 18 millas de la costa en aguas internacionales, y que la recuperación se había hecho conforme a las prescripciones de la Asociación de Salvamento de Londres, que era representante del propietario de la mercancía. El tesoro o cargamento se depositó en una Isla del Canal de la Mancha y luego se empezó a vender su contenido por Internet, hasta que en 2013 la Guardia Civil consiguió cerrar esa página web. Se supo también de la subasta de bienes del Douro en conocidas casas de subastas de Londres. Las autoridades españolas y el público conocieron el suceso bastante después, el 9 de febrero de 1997, por un programa de la Segunda Cadena de la TV española, que no precisaba el lugar de la recuperación del pecio, pero que se hizo evidente en el programa con lo manifestado en imágenes y datos que se trataba del Douro. Se iniciaron entonces, en 1997, unas diligencias penales, que acabaron archivándose.

Lo primero que debemos preguntarnos es si el pecio y su carga, caso de haber sido hallados en aguas territoriales españolas, eran propiedad del Estado español. Desde el punto de vista de la letra de la ley (art. 29 LASHM), y sin haber entrado aún en vigor para España, en el momento del hallazgo (sucedido durante el año 1995), el CNUDM de 1982, hubiera sido claro que sí<sup>46</sup>. Sin embargo, esa parece una solución bastante simple e injusta en sí misma y contraria al CNUDM, cuya aplicación retroactiva hubiera sido defendible al naufragio de abril de 1882 pero solo desde la entrada en vigor del Tratado en España el 14 de febrero de 1997. Había al menos indicios, aparte del contenido del fax de despedida del capitán del barco recuperador, de que acaso estaban detrás de la operación de recuperación, que se inició además con respeto a la legalidad española, porque debió considerar el Sr. Hallstrom que el pecio podría estar en aguas territoriales españolas, personas con derechos de propiedad bien fundados sobre la carga del pecio ("propietarios identificables": art. 303-3º CNUDM, precepto que al menos tenía ya en 1995 autoridad moral). O sea, que era defendible que hubiera habido detrás del intento de recuperación, propietarios al menos de la carga y también del pecio hallado diversos del Estado español. Hundido el barco en 1882, y acaso financiando esa recuperación, podrían estar detrás esas personas con derechos:

45 El valor de la carga del Douro parece bastante reducido en la versión de SAN JUAN, V., ya que alude a que el barco transportaba oro en lingotes y monedas por valor de 53.000 libras esterlinas. *Vid.: Cazatesoros y expolios*, cit., p. 222.

46 En opinión, de SAN JUAN, V., que no es jurista y no menciona nunca en su libro el CNUDM, esta simplista opinión basada en el art. 29 de la LASHM era la claramente aceptable y el pecio y el tesoro se habrían hecho tras tres años de naufragado el Douro de propiedad del Estado español. *Vid.: Cazatesoros y expolios*, cit., p. 226.

un hijo o nieto del dueño del barco o de la carga, o causahabientes de ellos, o la aseguradora "Lloyd's" si se había subrogado en los derechos de aquellos, por ejemplo.

Así que, según el planteamiento tradicional de inspiración romanista del Derecho español, que acaso dejó cierta inercia en las autoridades españolas, lo lógico hubiera sido reconocer los derechos de estos extranjeros en desgracia y permitirles recuperar sus bienes del pecio heredados o adquiridos de otra manera (desde ese planteamiento tradicional la mercancía o tesoro del pecio era vendible por sus dueños, acaso al propio Sr. Hallstrom). Además, los abogados de este Señor que recuperó la carga esencial del pecio siempre hubieran podido oponer al Estado el art. 33-3º de la vigente Constitución española y alegar que el art. 29 de la Ley 60/1962 era inconstitucional, incluso originariamente (arg. arts. 30 y 32 del franquista Fuero de los Españoles de 17 de julio de 1945, no reformado en esto por la Ley Orgánica del Estado de 10 de enero de 1967), por confiscatorio de una propiedad privada. Bien es cierto que estas dos explicaciones tampoco eran seguras y parece un indicio de algún tipo de irregularidad el que los bienes se empezaron pronto a vender por Internet. Y parece un comportamiento desleal (pero no está claro que ilegal, si no se les exigió claramente en la autorización administrativa) con la Administración española, esta desde luego que demasiado pasiva, el que los recuperadores no comunicaran el descubrimiento del pecio y solo se despidieran después de asegurarse la posesión del tesoro recuperado<sup>47</sup>.

De modo que podemos concluir con varias apreciaciones. Primero, fue poco considerado tardar cuatro años (1986 a 1990) en contestar a la empresa Comex sobre la solicitud de autorización de extracción de objetos valiosos de un pecio extranjero, para además denegar la autorización y por presiones sociales de discutible justificación. Segundo, lo conveniente al interés español hubiera sido que la Autoridad de Marina, al instruir el expediente administrativo de recuperación del barco, que creo debió autorizar (una embestida de un barco español, en fin, es lo que había echado a pique al Douro, aunque la culpa del accidente no estaba del todo clara)<sup>48</sup>, hubiera afirmado que en principio la propiedad del barco hundido y de su carga eran o debían presumirse del Estado español conforme a la ley española de 1962, y que hubiera ido recabando dicha Autoridad la mucha información fiable que faltaba a nuestra Administración sobre la cuantía y titularidad de los bienes cargados en el pecio; y que hubiera impuesto, acaso bajo una fuerte fianza, condiciones estrictas para controlar los resultados de la búsqueda del pecio, y

47 En la versión de SAN JUAN, V., el ocultamiento y la mala fe de los rescatadores del tesoro fueron indudables. Vid.: *Cazatesoros y expolios*, cit., pp. 226 a 228.

48 La descripción del accidente y del doble naufragio está muy detallada en la explicación de SAN JUAN, V., que denota a lo largo de su libro tener bastantes y precisos conocimientos marineros o incluso históricos. Vid. *Cazatesoros y expolios*, cit., pp. 222 a 224. Explica también el autor que el naufragio tuvo en su momento gran repercusión en la prensa y que incluso fue mencionado en uno de los libros del gran escritor británico (polaco, de origen), con gran experiencia vital marinera, Joseph CONRAD.

su identificación, y para saber si se realizaba su hallazgo en aguas españolas (12 m.n. desde la línea de costa) o internacionales. O sea, en suma, que la Autoridad hubiera vigilado y “acompañado” las operaciones de extracción de la carga del pecio, lo que no se desprende como obligación suya con suficiente claridad de la Ley 60/1962.

Lo mejor habría sido que nuestro Estado se hubiera hecho, a través de eficaces condiciones impuestas en la autorización y eficaz y puntualmente exigibles en su cumplimiento, con la posesión del tesoro y hubiera declarado de entrada su propia y presunta propiedad patrimonial (arg. art. 29 LASHEM). Entonces, se hubiera obligado, sobre todo habiendo sido el hallazgo en aguas territoriales españolas, a los reclamantes a probar su propiedad del pecio o carga al menos ante la Administración y, en caso dudoso, ante los jueces españoles, y a probar en suma la suficiente consistencia de sus propios títulos jurídicos. De probar los reclamantes que el hallazgo se hizo en aguas internacionales, los jueces hubieran podido o no condenar al Estado a la entrega del tesoro a los reclamantes. Lo segundo, ya por su adquisición por ocupación ya, acaso mejor, por la suficiente consistencia de sus posibles títulos jurídicos de propiedad (argumento importante por la retroactividad del artículo 303-3º CNUDM, no vigente todavía al producirse el hallazgo en 1995, pero ya existente y con mucha autoridad moral e histórica). De conceder la razón los tribunales al Estado español, probado que el hallazgo fue en aguas territoriales españolas (12 m.n.) o sin poder probarse en qué aguas se produjo este, con base en el art. 29 de la LASHEM, otorgándole la propiedad del barco y de su carga, hubiéramos tenido jurisprudencia seria sobre esta en teoría importante Ley de 1962, aunque acaso ello hubiera deteriorado un tanto la imagen de España en el exterior. Se perdió una buena ocasión de crear jurisprudencia sobre pecios sumergidos y aumentar la seguridad jurídica en la materia. No llegó a haber un juicio civil serio y el penal iniciado fue más bien ilusorio y voluntarista. Se ha afirmado, con cierta exageración, que en este caso el Gobierno español hizo un “ridículo espantoso”<sup>49</sup>.

Los tres funcionarios españoles que nos informan sobre el supuesto “expolio” del Douro están convencidos de que fue un caso paradigmático de “expolio” ilegal. Pero ya se ve que la diligencia del Estado resultó sumamente mejorable para el difícil caso, y que, con regulación tan defectuosa como la de la Ley 60/1962, que ignoraba del todo cualquier idea de reciprocidad en este tipo de relaciones internacionales, las cosas no eran tan sencillas, habiéndose planteado además ya el conflicto bajo la vigencia de la Constitución de 1978 (arg. arts. 9, 33 y 93 y ss.). Y además, y en otro sentido, puesto que el tesoro estaba en una caja fuerte, este caso puede ser un ejemplo de que se puede en algunos o muchos supuestos recuperar la carga de un pecio sin, acaso, causar apenas daño al pecio y a su

49 Vid. SAN JUAN, V.: *Cazatesoros y expolios*, cit., p. 228.

valor o información históricos. Contra la idea, por cierto, que inspira el Convenio UNESCO de París de 2001. Se recobró el tesoro sin llegar a usar explosivos o sin perforar el casco del pecio. De todos modos, nadie se interesó en el caso del Douro, que se sepa, por la información histórica que pudiera haber proporcionado el pecio.

## 2. El caso del pecio del galeón español San Diego en Filipinas.

### A) *La búsqueda y recuperación del galeón y el tesoro del San Diego.*

La lejanía del archipiélago filipino quizás aconseja entre nosotros empezar recordando, con breves pinceladas, la historia de la pertenencia de ese archipiélago a la Monarquía española que duró desde 1521 hasta 1898<sup>50</sup>. Se inicia esta etapa española de Filipinas cuando Fernando de Magallanes<sup>51</sup>, portugués al servicio del Rey de España (negoció el viaje con Cisneros, ausente Carlos I), desembarcó (1521) en la Isla de Cebú, situada en este archipiélago entre el mar de China y el Pacífico. Inicialmente, hubo una compleja y difícil negociación con Portugal sobre las rutas utilizables por cada una de estas potencias marítimas del momento. La situación se fortaleció a favor de España cuando, en 1565, Miguel López de Legazpi consiguió, saliendo de México y atravesando el Pacífico, llegar a Cebú. En la isla de Luzón estaba Manila, un importante centro comercial, donde comerciaban malayos, chinos, hindúes y población de origen árabe. Se ha aludido a veces a que en ese momento se renovó la antigua “ruta de la seda”, de tanta importancia histórica, siendo por entonces potencias mundiales de primer orden tanto China como España. En 1571 se había fundado por López de Legazpi Manila como ciudad. En 1593 Felipe II había dado ya unas ordenanzas de cierta importancia. Las dificultades de España para mantener su dominio del archipiélago fueron importantes solo cuando en 1896 hubo una insurrección en Luzón, seguida de otras varias que llegaron a empalmar con la guerra sobre Cuba con EEUU. En agosto de 1898 capituló Manila ante los insurgentes. Y el Tratado de París de 10 de diciembre de 1898 puso fin al dominio español en Filipinas. Todavía un puñado

50 Me apoyo en la explicación de GARCÍA FERNÁNDEZ, M., en el concepto “Filipinas”, del Tomo 5º de AA.VV.: *Enciclopedia de Historia de España* (dir. M. ARTOLA), Diccionario temático, Tomo 5º, Alianza Editorial, 1991, pp. 523 a 524, y allí mismo, NAVA RODRÍGUEZ, M.T., sobre el concepto “Tratado de límites”, pp. 1156 a 1158. De interés son también el Prólogo de DESROCHES, J.P., y el apartado “Los galeones” de ORTIZ ARMENGOL, P., en AA.VV.: *El San Diego, un tesoro bajo el mar* (coord. J.P. DESROCHES y F. GODDIO), Elf-Cooperación española-CEPSA, 1995, pp. 22 a 34. En este libro, véase también la explicación histórica de Franck GODDIO, muy culto arqueólogo submarino y principal artífice del descubrimiento y recuperación del galeón San Diego, en las pp. 38 a 55. También hay información sobre la historia de Filipinas y la organización institucional de la colonia española allí en la Gran Enciclopedia LAROUSSE, Ed. Planeta, tomo 9º, 1988, pp. 4364 a 4367. En un enfrentamiento con los indígenas de Filipinas perdió la vida MAGALLANES, como se sabe. GODDIO empezó sus trabajos de arqueólogo submarino hacia el fin de la dictadura de Ferdinand MARCOS (1965-1986).

51 En septiembre de 2022 hemos celebrado en España la terminación de la primera vuelta al mundo protagonizada por MAGALLANES y culminada por el vasco Juan Sebastián ELCANO. Un resumen de la hazaña y de las vidas de ambos ilustres marinos puede consultarse en AA.VV.: *Enciclopedia de Historia de España* (dir. M. ARTOLA), tomo 4º, Diccionario biográfico, en voces redactadas por RUIZ JIMÉNEZ L. y por GARCÍA FERNÁNDEZ, M., pp., respectivamente, 515-516, y 271-272.

de españoles prolongaron una resistencia heroica en la Iglesia de Baler. Fueron “los últimos de Filipinas”.

Los galeones españoles transportaron durante 250 años (1565 a 1813) mucha plata extraída en Méjico y Perú (Potosí), por una vía muy extensa y peligrosa, donde hubo muchos accidentes y naufragios. La batalla naval hispano holandesa que produjo el hundimiento del galeón San Diego se produjo, reinando ya Felipe III, el 14 de diciembre de 1600, muy cerca de la pequeña isla Fortuna, situada en el archipiélago de las Filipinas. Sobre esta batalla veremos que hubo históricamente dos versiones bastante distintas sostenidas, respectivamente y ante todo, por los dos hombres que mandaron las dos flotas enfrentadas aquel día algo trágico para los intereses de España, en teoría vencedora en la batalla. Estos dos hombres fueron Olivert de Noort, holandés, y el español Antonio de Morga Sánchez Garay. Cada uno de ellos escribió un libro de éxito en el que recogió su versión de lo sucedido el 14 de diciembre de 1600 junto a la isla Fortuna. El primero tituló su libro “Descripción del penoso viaje” (1602) y el segundo incluyó su versión de la batalla en el libro “Sucesos de las islas Filipinas” (1609).

Olivert de Noort (1558 ó 1559 – 1627)<sup>52</sup> era dueño de una taberna en Rotterdam, marino con experiencia, y aventurero que había participado en expediciones marítimas que mezclaban el comercio y, ampliamente, la piratería<sup>53</sup>. Una flota financiada por comerciantes de Rotterdam y de Amsterdam, de cuatro navíos, de la que Olivert de Noort era, sin que se sepan bien las razones de ello, el almirante, partió de Amsterdam el 13 de septiembre de 1598. Los cuatro barcos de esta flota fueron el “Mauritius”, que era el nombre del Gobernador y navío almirante de 275 toneladas; el “Hendrik-Frederik”, barco vicealmirante de 350 toneladas; y dos navíos más pequeños, llamados “yates”, de unas 50 toneladas cada uno: el “Eendracht” (Concordia) y el “Hope” (Esperanza). Se embarcaron unos 250 hombres. A este peculiar almirante se le había hecho un empréstito de 200.000 florines y la recomendación, que no cumplió, de que procurara no perjudicar a España, para no poner en peligro la paz que con esta se esperaba tener desde las dos pujantes ciudades holandesas citadas.

Olivert de Noort había llegado, tras muchas peripecias, con solo parte de su flota (dos barcos) a las Filipinas el 16 de octubre de 1600 y la había anclado en el bahía de Albay, en la costa este de Luzón. Quizás esperaba atacar el galeón que iba a venir de Acapulco, el Santo Tomás, que se suponía portaría riquezas y un importante tesoro. Tras diversas vicisitudes, su llegada a Albay se conoció en Manila. La noticia de la flota holandesa, aunque ya solo con dos barcos, causó

52 Vid.: *El San Diego*, cit., pp 52 a 56.

53 Vid. SAN JUAN, V., quien presenta a Olivert de Noort sobre todo como pirata y bastante duro y cruel: *Cazatesoros y expolios*, cit. pp. 49 y 50.

temor en Manila y esta se dispuso a defenderse. La Audiencia, con competencias para ello que compartía con un Capitán general o Gobernador, ordenó armar una flota y ordenó prepararla para perseguir y rendir o terminar con los holandeses.

Aquí interviene el segundo protagonista principal de nuestra historia, Antonio de Morga Sánchez Garay (1559-1636). Felipe II le había nombrado, el 18 de agosto de 1593, consejero y lugarteniente del gobernador de Filipinas, Francisco Tello, cuando Morga tenía 35 años<sup>54</sup>. Morga, primeramente, al saber que había sido nombrado como almirante de la flota que se preparaba el competente marino Juan Ronquillo de Castillo, intrigó ante el gobernador para desacreditar a este. Aspiraba a sustituirlo. Morga, en teoría con grandes dotes de organizador, se encargó luego de preparar la flota que habría de perseguir a los holandeses. Entre otras medidas, requisó el San Diego, galeón mercantil y desarmado de unas 300 toneladas, que pertenecía a los comerciantes Luis de Belver y Antón Thomas. El San Diego fue armado para el combate con 14 cañones de bronce y su munición, y lo mismo se hizo con otro barco de menor tamaño (unas 50 toneladas), recién construido y que se bautizó como el San Bartolomé; a este se le pusieron diez cañones. Además, se embarcó gran cantidad de provisiones, de municiones y de pólvora. Aunque Morga no era militar ni tenía experiencia en combates navales, consiguió, con intrigas, que Tello, el gobernador, le nombrara almirante en secreto y sin publicidad alguna.

El 11 de diciembre de 1600 comenzó el embarque en los dos mencionados barcos. El San Diego fue elegido por Morga como navío almirante y en el mismo se embarcaron más de 450 personas, entre las que la mayoría eran soldados (algunos mercenarios), pero también 150 nobles y oficiales de la aristocracia española de Manila, así como tres eclesiásticos. El 12 de diciembre de 1600 levó anclas la flota de los dos barcos con el apoyo de dos embarcaciones indígenas. Se había instruido a Morga para que persiguiese a los barcos piratas lo más rápidamente posible. La flota permaneció anclada toda la jornada del 13 de diciembre, y Morga dio órdenes al capitán Alceda, con el que estaba enemistado, y que mandaba en el San Bartolomé, de que siguiera al San Diego y procurara atacar junto con él a la nave almirante de los barcos holandeses piratas, nave que era el "Mauritius", habiendo quedado a sus órdenes y las de Noort el "Eendracht".

Sobre la batalla naval sucedida entre españoles y holandeses ha habido una versión o explicación oficial, que se sabía discutida por algunos, y que fue elaborada sobre la base de las declaraciones de Morga, y que, aceptada por Felipe III, prevaleció durante casi cuatro siglos<sup>55</sup>. Y otra versión reciente y bastante

54 Sigo sobre todo la magnífica y creíble explicación de GODDIO, F.: *El San Diego*, cit., pp. 56 a 59.

55 Vid. esta primera versión oficial de la batalla, que figuró durante cuatro siglos en muchos libros, el resumen que ofrece GODDIO, F.: *El San Diego*, cit., pp. 64-65, y 74-75.

diferente, que las investigaciones sobre todo de Franck Goddio alumbraron, y versión deducida de las declaraciones secretas de testigos directos de los hechos que se encontraban en los archivos de la Casa de Contratación de Sevilla, y con datos de otros archivos holandeses o españoles (Biblioteca del Museo Naval de Madrid, y archivo de Simancas en Valladolid). Esta segunda versión de la batalla coincidió en esencia con las declaraciones o escritos de Olivert de Noort, del capitán Alceda, y de alguna autoridades de Manila del tiempo de la batalla.

Veamos primero la versión oficial y tradicional durante casi cuatro siglos del combate del San Diego. La flota española anclada en el puerto de la isla de Mariveles levó anclas al alba del día 14 de diciembre de 1600. El San Diego alcanzó al "Mauritius", lo cañoneó y abordó, iniciándose un duro y furioso combate con su tripulación que duró seis horas. El capitán Alceda, desobedeciendo las órdenes recibidas del almirante, no abordó al "Mauritius" y se limitó a perseguir al "Eendracht", que huyó hacia el sur. El almirante Morga dirigió toda la batalla desde el puente de mando del San Diego y acudiendo a todos los lugares en los que fue requerido o necesario. Sobre las 14 horas se declaró una vía de agua, probablemente porque el navío se habría dislocado por los numerosos cañonazos que había disparado durante la batalla. Además, hacia el final del encarnizado combate, se declaró un incendio en el "Mauritius", por lo que el almirante español dio orden de cortar las amarras de abordaje que unían a los dos barcos, con el fin de salvar a sus hombres y la artillería, y pensando llegar a la isla Fortuna, situada a dos leguas del lugar de la batalla. Sin embargo, tras navegar algunos centenares de metros, el San Diego, se fue a pique. El almirante Morga fue el último en arrojar al mar y nadó durante cuatro horas llevando en sus manos los dos estandartes arrebatados al enemigo. Un centenar de hombres logró salvarse alcanzando a nado la isla Fortuna y evitando los disparos de arcabuz y los cañonazos que con saña les disparaban los holandeses desde el "Mauritius".

Franck Goddio nos cuenta que investigó por encontrar en la versión oficial y tradicional de la batalla, que se conoció históricamente como la "Jornada de los holandeses", contradicciones y oscuridades y hasta una poco verosímil descripción del lugar exacto donde se dio la batalla<sup>56</sup>.

Resumiendo un tanto la batalla naval, conforme a la versión de Goddio<sup>57</sup>, cabe afirmar que Antonio de Morga, que había estudiado en la Universidad

56 Vid. de GODDIO, F., para su versión, fruto de una brillante investigación histórica, de la "Jornada de los holandeses": *El San Diego*, cit., pp. 38-39, 62-63 y 65 a 73.

57 El importante libro de 1995 de GODDIO, F., y otros sobre el galeón San Diego no lo había citado hasta ahora en mis trabajos anteriores, dado que lo compré en una librería de viejo en 2021 y desconocía su existencia. Además, he comprobado que no lo había citado ninguno de los otros autores españoles de trabajos sobre pecios que he venido manejando en los últimos años. Y finalmente, no conozco ningún libro o trabajo de historiador o de jurista español preocupado por los pecios que haya acogido la compleja versión sobre la batalla que ocasionó el hundimiento del San Diego y que, tras trabajosa investigación de GODDIO, F., puede darse hoy por segura en su verdad histórica esencial. Aunque el libro de este prestigioso autor y de

de Salamanca, pero que no era militar ni tenía experiencia alguna en combates marítimos, tomó varias decisiones erróneas antes y durante la batalla. Lastró mal el San Diego, pese a la aglomeración de personas, animales y pertrechos que dificultaban moverse por el barco, siendo el lastre desequilibrado, lo que, en el momento del enfrentamiento con el “Mauritius”, comandado por Olivert de Noort, parece que creó alguna dificultad en el uso eficiente de los cañones, que apenas se utilizaron desde el San Diego.

El San Diego levó anclas en plena noche sin prevenir al San Bartolomé de su salida, por lo que este segundo barco salió con retraso y llegó algo tarde a la batalla con el “Mauritius”. El San Diego buscó el abordaje del “Mauritius”, pero antes de alcanzarlo recibió dos andanadas de la artillería de este barco, que parece le dañaron seriamente. Finalmente, el San Diego sí que abordó al “Mauritius” pero no con acercamiento de costado, para echarle los garfios y sujetarlo bien, sino chocando de frente, lo que dificultó el abordaje y pudo ocasionar o agravar los daños del San Diego. Los holandeses, que no eran más que 59 y se supone que fatigados después de un viaje extenuante de más de dos años, al ver en el San Diego a unos 300 hombres muy armados y algunos con armaduras, se refugiaron todos bajo la cubierta. Hay que suponer que, como para descender bajo cubierta, los ocupantes españoles pasados al abordaje al “Mauritius”, que fueron solo unos treinta, hubieran debido bajar de uno en uno o de dos en dos, ese descenso hubiera sido, en principio, peligroso y no fácil de lograr con pleno éxito o con pocas bajas. En todo caso, los españoles se dan cuenta de que han ocupado el barco y se sienten vencedores, además de arrancar los pabellones holandeses de sus mástiles y de poner en uno de ellos el pabellón español, proclamando, entre gritos de ¡España! ¡España!, y afirmando Naveda, el Secretario de Morga, desde el San Diego, que el “Mauritius” ya pertenecía al Rey de España.

Por entonces, el San Bartolomé, al mando del capitán Alceda, ya había alcanzado el lugar de la batalla y, poniéndose al otro lado del “Mauritius”, le disparó con sus cañones una andanada a bocajarro, aunque los españoles que estaban en el puente de ese barco les pidieran que no dispararan más y les transmitieron la orden de Naveda, Secretario de Morga, de que el San Bartolomé perseguiera al “Eendracht”, que había huido y se encontraba ya a unas dos leguas de allí.

---

otros colaboradores suyos tendrá, cuando este trabajo vea la luz, tres décadas de existencia, es curioso y significativo que obras sobre la materia mucho más modernas sigan fieles a la versión errónea y tradicional de la batalla. Véanse, por ejemplo, FERNÁNDEZ DOMINGO, J.I.: *Los tesoros del mar*, cit., pp. 165-166; o también SAN JUAN, V.: *Cazatesoros y expolios*, cit., pp. 45 a 48. He comprobado también que la Gran Enciclopedia LARROUSE, en su versión española, en el “concepto “Filipinas”, ni en su tomo 9, 1ª edición. 1988, ni en el tomo 1º de Suplemento de 1993, no menciona tampoco ni el galeón San Diego, ni la importante batalla del 14 de diciembre de 1600, en la que se hundió el barco. La Wikipedia ofrece algunos datos ciertos sobre la batalla del 14 de diciembre de 1600, pero para nada explica que durante cuatro siglos se aceptó oficialmente una versión de la misma que hoy sabemos sustancialmente falsa. La versión verdadera de la batalla sí puede encontrarse en un libro francés, pero de un colaborador de GODDIO, F., lo que resulta lógico. Vid. DESROCHES, J.P.: *Trésors des galions*, Ed. Réunion des Musées Nationaux, París, 1994, pp. 31 a 33. La buena investigación histórica requiere la localización y estudio serio de los mejores libros o documentos.

Algunos de los ocupantes del barco holandés volvieron a pasar al San Diego con intención de entregar al almirante Morga los pabellones holandeses ocupados y de recibir órdenes del mismo. Sin embargo, se sorprenden cuando encuentran a Morga escondido y protegido entre unos colchones de kapok, lívido y prostrado e incapaz de impartir orden alguna. Acaso por miedo o por la impresión de los cañonazos recibidos y del duro choque de los dos barcos. Durante cinco horas Morga es incapaz de emitir orden alguna y ni los suboficiales se atreven a sustituirle, ni los soldados intentan nada aún al paso de tanto tiempo. Morga estuvo todo ese tiempo mudo, y los holandeses, que habían llegado a ofrecer la rendición y a solicitar gracia, se fueron envalentonando y hasta empezaron a disparar a los españoles.

En cierto momento, tras esa prolongada parálisis de tan singular batalla, se corre el rumor de que se ha abierto una vía de agua en el San Diego, acaso por el choque de los dos barcos o por haber alcanzado alguno de los cañonazos recibidos al barco por debajo de la línea de flotación. La vía de agua es importante y los oficiales informan pronto de que es imposible repararla, en parte por la gran cantidad de objetos que atiborran las bodegas, en las que resulta casi imposible moverse con cierta agilidad. Además, el "Mauritius" empezó a arder, según Goddio, porque probablemente Oliviert de Noort recurrió a esta antigua argucia marinera de escapar de un abordaje provocando un incendio del propio barco y asustando así a los enemigos. Solo en este momento Morga sale parcialmente de su prolongada postración y ordena cortar las amarras entre el San Diego y el "Mauritius", con la idea de que el primero se dirija rápidamente hacia la isla Fortuna. El padre jesuita Diego de Santiago, al escuchar esa orden, le advierte a Morga de que lo procedente sería apropiarse del todo del "Mauritius" y pasar allí a todos los hombres desde el San Diego para salvar sus vidas. Sin embargo, Morga, poco lúcido aún, repite la orden fatal de cortar las amarras entre los dos barcos, y así se hace.

Uno de los testigos presenciales de la batalla, que había pasado al "Mauritius", declaró que, una vez cortadas las amarras, y "desempotrados de nosotros", el San Diego navegó unas 120 brazas hacia la isla Fortuna y se hundió en seguida "como una piedra". Se ahogaron más de 350 personas, algunas sin tiempo de quitarse sus armaduras, y de las que unas 60 personas pertenecían a la más alta nobleza española de Manila. Muchos intentaron subir al "Mauritius" inútilmente, pues fueron todos muertos, cruelmente, con lanzas o a tiros por los holandeses.

Se salvaron, alcanzando a nado la isla Fortuna unas cien personas y entre ellas, Antonio Morga, quien habiendo sido uno de los primeros en saltar al agua, fue ayudado por su secretario y otros dos marineros a llegar hasta la mencionada isla. Morga había tenido buen cuidado de llevar consigo los estandartes holandeses del

“Mauritius” arrebatados por sus hombres. Goddio nos explica que temía por su vida. Sabía bien que la cobardía frente al enemigo podría llevarle, si se probaba, al patíbulo<sup>58</sup>. Desde un promontorio de la isla pudo contemplar en la distancia que el capitán Alceda, al mando del San Bartolomé, y tras una persecución de dos horas al “Eendracht”, se había hecho con este barco, tras abordarlo, derrotar a los holandeses en combate, matar a muchos y conseguir la rendición de los demás, bajo palabra de respetar sus vidas. Era falsa, por tanto, la imputación de desobediencia de las órdenes de Morga por el capitán Alceda, que parece se incorporó a la versión oficial de la batalla, y en todo caso, la valerosa victoria de este aquel día parece que le libró de todo procesamiento penal. Por otra parte, Olivier de Noort logró extinguir el incendio que él mismo había provocado y huyó con un aparejo improvisado para el “Mauritius”, encantado del feliz desenlace de la batalla tras el increíble cambio de la situación sucedido en su beneficio. Consiguió después culminar su vuelta al mundo, tras esta peculiar batalla naval, y otras que no narro, llegando a Rotterdam el 28 de agosto de 1601, con solo otros 8 supervivientes en el “Mauritius”<sup>59</sup>.

El poder español en Filipinas quedó debilitado por la pérdida sufrida de militares, soldados y cañones (algunos se habían sacado de la fortaleza), tras la “Jornada de los holandeses”. Se robusteció y consolidó con una nueva batalla naval en Playa Honda, al norte de Manila, en la que los barcos holandeses fueron hundidos por los barcos españoles, dirigidos por el ya viejo pero experto marino y militar, que fue Juan Ronquillo, aquel que Antonio de Morga había, con sus intrigas, desechado o excluido años antes como incompetente<sup>60</sup>. Según Pedro Ortiz Armengol las agresiones marinas holandesas a España en Filipinas solo terminaron cuando España reconoció en 1648 la independencia de Holanda.

Antes de 1985 Goddio nos cuenta que, colaborando al parecer con las autoridades de Filipinas, había realizado, durante 8 años, búsquedas, estudios y recuperaciones de varios juncos chinos de los siglos X al XVI, de galeones españoles del siglo XVII que solían dirigirse a Acapulco con valiosas cargas, y de

58 Vid. PÉREZ MALLAÍNA BUENO, P.E., quien explica que durante los siglos XVI y XVII solo se ejecutó a algún general marino (como en 1634, a don Juan de BENAVIDES, por su poco valor y pericia en una batalla frente a una flota holandesa, que le derrotó) por cobardía ante el enemigo, que había conducido a una derrota de las armas y barcos del Rey. Pero en muchos otros casos de negligencias en naufragios o incluso de abandono del buque en peligro antes de tiempo, hubo bastante benevolencia de los tribunales por pertenecer los altos militares a la aristocracia y tener grandes vínculos e influencias personales. Vid.: *Naufragios en la Carrera*, cit., pp. 179 a 196.

59 GODDIO, F., se interesó ampliamente también por la vida de los dos principales protagonistas de la batalla del 14 de diciembre de 1600, hasta su muerte, materia de interés pero que excede de los propósitos de este trabajo. Vid.: *El San Diego*, cit., pp. 76 a 79. Antonio de MORGÁ acabó siendo en un destino o cargo posterior en Perú, un personaje poderoso, vicioso y algo corrupto, como explica DESROCHES, J.P.: *Trésors des galions*, cit., pp. 64-65. En esa misma obra el autor incluye a Olivert de NOORT entre otros aventureros de los mares, sin llegar a calificarlo como pirata, vid.: pp. 35-36.

60 Es incierta, por tanto, la afirmación de FERNÁNDEZ DOMINGO, J.I., de que desde la batalla naval de diciembre de 1600 los holandeses ya no volvieron a atacar el dominio español en las Filipinas. Vid.: *Los tesoros del mar*, cit., p. 166.

un navío de la Compañía inglesa de las Indias perdido en 1761. En 1985 Goddio, ya inmerso en esta tarea, fundó el Instituto Europeo de Arqueología Submarina. En 1989 en una conversación suya con Gabriel Casal, entonces Director del Museo Nacional de Filipinas, decidieron buscar el galeón San Diego.

En el libro de 1995 sobre el San Diego, Goddio dedica el capítulo segundo a la búsqueda y descubrimiento del pecio, bajo el título de "Misión científica". Goddio había sobrevolado la isla Fortuna en 1986, que todavía estaba desierta. Cuando volvió en 1990 ya había un faro en su parte más alta y un complejo turístico. La isla Fortuna tiene una milla de larga con tres pequeñas cúspides y una única playa de arena coralina blanca en la parte sur-este de la isla. La cara oeste es un acantilado en picado sobre el mar. La zona circundante de la isla tiene escasa profundidad (unos setenta metros) y un fondo fangoso y con corales y abundante fauna marina. Goddio, hijo de un marino, llegó en 1990 a la isla con el catamarán "Kaimiloa", adaptado para tareas de arqueología submarina. Antes de iniciar la expedición Goddio había conseguido que la Fundación Elf, en concepto de mecenazgo, ofreciera la financiación de la apasionante empresa de la búsqueda del San Diego.

El libro de 1995 sobre el San Diego nos enseña que cinco años de pasión y dura labor de un equipo franco filipino liderado por Franck Goddio consiguió la admirable recuperación del pecio del galeón y de su preciosa carga<sup>61</sup>. Además, una de las enseñanzas importantes que nos muestra el libro es el gran valor que tienen los archivos históricos, no solo, como ya he explicado, para restituir la verdad histórica cuando ésta ha sido interesadamente falsificada, sino para delimitar y acotar con gran precisión, en algunos casos como este, la zona en la que buscar un pecio, acotación precisa que facilita su hallazgo, acaso incluso es lo que lo hace posible, y abarata el coste económico y el de esfuerzos y peligros de toda la operación.

En efecto, de haberse partido de las afirmaciones creídas durante cuatro siglos de que Morga había nadado durante cuatro horas para recorrer las dos leguas que él afirmó que había desde el lugar de la batalla hasta la playa de la isla Fortuna, quizás Goddio hubiera debido fijar como zona de búsqueda una de entre ocho o quince kilómetros de ancha y tres de larga, acaso con zonas ya de profundidad mayor a la de 70 metros que había de promedio en los alrededores de la isla. O sea, una extensión a explorar de entre 24 y 45 kilómetros cuadrados, como digo con subzonas acaso de importante profundidad (cerca de Filipinas hay alguna fosa de más de diez mil kilómetros de profundidad). Esa hubiera sido una búsqueda de gran dificultad. En lugar de ello, la extensión de búsqueda fue acotada por Goddio como una zona paralela a la isla Fortuna de forma rectangular y de tres kilómetros de largo por dos y medio de ancho (o sea, 7,5 kms. cuadrados). Morga había

61 Vid.: *El San Diego*, cit, pp. 27, y pp. 82 a 103.

indicado que la batalla se libró a legua y media o dos leguas de la isla. En aquella época había varios tipos de legua: inglesa, francesa, portuguesa y española, esta última larga o corta. Goddío<sup>62</sup> calculó que incluso tomando la legua más corta de todas, el naufragio se habría producido al menos a 8 kilómetros de la isla Fortuna. Y la costa de Luzón quedaba a solo dos kilómetros. No tenía sentido que para no ahogarse los náufragos nadaran 8 kilómetros en aguas bastante movidas pudiendo salvarse nadando solo dos. Además, el piloto del San Diego, que se había salvado, dio testimonio de que el naufragio había sido a media legua de la isla y no a dos. Tampoco era creíble que 59 holandeses hubieran podido hacer frente durante cinco horas a 350 oficiales y soldados que seguían en el San Diego cuando se abrió una vía de agua y el galeón se fue a pique.

El “Kaimiloa” llegó al lugar de la prospección el 23 de marzo de 1991 dotado, entre otros instrumentos, de potentes magnetómetros de resonancia magnética nuclear ultrasensibles, desarrollados por la Comisaría de Energía Atómica, que medirían de continuo el campo magnético terrestre e intentarían detectar las más de mil balas de cañón de hierro colado y los cañones de bronce. Se usaron también potentes bombas succionadoras de agua o de sedimentos, cuyos residuos eran evacuados mediante unos tubos anchos y de doce metros de largo. Las personas del equipo de búsqueda eran seis, dos de ellas proporcionadas por el Museo Nacional de Filipinas. Tras cuatro semanas de búsquedas, que ofrecieron diversas enojosas dificultades, sobre todo si las corrientes marinas se mostraban muy fuertes, el descubrimiento se produjo en la primera quincena de abril de 1991. El San Diego yacía, un tanto disgregado pero sin haberse partido, a cincuenta metros de profundidad y a un kilómetro doscientos metros de la costa este de la isla Fortuna.

El 15 de enero de 1992 se iniciaron las operaciones de extracción de objetos. Hubo dos etapas en la excavación y recuperación del pecio. La primera, desde enero de 1992 hasta mayo de 1992, pero continuando varios meses la labor de limpieza, inventario, estudio y restauración de los objetos recuperados del pecio. La segunda etapa, en la que aparecieron nuevos barcos de apoyo al “Kaimiloa” duró hasta abril de 1993. Intervinieron inicialmente, submarinistas y, en total, 52 personas de muy diversas profesiones, incluidos cineastas. Las labores de buceo se encomendaron sobre todo a especialistas franceses del Instituto Europeo de Arqueología Submarina. Hubo bastantes filipinos también, pero parece que ningún español. El “Kaimiloa” estuvo asistido en la primera etapa por un remolcador grande y otro más pequeño (el Cargo Lift) y por un pequeño submarino de dos plazas (el Smal). En la segunda etapa (1993) de recuperación del pecio, se usaron los barcos Río Das Contas, fletado en Singapur, y el pequeño remolcador Solmar.

---

62 Vid.: *El San Diego*, cit., pp. 65-66.

Mucho de ello se puede ver bien fotografiado en el libro de 1995. Para las fotografías y la filmación se usó un robot submarino teledirigido y atiborrado de cámaras y proyectores de iluminación. Los trabajos de búsqueda del galeón se hicieron siempre de día, tras comprobar que la búsqueda de noche resultaba impracticable. En la excavación submarina, no faltaron momentos de peligro y sustos. Uno de los submarinistas tuvo deficiencias en el equipo de inmersión y fue encontrado en coma por un compañero, aunque consiguió salvarse. No se van a describir aquí las tareas del fondo marino y los métodos muy cuidadosos de la extracción de los objetos hallados, por razones de espacio, y me detendré un poco más en la carga que se fue extrayendo del pecio del San Diego.

El galeón yacía en el fondo marino sobre un montículo de coral, habiéndose disgregado un tanto. Cientos de jarras o tinajas esparcidas formaban como una corona alrededor de los restos del San Diego, siendo visibles muchos otros objetos irreconocibles al estar, de momento, cubiertos de sedimentos, y entre ellos algunos cañones sí reconocibles por su forma característica. Según frase de Goddio, “pocas piezas de cerámica estaban rotas y el conjunto era majestuoso”. Fueron apareciendo porcelanas de China de la época Ming, del reino del emperador Wanli (1573-1620)<sup>63</sup>; cerámicas de España y de Filipinas; medallones y monedas de plata o de bronce; joyas de oro; empuñaduras de espadas españolas o de sables japoneses; morriones de bronce; candelabros; platos y fuentes de plata; elementos del cordaje; poleas y piezas de plata; etc. Se encontraron todos los cañones que estaban documentados. Se encontró el astrolabio de a bordo intacto (solo hay unos sesenta en todo el mundo). Y se encontró un instrumento de navegación con una brújula. También se encontró el timón de la nave y varias importantes piezas de madera. La quilla y el fondo de carena estaban en un estado de conservación excepcional. Llegó el momento de la limpieza del balastro y del estudio de la arquitectura naval del fondo de carena. Se fueron exhumando, día tras día, los vestigios de madera del galeón. Se hicieron tomas de muestras de cotas y de muestras de madera y elementos de madera del galeón. Había resultado imposible intentar dibujarlos bajo inmersión. Pero una vez estudiadas estas piezas de madera, y dibujadas, en la superficie, se bajaban luego al fondo para preservarlas y se cubrían de arena. Y esto porque la madera mucho tiempo sumergida en agua salada, si no se somete a un tratamiento muy complejo, se deteriora irremediabilmente al contacto con el aire.

También se encontraban, en el pecio, de vez en cuando, huesos humanos, pero más bien pocos. Se concluyó al respecto que los huesos humanos encontrados

63 No conocemos en Occidente muchos pecios con colecciones de porcelana china valiosa. Uno interesante es el pecio del barco holandés “Geldermalsen”, hundido frente a las costas de Sicilia en 1707 y descubierto hacia 1985 por el marino inglés Michael HATCHER, quien ocupó el tesoro con total libertad, también con lingotes de oro, y lo vendió en gran parte mediante subastas en la empresa “Christie’s” de Amsterdam. Narra estos hechos, en tono muy crítico, AZNAR GÓMEZ, M.J. en su libro: *La protección internacional*, cit., pp. 76 a 79.

debían de pertenecer, como máximo, a 19 cadáveres de personas ahogadas en el naufragio o hundimiento del buque<sup>64</sup>. O sea, 19 de las 350 personas que se sabe que se habían ahogado. Esto tiene explicación, dado que, si se recuerda lo narrado sobre la batalla, al hundirse muy rápidamente el San Diego, la mayoría de los que estaban en el mismo intentaron salvarse nadando, pero no todos, ni mucho menos, pudieron lograrlo, además de que algunos, como vimos, intentaron subirse al "Mauritius" para no ahogarse, y fueron muertos por los holandeses<sup>65</sup>.

Objetos del pecio se habían disgregado por causa de las "bromas" (moluscos vermiformes que devoran los bosques sumergidos), de la corrosión, de las corrientes, de los ataques corrosivos químicos y electrolíticos. Al finalizar esta parte del libro sobre el San Diego (capítulos 1º y 2º), Goddio califica el descubrimiento y recuperación del pecio de este barco histórico de "ejemplar"<sup>66</sup>.

A partir del capítulo tercero del libro, se dedican 250 páginas (pp. 128 a 378), escritas por cualificados especialistas, a ir describiendo y explicando el valor artístico e histórico, adornados con espléndidas fotografías y esquemas, de la construcción de los galeones y del San Diego, en particular (cap. 3º); a la vida a bordo de ese barco y las diversas monedas que se encontraron con el pecio (cap. 4º); al armamento, incluidos los hermosos cañones del San Diego (cap. 5º); a las especias transformadas y transportadas (cap. 6º); a las artes de mesa, joyas y objetos de devoción con la influencia, en casos, de la cultura de Méjico (cap. 7º); y a las preciosas porcelanas chinas (cap.8º)<sup>67</sup>. La última parte de nuestro libro está dedicada a informar sobre los archivos (parte de gran interés, encargada a Patrick

---

64 Sobre esta cuestión de los ahogados, su número y la forma en que sucedió, con el hundimiento del San Diego, véase el libro: *El San Diego*, cit., p. 95 y sobre todo, p. 175.

65 El libro sobre el San Diego de 1995 da incluso información sobre los huesos de animales que se encontraron en el pecio, donde incluye los huesos de, por ejemplo, cerdos, bueyes y gallinas, a veces como carne guardada en vasijas. *Vid. El San Diego*, cit.: p. 184.

66 Franck GODDIO es una autoridad mundial en arqueología submarina, temo que no suficientemente reconocido por los arqueólogos españoles (quien esto escribe, jurista, también ha tardado mucho en conocer alguno de sus trabajos). Ofrezco algún dato sobre su trayectoria. Queda explicado en el texto que en 1985 creó, como persona jurídica privada o asociación sin ánimo de lucro, el Instituto Europeo de Arqueología Submarina (IEASM). El libro sobre el San Diego de 1995, que aquí se ha utilizado, se publicó con ocasión de la Exposición realizada en Madrid entre mayo de 1995 y octubre de 1995, con parte de los tesoros del galeón y en estrecha colaboración con el Museo Nacional de Manila, propietario al parecer de muchas de las piezas exhibidas. Otra Exposición parecida había organizado GODDIO en París en 1994-1995; otra en Nueva York (noviembre de 1996-febrero de 1997); otra en Berlín (junio a octubre de 1997); y otra en Manila (de febrero a abril de 1998). Con ocasión de la Exposición de Madrid, GODDIO recibió el 22 de abril de 2008 la insignia de Caballero de la Legión de Honor, impuesta por el entonces embajador de Francia en España Don. Bruno DELAYE. En el año 2000, en la Bahía de Abukin, a 6,5 kilómetros de la costa egipcia, descubrió GODDIO la ciudad sumergida de Tonis Heraclion. Y ha seguido con otras expediciones e investigaciones en esa misma bahía, y en Alejandría y, de nuevo, en Filipinas. En 2003 GODDIO cofundó el Centro de Arqueología Marítima de Oxford (OCMA), que forma desde entonces parte de la Universidad de Oxford, en la que ha ejercido como profesor visitante. Muy elogiosamente se refiere a GODDIO también SAN JUAN, V.: *Cazatesoros y expolios*, cit, pp. 52 a 54. No falta alguno para quien GODDIO es uno más de los "cazatesoros". De haberse informado jurídicamente, acaso habría debido considerar el pedir permiso a España para el rescate del pecio.

67 Sobre la importancia y circunstancias del comercio de las valiosas porcelanas chinas en el siglo XVI, cuando tanto China como España era potencias poderosas, *vid. DESROCHES, J.P.: Trésors des galions*, cit., pp. 82 a 97.

Lize (pp. 371 a 375)); sobre el estado de los lugares arqueológicos; y a las técnicas de restauración de los diversos objetos (parte igual de gran interés y calidad: pp. 378 a 383). Hay también una importante bibliografía al final del libro. Bajo el mencionado concepto de “archivos”, Patrick Lize da una valiosa información de la que disponía por entonces sobre casi cuatro mil barcos de diversos países naufragados por accidentes, tormentas o batallas navales. Explica que cuando fue contratado en 1985 tenía ya una lista de más de 250 barcos perdidos en las costas de Filipinas.

#### B) Reflexión jurídica sobre el pecio y el tesoro del galeón San Diego.

El libro colectivo de 1995 sobre el San Diego, incluidas la explicaciones introductorias firmadas por diversas personalidades y autoridades en el inicio del libro, no entra en absoluto en cuestiones jurídicas, ni llega a afirmar claramente a qué Estado o empresa se atribuyó la totalidad o la parte principal de la propiedad del pecio y de su carga (esta, como de costumbre, lo más valioso e interesante).

Se ha sostenido<sup>68</sup>, con parte de razón, que de la carga del San Diego, el 70% fue depositado en el Museo Naval de Madrid y el 30% fue depositado en el Museo Nacional Filipino, salvo algunas piezas llevadas al Museo Guimet de París.

Con mayor exactitud cabe afirmar que hubo<sup>69</sup> un contrato entre “World Wide First Company” (WWF, tras la que estaba Goddio), con financiación de la empresa petrolera Elf, que se reservó, la primera, el 70 % del material recuperado del naufragio, y el Museo Nacional de Filipinas (NMP), que se reservó como cotitular el 30% restante (ese 30% estaba integrado por los hallazgos de especial singularidad). Del 70% de WWF todavía 100 piezas de cerámica se donaron al Museo Guimet de arte asiático de París y algunas piezas más se donaron al Museo Naval de Madrid Sothby's. De ese 70% se hizo una valoración para Caja Madrid (hay que suponer que hoy sucedida por Caixa Bank, que absorbió a Bankia en 2010-2011) y para la Comunidad Autónoma de Madrid (con división en 17 lotes), tras la cual Caja Madrid (Caixa Bank, al final) adquirió por compraventa dos terceras partes de los hallazgos y la Comunidad Autónoma una tercera parte de ese porcentaje. Con las excepciones señaladas, por algunas donaciones hechas,

68 Vid. FERNÁNDEZ DOMINGO, J. I.: *Los tesoros del mar*, cit., p. 165. Existe en internet un reportaje de 27 de junio de 1999 del periodista Juan FRANCÉS, en *El País*, según el cual la Fundación Caja de Madrid y el Gobierno autonómico madrileño habrían invertido 5,8 millones de dólares, unos 800 millones de pesetas de esa época, para la compra en 1998 del tesoro del San Diego, y se añade que el 70% del gasto procedió de la citada entidad financiera. En la Resolución 33/2007, de 12 de marzo, de la Subsecretaría de Defensa se publica un Convenio de depósito provisional en el Museo Naval de Madrid de algunos restos del San Diego entre el Ministerio de Defensa y la Comunidad Autónoma de Madrid, en BOE, nº 68, de 20 marzo de 2007. Y veremos más datos, coherentes con estos, que me ha remitido el Director del Museo Naval de Madrid.

69 En septiembre de 2024 escribí, con error, a D. Marcial GAMBOA PÉREZ PRADO, Director del Museo Naval de Madrid, y al poco tiempo obtuve la respuesta con la información que reflejo en el texto y que recibí, en carta muy amable y supongo que por orden del nuevo Director, del funcionario D. José María MORENO MARTÍN. Se me indica que al llegar mi solicitud el Director era ya el Almirante D. Enrique TORRES PIÑERO.

el dominio del tesoro se repartió entre NMP (30%), Caja Madrid (46,66 %) y la CA de Madrid (23,33%). Ninguna ventaja económica obtuvo la empresa Elf, que financió el rescate. El Museo Naval de Madrid es hoy depositario de los hallazgos de las dos entidades españolas propietarias, según unos convenios de 12 de abril de 1999. La Comunidad Autónoma de Madrid inició el 2 de junio de 1999 un expediente de declaración de los hallazgos como Bienes de Interés Cultural, que no está concluido todavía. Hay una "anotación preventiva" en el Registro del Ministerio de Cultura.

La idea del reparto, muy compatible con las nociones pragmáticas del tradicional Derecho del almirantazgo británico y norteamericano, chocaría en cambio con una pretensión de que alguna ley o tratado internacional pretendiera atribuir a la carga del San Diego la naturaleza de bien de lo que en el Derecho español y en otros derechos, se califica como "dominio público", que debe entenderse siempre inalienable por el Estado titular. Pero parece claro en los hechos que para el Estado filipino y Goddio el rescate fue un caso de ocupación según el Derecho del almirantazgo y por "salvage law", y sin "dominio público" alguno. Para nada se tuvo en cuenta la posible propiedad de España sobre el pecio y su carga. Se nos privó a los españoles de "nuestro" pecio con exquisito respeto a las reglas arqueológicas.

Una cuestión que tiene utilidad proponer es la de si España pudo plantearse con fundamento una reivindicación o reclamación judicial, pongamos que en 1991-1994, contra el Estado filipino o contra Goddio, o contra ambos, sobre el pecio y la carga extraída del galeón San Diego.

El descubrimiento del pecio sucedió, como vimos, en abril de 1991. Podría inicialmente parecer más bien que, en esos momentos, no tendría fundamento serio esa reclamación del pecio de España contra el Estado filipino o contra Goddio. No, desde luego, desde la LASHEM de 1962, que no contemplaba en absoluto pecios españoles situados en aguas territoriales de otros estados. Y por otra parte, en aquellos momentos todavía no obligaba ni reconocía derechos el CNUDM de 1982 (art. 303-3°) ni a España ni a Filipinas, pese a su vigencia general (logro de 60 ratificaciones) desde el 16 de noviembre de 1994. Y ello, dado que para España solo supuso derechos derivados de ese tratado desde su ratificación en el 14 de febrero de 1997; e igualmente, para Filipinas, solo podría haber supuesto obligaciones (la de restitución del pecio o de su carga) desde el 16 de noviembre de 1994, momento de inicio de su vigencia general, y sabiendo que este Estado lo había ratificado poco antes, el 8 de mayo de 1994. El art. 303-3° CNUDM no era invocable en 1991-1994 por España contra el Estado filipino. Sin embargo, a partir el 14 de febrero de 1997, entiendo que sí hubiera sido ya aplicable retroactivamente el art. 303-3° CNUDM a una reivindicación de

España, de intentarse, como explicaré posteriormente. La táctica procesal más útil a España habría sido esperar a ratificar y publicar en el BOE el CNUDM y luego plantear la reivindicación judicial. Además, el CNUDM sí había alcanzado vigencia genérica, como he advertido, desde el 16 de noviembre de 1994, fecha desde la que vinculaba ya al Estado filipino, ya miembro del Tratado.

Por otra parte, la Ley española 60/1962, atribuyendo al Estado español todos los pecios hundidos en las aguas jurisdiccionales españolas tras tres años del hundimiento del barco (arts. 29, 30 y disposición transitoria 1ª), dejaba sin solución alguna la suerte de un pecio de origen y dominio español pero hundido a muchos miles de kilómetros de la actual España. Tampoco alcanzaba al lejano pecio del San Diego la declaración, ya vigente en 1991, de los artículos 40-1º y 44 de la LPHE de 1985, de pertenecer al PHE, y acaso como bienes de “dominio público” inalienables, los muebles de “interés histórico o arqueológico” que se encontraran en el “mar territorial” español o en su “plataforma continental” (12 m.n. ó 200 m.n., respectivamente, desde la línea de costa).

Además, el San Diego se había descubierto en aguas territoriales filipinas, concepto de antiguo origen consuetudinario ya existente antes de la vigencia concreta del CNUDM. Y lo que hubiera dejado solo como posible título jurídico al Estado español para la reivindicación del San Diego, incluso antes del 14 de febrero de 1997, sería la discutida costumbre jurídica internacional (no mencionada en absoluto en la Ley española 60/1962) según la cual los buques de Estado y de guerra gozarían de inmunidad de jurisdicción y, por tanto, serían reclamables por sus estados dueños. Pero, incluso frente a ese discutible argumento, parece además que aún más discutible en 1991 que hoy en día, todavía cabría alegar, por parte del Estado filipino, que en el libro de 1995 sobre la Exposición en Madrid relativa a la carga del pecio del San Diego, en sus primeras páginas de prólogos, se recogen unas declaraciones de SM. el Rey D. Juan Carlos, y del Ministro de Defensa, D. Julián García Vargas, ambos víctimas de la política española de desidia y de sus inspiradores, declaraciones de congratulación por la celebración de la Exposición, pero que bien hubieran podido interpretarse en un proceso judicial civil como una derelicción de la propiedad del San Diego y su tesoro por parte de España, o de reconocimiento tácito de la propiedad del galeón a favor del Estado filipino.

En otro sentido, cabe afirmar que en el momento en que escribo este trabajo (diciembre 2023 a otoño 2024) Filipinas no ha ratificado el Convenio UNESCO de 2001, con lo que no le habrían afectado en 1991, ni antes, las engorrosas y discutibles obligaciones que este Convenio impone a los que lo ratifican, como la de la obligación genérica de dejar “in situ”, en el fondo del mar, en principio, los pecios descubiertos y, según algunos, incluso sus cargas.

Algo dudoso puede resultar hoy saber cuál pudiera ser en 1991 el título jurídico del Estado filipino para adquirir el pecio y carga del San Diego. En Filipinas en el año 1949, poco después de la terminación de la Segunda Guerra Mundial y la consiguiente ocupación por Japón del Archipiélago, se dictó una ley (Ley n° 386 de la República) en la que se publicó un Código civil casi idéntico a nuestro C.C. de entonces<sup>70</sup>. Pero sabemos que en muchas parcelas importantes ese C.C. no sigue ya vigente, al haber sido desplazado por jurisprudencia al estilo y con los conceptos propios del “common law” estadounidense y aún más, a nuestro efectos, del Derecho del Almirantazgo, ya que los EEUU, como se sabe, es potencia culturalmente hegemónica en aquel lejano país desde hace más de un siglo. En tres generaciones se ha perdido allí casi por completo el uso del castellano. Hoy Filipinas es un interesante laboratorio de la fusión gradual del Derecho continental europeo o “civil law”, con su tendencia todavía allá a poner por escrito las normas, y del “common law”, consuetudinario y jurisprudencial. En los artículos 713 a 720 de ese C.C. filipino (CF), completados para el tesoro oculto por los arts. 438 y 439, se copió por completo nuestro C.C., pero omitiendo la copia de nuestro actual art. 617, que precisamente contiene una remisión genérica a los hallazgos realizados en el mar, tema que el C.C. filipino, por tanto, pareció dejar sin regulación específica.

De modo, que si no se ha impuesto en Filipinas ya la doctrina del “salvage law” o del “law of finds” (que viene a ser la versión anglosajona de nuestro principio de ocupación), podríamos conjeturar, que el Estado filipino representado por los halladores materiales (Goddio y su equipo) adquirió el San Diego o por ocupación (art. 713 CF, igual a nuestro art. 610 CC) o como descubridor de un tesoro, en un caso en el que parece no existía “dominus loci” (arts 438 y 439) ni acaso “casualidad” del hallazgo, y en el que la cuota del descubridor (la mitad) se habría expandido por ley a todo el tesoro hallado. La idea romana de la accesión también podría haberse invocado, algo forzosamente, en defensa del Estado filipino, como idea invasiva o ampliada que, desviándose en parte del sentido romano que la circunscribía a los hallazgos “nullius” o sin dueño hallable, llegaba a aplicarse tras el hallazgo incluso a cosas, como el San Diego, todavía, al menos desde febrero de 1997, con dueño conocido (arg. art. 303-3° CNUDM)<sup>71</sup>. Los cuatro siglos del pecio en el suelo de sus aguas territoriales habrían provocado, incluso teniendo el pecio dueño (Estado español), razonando así, que la cosa accesoria siguiera en el dominio

70 Antes de la traslación normativa a Filipinas de nuestro CC. hay que recordar que la situación política, tras la ocupación japonesa del Archipiélago en la Segunda Guerra Mundial, se basó en el Tratado de Manila de 1946 entre EEUU y la República de Filipinas, Tratado denominado de Relaciones Generales y Protocolo, que se firmó el 4 de julio de 1946. Tras la dictadura de Ferdinand MARCOS desde 1973, se pudo instaurar una Constitución democrática en 1987, tras lograr varias revueltas que MARCOS tuviera que partir para el exilio.

71 Para la doctrina romanista mayoritaria la parte de los tesoros terrestres hallados atribuida en el Derecho romano al dueño del lugar le correspondía precisamente en base al principio de accesión. Vid. AGUDO RUIZ, A.: *Régimen jurídico*, cit., pp. 121 a 126. Y algo parecido ocurre en España, y en muchos otros países europeos o americanos, con la doctrina mayoritaria de los mismos. Para la doctrina española, vid. mi tesis: *Ocupación, hallazgo y tesoro*, cit., pp. 369 a 404.

a la propiedad de la cosa principal (propiedad del suelo de la zona devenida de “aguas territoriales”)<sup>72</sup>. Además, la idea de accesión podría unirse, forzosamente, a la de la existencia indudable de un “interés histórico arqueológico” (arg. art. 149 CNUDM) de Filipinas en la propiedad y protección del pecio del San Diego.

Volviendo ahora a la cuestión de un posible reparto, que sabemos se dio con diversos porcentajes, del tesoro del San Diego, entre Filipinas, España e incluso Francia, obsérvese que ese tesoro tanto podría calificarse legalmente de “interés histórico” para España como para Filipinas. No para Francia. El art. 149 del CNUDM distingue algo oscuramente, solo respecto de los objetos arqueológicos hallados en “la Zona”, más allá de las aguas jurisdiccionales propias (no solo en la Zona contigua: a 24 m.n. de la línea de costa), y pretendiendo además que se conserven en beneficio de “toda la humanidad”, los pretendidos “derechos preferentes” del Estado “de origen”; o del Estado “de origen cultural”; o del “Estado de origen histórico y arqueológico”. El tesoro del San Diego nos muestra bien que tales diferencias de los objetos arqueológicos resultan algo oscuras o vidriosas, y sobre todo, que su alcance es más bien administrativo, y que pueden existir esas razones de caracterización de un concreto pecio simultáneamente en dos o más Estados. Véase en relación con esto el art. 383-1º de la LNM de 2014.

Y si pensamos ahora que ese “interés” especial arqueológico para, por ejemplo, Filipinas, podría fundar legalmente el carácter de ese tesoro como cosa de “dominio público” e inalienable, pues la consecuencia habría de ser que ese posible reparto del tesoro entre varios sujetos públicos o privados habría devenido prohibido por ley e imposible. Pues bien, esta consecuencia ha de rechazarse como poco razonable. Los repartos, en su caso convencionales, de los tesoros de los pecios y de sus cargas se han aceptado tradicionalmente en el Derecho del Almirantazgo británico y norteamericano, y yo he sostenido siempre en mis anteriores trabajos, y ratifico de nuevo en este, que esa es sin duda la mejor solución, no descartable tampoco jurídicamente en el Derecho español actual<sup>73</sup>. Otra cosa es que los

72 En el último subepígrafe de este trabajo, en nota, se alude al pleito por el galeón español N<sup>o</sup> Sra. de Atocha, en el que el descubridor y ocupante, Mel FISHER, ganó el pleito sobre el pecio y su tesoro tanto al Estado de Florida como, al final, al mismo Estado Federal y ante la Corte Suprema de apelaciones de EEUU. No se han estudiado a fondo entre nosotros los argumentos de ese pleito que me da la impresión de que, por parte del Estado de Florida y del Estado Federal, no incluyeron el principio romano de la accesión, sino más bien argumentos iuspublicistas. Pero la cuestión merece estudiarse bien. Quien más ampliamente ha explicado ese pleito en nuestra doctrina acaso es RUIZ MANTECA, R.: *El régimen jurídico del patrimonio*, cit., pp. 81 a 84 y 984. Se habría concretado en este supuesto la idea de DE CUPIS, A., de que el Derecho, como la naturaleza, “aborrece el vacío”, y por ello tiende a llenar la ocupación cualquier vacío de titularidad. El principio de ocupación se expandió o se sobrepuso a otras ideas. Vid.: “Teoría dell’acquisto per invenzione”, en *Scritti giuridici in onore di A. SCIALOJA*, vol. II, Bolonia, 1953, p. 177. En la explicación del pleito del galeón N<sup>o</sup> Sra. de Atocha de MIGLIORINO, L., se destaca que la argumentación del Estado federal fue la de basar su posible adquisición del pecio en una “prerrogativa soberana”. Vid.: *Il recupero degli oggetti*, cit., pp. 27 y 134 a 140.

73 En nuestra doctrina hay autores que critican como inmorales esos pactos de reparto de los tesoros arqueológicos extraídos del fondo marino. Pero se admiten sobre todo, aunque no solo, en la cultura anglosajona, y razonablemente, en mi opinión. El pacto suele ser entre el Estado dueño del pecio y la empresa recuperadora, o entre esta y la compañía de seguros que ha pagado el naufragio y se ha subrogado en los derechos del anterior dueño. Los contratos suelen serlo de arrendamiento de servicios o, más bien,

pecios de dueño “identificable” a los que alude el art. 303-3° del CNUDM, hay que entender como regla general que tendrán, en el conjunto de todo el planeta y de todos sus estados (al menos, los acogidos al CNUDM), un solo dueño cada uno, en principio, en cuanto al pecio y a su carga. Fuera de la indivisión en la copropiedad, una sola cosa solo puede tener en el mundo un dueño pleno. Por lo demás, el propio art. 303-3° del CNUDM pone al mismo máximo nivel de protección que los “derechos” (propiedad privada o pública) sobre los antiguos pecios identificables, las “leyes y prácticas sobre intercambios culturales”, frase de significado no muy claro, pero que acaso cabría considerar como una protección a las disposiciones sobre pecios y cargas por sus dueños, con la muy razonable intención de hacer “intercambios culturales” definitivos.

También puede plantearse la pregunta de si hoy procedería con fundamento suficiente una actual y parcial reivindicación por el Estado español del pecio y, sobre todo, carga, del galeón San Diego, si consideramos que en parte importante (30%) quedó en posesión del Estado filipino. Pero lo razonado a continuación solo valdría en la medida en la que la carga del San Diego no hubiera sido ya comprada por España, como se ha dicho que ocurrió en cierta medida (70%); o si se pensase como no prescrita aún la acción real de España (arg. 464-1°, 1955 y 1962 CC.).

En principio, ya vimos que la situación para una tal reivindicación sería algo diferente a la que hubo en 1991-1994, dado que hoy en día el CNUDM de 1982 ya estaría ratificado tanto por España (14 febrero 1997) como por Filipinas (8 de mayo de 1994). Como el San Diego estaría sobradamente identificado como barco de guerra español, sobre todo tras las investigaciones minuciosas de Frank Goddio, que cabría aportar al proceso, parecería aplicable, mejor que la invocación de una mera inmunidad de jurisdicción, como afirmaría alguna de la actual doctrina española, una reivindicación como acción real sobre la propiedad basada en el art. 303-3° del CNUDM y art. 348 C.C. español, norma la primera de alto rango en el régimen jurídico internacional de los pecios y aprovechable acaso

---

de arrendamiento de obra. Estos útiles contratos presuponen y son del todo compatibles con el principio tradicional romanista de la perpetuidad de la propiedad del pecio, que no se pierde por no uso. Y son contratos, en sí mismos, sustancialmente compatibles con el respeto pleno de las reglas de la arqueología subacuática. También hay a veces pactos, incluso entre estados (en casos, tratados internacionales), antes o tras el descubrimiento o incluso extracción de un pecio, para gestionarlo o repartirlo de forma convencional. *Vid.*, por ejemplo, la dura crítica de AZNAR GÓMEZ, M.J., cuando comenta las búsquedas por la empresa Odyssey del pecio del Sussex, conforme a un pacto de esta empresa con el Reino Unido firmado el 27 de septiembre de 2002. Véase en su citado libro *La protección internacional*, la explicación dada en las páginas 199-200 y 368 a 380, y muy en particular pp. 376 a 378. Incluso transcribe en inglés el autor allí el acuerdo de septiembre de 2002 (pp. 602 a 604). Muy crítico también, y con retorcidos razonamientos, con ese contrato citado, SAN JUAN, V.: *Cazatesoros y expolios*, cit. pp. 192 a 194. O también, en la misma línea crítica general sobre dichos contratos, RUIZ MANTECA, R.: *Evolución histórica del concepto de bien Cultural Sumergido en el Derecho internacional y en Derecho interno*, Patrimonio Cultural y Derecho, Hispania Nostra, 2018, pp. 231 a 235. Véanse hoy el art. 2, párrafos 1° y 2°, y el amplio art. 379 de LNM. Por lo demás, existieron desde antiguo (al menos en los siglos XVI y XVII) formas más o menos perfiladas de seguro marítimo o de “préstamos a riesgo” o “a cambio”, que provocaban muchos pleitos y en los que existían a veces fraudes o picaresca, no muy distintos de los de hoy en día. *Vid.* PÉREZ MALLAÍNA BUENO, P. E.: *Naufragios en la Carrera*, cit., pp. 233 a 247.

por España. La norma internacional y preferente de reclamación de la propiedad de pecios, además, no señala plazo a la posibilidad de esa reivindicación. Cabría así pensar que, llevando el pecio en el fondo marino filipino cuatro siglos, igual debería poderse reivindicar acaso varias décadas después de descubierto. La reivindicación no cabría, en cambio, con base en el art. 374-2º LNM, porque ni el pecio lo habría adquirido el Estado por usucapión, ni sería propiedad de “españoles”, ni se habría hallado en “alta mar”.

A la misma posible reivindicabilidad apunta otra norma de “rango” inferior al CNUDM sobre la que no contamos con jurisprudencia y que plantea dudas considerables, como es el artículo 382, partado 1º, de la LNM de 2104, norma referida solo a los buques de Estado o de guerra naufragados o hundidos, tanto si hace poco tiempo como si hace varios o muchos siglos. Este art. 382-1º podría resultar ley más especial que excluyese la prescripción del CC. Según esta norma, que hace salvedad de otros supuestos de salvamento que no nos interesan aquí (arts. 358-4º y 359 LNM), dichos buques naufragados o hundidos, si son españoles, “cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, ... 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”. La letra del precepto es amplísima e incluye, como sugiere también el apartado 2º del propio artículo 382, incluso pecios hallados en aguas territoriales de otros Estados que hayan ratificado el CNUDM, como sería el caso del Estado filipino. Y véase también el art. 50 de la LNM. El art. 382, 1º, de la LNM tiene indudable alcance retroactivo, alcanzando a pecios de buques naufragados hace mucho tiempo, y sin limitar la letra del precepto el plazo de la reclamación, que más bien, declarados por ley los bienes de dominio público (cfr. art. 132-1º de la Constitución) e “imprescriptibles”, parece que habría de tratarse de una reivindicación para siempre y en todo tiempo, incluso ante los tribunales filipinos.

Luego, según esto, para el caso del galeón San Diego y su carga extraída, cabría una reivindicación y acción real hoy todavía de esa carga frente al Estado filipino y su Museo Nacional, inmediato poseedor en concepto de dueño de parte de la carga. O incluso, con resultados prácticos parecidos, cabría acaso invocar la inmunidad de jurisdicción para forzar la inhibición de jurisdicción de los tribunales filipinos (a salvo, en su caso, lo que puedan afirmar allí sus leyes procesales o su jurisprudencia, acaso ya de signo anglosajón) y traer la petición de reivindicación ante la justicia española, si el Estado filipino se oponía a la restitución.

Como esta reivindicación actual de parte del pecio o de la carga, calificados literalmente para los buques de Estado, por el art. 382-1º LNM, como bienes de “dominio público” e “inalienables”, me parece solución poco razonable (pensemos

en el caso mismo del San Diego, como ejemplo), creo que debería buscarse una mejor interpretación de esta norma que redujese o suprimiese su enorme alcance literal. Hay varias líneas argumentales para ello, aunque no susceptibles del todo de acumularse todas a la vez. Por ejemplo, proponer una reducción teleológica al interpretar el art. 382-1° LNM sistemáticamente con los arts. 15-5°, 40-1° y 44-1° de la LPHE de 1985, en el sentido de que solo debieran considerarse de “dominio público”, según vengo defendiendo en mis trabajos anteriores<sup>74</sup>, y esos sí, de los hallados en cualquier zona del mar (art. 382-1° LNM), los bienes hallados de “interés arqueológico” útiles o que se necesitasen en los museos españoles para su exhibición al público, debiendo considerarse los restantes bienes hallados y recuperados, y no útiles para los museos españoles, como propiedades patrimoniales del Estado y alienables y usucapibles. Ello sería coherente con la posibilidad de que los derechos sobre pecios puedan ser siempre susceptibles, por los Estados, de “prácticas en materia de intercambios culturales” (art. 303-3° CNUDM).

Entonces, para los bienes de la carga de un pecio alienables, podría haber actuado en contra de la reivindicación la usucapción de muebles tanto ordinaria como extraordinaria, que en el caso del C.C. de Filipinas de 1949 operaría, con buena fe y justo título, a los 4 años de posesión civil, y a los 8 años de posesión civil sin ningún otro requisito (arg. art. 1132 y 1117 y 1118, de ese C.C. filipino, copiados con un año de aumento de los plazos de posesión, de los arts. 1955, 1940 y 1941 de nuestro C.C.). Todo ello, entiéndase bien, si no están estas viejas aunque sabias normas españolas, trasladadas en 1949, desplazadas por jurisprudencia de los tribunales filipinos inspirados en las tradiciones norteamericanas. En la misma línea de intentar limitar los efectos de una reivindicación tardía de un pecio o parte del mismo, o de su carga, cabría en casos oponer el principio de protección a la buena fe y de la prohibición del abuso de derecho (arg. art. 300 CNUDM). O también se podría intentar acaso argumentar en esta línea propugnada desde el reconocimiento de que el dominio público de un pecio de un buque de Estado podría haberse “desafectado” en todo o en parte (art. 132-1° Constitución española). O todavía cabría alegar, que las declaraciones solemnes y escritas por SM. el Rey D. Juan Carlos o el Ministro español de Defensa en los prólogos del libro de 1995 sobre el galeón San Diego, siendo parte de su carga bienes alienables, habrían supuesto un formal derelicción o abandono del pecio contemplada en la LNM (arg. art. 373-1°).

El art. 382 LNM ha querido robustecer, al recoger respecto de los pecios y como ley estatal española, la idea aceptada por una pequeña parte de la doctrina

74 Aunque debo reconocer que la doctrina administrativa suele reconocer el carácter de dominio público de los arts. 40-1° y 44-1° de la LPHE muy ampliamente como caracterizador de cualquier bien descubierto y recuperado con los caracteres de hallazgo arqueológico, sin reducción teleológica alguna. Y esa idea podría enlazarse hoy con el art. 382-1° de la LNM, como he indicado en el texto.

española de la existencia de una costumbre internacional sobre los buques de Estado o de guerra, que en realidad no se encuentra claramente recogida en el CNUDM (cfr. arts. 29 a 32; 95 y 96; y 236). Y en el moderno Derecho internacional tienen en principio preferencia los tratados sobre las costumbres<sup>75</sup>.

La primera idea que parece mostrar la historia de la recuperación del galeón San Diego es la de que es bastante discutible que el Convenio UNESCO de 2001 haya establecido como regla general, y muy exigente, el que el principio general sobre los pecios sea que los mismos y sus cargas queden “in situ” en el fondo del mar, casi indefinidamente.

El caso del pecio del San Diego nos permite cuestionar o relativizar otra idea que se maneja a veces o que incluso se ha recogido expresamente en el art. 2-7º de la CPUCH de 2001, idea que consiste en que las excavaciones o investigaciones de los pecios deben respetar “debidamente los restos humanos situados en las aguas marítimas”. Quizás pensaba en ello el art. 382-1º de la LNM de 2014, al aludir a que “los restos de sus equipos” (equipos humanos, parece pensar) son “bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y que gozan de inmunidad de jurisdicción”. Se ve el pecio como un “cementerio marítimo”, y muchas veces con cadáveres de militares, pero la forma en que muchas veces se produce el naufragio desmiente esta idea que parece contemplar a todos los ahogados dentro del casco del pecio hallado. Hoy también véase la misma idea en el art. 31 del Decreto 371/2020.

En el naufragio del San Diego sabemos que, al hundirse rápidamente el buque, los pasajeros y militares salieron nadando en varias direcciones, o hacia la isla Fortuna o hacia el barco enemigo, donde fueron tiroteados. Sabemos que de los 350 ahogados solo los huesos encontrados en el pecio correspondían a 19 cadáveres. Los demás, o se dispersarían por el fondo marino o serían arrastrados por las corrientes. Algo parecido sabemos que sucedió también en el hundimiento del Titanic. Además, sabemos que se han localizado pecios de buques esclavistas (en estos sí que estarían acaso sus cadáveres encadenados en las bodegas del pecio) o pecios de tiempos prehistóricos, en los que parece improbable que queden ni siquiera huesos humanos. En 1602 un barco de guerra holandés destruyó una galera española<sup>76</sup> en cuyas bodegas iban, como esclavos encadenados, prisioneros de guerra holandeses y otros aliados suyos, que se ahogaron todos con sus cadenas. Como se ve, en este pecio, de encontrarse, habría acaso algunos huesos de marinos españoles, pero sobre todo, y con seguridad, habría más huesos de

75 Vid. PASTOR RIDRUEJO, J.A.: *Curso de Derecho*, cit., pp. 67 a 70, y 168-169. Respecto del Derecho español conviene recordar aquí también una vez más el actual art. 2-1º de la LNM de 2014, que da prioridad a los tratados internacionales vigentes en España y a las normas de la UE sobre los preceptos de la propia LNM.

76 Vid. BALLARD, R., y Mc. CONNELL, M.: *La gran aventura del mar*, cit., pp. 175 a 177.

holandeses sujetos acaso por sus cadenas. La titularidad del pecio sería española, en principio, pero la mayoría de los restos de cadáveres serían de presos holandeses.

Así que esta idea de los cementerios marinos contenidos en los pecios parece bastante inconsistente y un tanto romántica o aun religiosa, pero poco realista. No me parece verosímil, cuando en todas partes crece la práctica de la incineración, que se dé un futuro pleito sobre pecios para disputarse solo la propiedad de huesos humanos o sobre el respeto debido a esos huesos. Y calificar estos huesos humanos como dominio público estatal parece poco convincente. Nadie, me parece, haría esa afirmación de los huesos de los cementerios ordinarios y allí enterrados. En este trabajo se verá el caso del naufragio del *Oriflame*, en el que sabemos que durante la travesía habían muerto por escorbuto la mayoría de los tripulantes (68) y habían sido sus cadáveres sucesivamente arrojados al mar. Por lo demás, el Mediterráneo se ha llenado en los últimos años de huesos y cadáveres humanos de muchos miles de personas migrantes que no cabrá afirmar que tengan cerca pecio alguno (cayucos o barcas muy frágiles casi siempre rotas y dispersas) en el fondo marino. A todos estos grupos de fallecido y ahogados cabría hoy reconocerles la dignidad de sus personas.

Otra enseñanza útil que podemos extraer del libro de 1995 sobre el galeón *San Diego* es la de que no siempre si un barco naufraga y lleva un gran tesoro con muchas monedas o lingotes de oro o de plata y de joyas, cuando luego se encuentra el pecio se habrá encontrado siempre allí en su bodega o en su entorno el tesoro. En efecto, cuenta el libro aquí estudiado<sup>77</sup> que el pirata *Oliviert de Noort* intentó y consiguió ocupar al abordaje el pequeño patage denominado “*El Buen Jesús*” en la costa chilena (isla de Santa María), buque que llevaba cuatro toneladas de oro. Antes de rendirse a los barcos piratas, el capitán español del *Buen Jesús*, prefirió tirar al mar todo el oro que llevaban. El barco fue capturado por un decepcionado *Oliviert de Noort*, parece que matados todos o varios de los tripulantes, y tiempo después, en Valparaíso, el *Buen Jesús* fue quemado por él con sebo y hundido.

### 3. El caso de la búsquedas en aguas territoriales españolas del barco *M/V Louise*.

Veamos ahora otro supuesto, sucedido también bajo la vigencia de la *LASHEM* de 1962, de intento fraudulento por una empresa recuperadora de pecios frustrado por las resoluciones judiciales del Tribunal Internacional de Derecho Marítimo (en adelante, *TIDM*) de fechas 23 de diciembre de 2010 y de 28 de mayo de 2013 dando la razón a España frente a la empresa, que era la “*Sage Maritime Scientific Research*” (“*Sage*”, en adelante), y que había utilizado, sobre todo, los barcos “*M/V Louise*” (en adelante, “*Louise*”) y “*Gemini III*”, y los servicios de dos

<sup>77</sup> Vid.: *El San Diego*, cit., p. 55. Los hechos los narra también *SAN JUAN, V.: Cazatesoros y expolios*, cit., pp. 49-50.

profesionales de los llamados a veces “cazatesoros”<sup>78</sup>. La empresa norteamericana había obtenido autorizaciones administrativas de la Dirección General de Costas para realizar supuestamente estudios submarinos de formaciones geológicas marinas para búsquedas de gas o hidrocarburos, pero en una zona, dentro de aguas territoriales españolas, en la que se cree existen importantes pecios y alguno con importantes tesoros al parecer; siendo además tanto la preparación de la tripulación como el instrumental de los dos barcos no aptos para estudiar geología marina y solo aptos, en principio, para buscar pecios submarinos.

En particular, el primero de los dos barcos tenía bandera de San Vicente y las Granadinas, pequeño Estado independiente de ascendencia colonial británica que engloba unas cuantas pequeñas islas en el mar Caribe o de las Antillas, y el segundo barco señalado (el “Gemini III”) no se aclaró en el pleito internacional bajo qué bandera navegaba (la norteamericana, parece: según la sentencia penal española de 2019 que posteriormente comento). El segundo de los barcos llevaba instalados unos deflectores que, con agua a presión, conseguían remover el fondo marino más o menos fangoso. El 29 de octubre de 2004 el “Luisa” atracó en el muelle comercial de El Puerto de Santa María y allí se quedó durante mucho tiempo, aunque al parecer custodiaba restos arqueológicos dispersos (pocos: balas de cañón y poco más) que el “Gemini III”, más apto para ello, extrajo del fondo marino. El Estado de San Vicente era miembro del Convenio de la ONU desde octubre de 1993 y del Convenio UNESCO de 2001 desde noviembre de 2010.

Tras vigilar un tiempo los movimientos de los barcos de la empresa “Sage” la Guardia Civil promovió querrela criminal contra la empresa el 14 de octubre de 2005, antes de que obligase al Estado de San Vicente el CPUCH de 2001 (solo le obligaría desde el 8 de noviembre de 2010), ante el Juzgado de Instrucción nº 4 de Cádiz. El Juez requirió el 1 de febrero de 2006 el “Louisa” y el “Gemini III” y detuvo a los tripulantes de los mismos acusados de expolio y de tenencia ilegal de armas de guerra (unos fusiles de asalto que llevaban se supone que para su defensa, pero cuya tenencia no habían declarado a la Autoridad al tramitar sus autorizaciones administrativas ni después). No se afirma o prueba inicialmente que con el uso de deflectores sobre el fondo marino se hubieran causado daños probados en “yacimientos” sumergidos o pecios acaso descubiertos.

78 Vid. la información sobre el caso en AZNAR GÓMEZ, M.J.: “Patrimonio cultural subacuático español ante tribunales extranjeros o internacionales: los casos de la Mercedes y del Louisa”, en *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, Vol 19, 2015, pp. 47 a 77. Ha tratado también este asunto, siguiendo las explicaciones del autor anterior o coincidiendo con ellas, y sin oponer ningún inconveniente posible, DOMÍNGUEZ PÉREZ, E.M.: *Transmisión de bienes culturales y resolución extrajudicial de conflictos*, Dykinson, Madrid, s.f. (parece de 2014), pp. 122-123. AZNAR GÓMEZ volvió a publicar su trabajo en “Expolio del patrimonio cultural subacuático español: los casos de la Mercedes y del Louisa”, en AA.VV: *Expolio de bienes culturales* (dir. C. GUIASOLA LERMA), cit, pp. 17 a 58.

En fechas 15 de octubre y 23 de noviembre de 2010 el Estado de San Vicente y las Granadinas, miembro ya en tal momento tanto del CNUDM de 1982 como del CPUCH de 2001, con sus dos barcos inmovilizados, promovió ante el TIDM demanda contra España solicitando medidas provisionales y la entrega inmediata de sus barcos y pertrechos al Estado del pabellón y una indemnización por daños de unos 40 millones de euros. Alegaba incumplimiento de los artículos 73, 87, 226, 227, 245, 303, 304, y 300 del CNUDM de 1982 y del artículo 561 de la Ley de Enjuiciamiento criminal (LEC crim.) española de 1882. España aceptó la jurisdicción del TIDM para el conflicto el 19 de julio de 2012, y se opuso a todos los argumentos de la demanda, oponiendo y pretendiendo la falta de competencia del TIDM en el caso.

La resolución del TIDM de 23 de octubre de 2010 rechazó la medida cautelar solicitada por la parte demandante y la de 28 de mayo de 2013 desestimó la demanda, al negar, dando la razón a España, su competencia para resolver un asunto sustancialmente penal y competencia esta, entendió, exclusiva de España como Estado costero competente en sus aguas. El profesor Aznar Gómez, que fue abogado de España ante el TIDM, no ve dificultades en que se iniciara un juicio penal; ve convincentes las razones procesales que llevaron a desestimar la demanda, explicando la inapropiada aplicación, en su opinión, de varios de los artículos del CNUDM y del art. 561 de la LECrim. de 1882. Considera un éxito de España, aparte de suyo personal como Abogado, esta Sentencia que, según el autor, reconoce y acaso refuerza hacia el futuro sus competencias como Estado costero.

La explicación de Aznar Gómez no alude nunca a la LASHEM, siendo que hubo preceptos de la misma que fueron los indirectamente o con fraude vulnerados, como el que regula la “concesión” por la Autoridad de Marina (discrecional, parece) de una “extracción” de buque hundido (art. 56 y 58), puesto que, dados lo hechos, resulta muy extraño que se otorgara autorización a “Sage” para trabajos submarinos de búsqueda de hidrocarburos en una zona de conocidos yacimientos arqueológicos submarinos<sup>79</sup>. Quizás lo que hubiera debido investigarse era si hubo algún soborno a los funcionarios sobre costas o negligencia suya grave. La

79 Detecto dos errores de cierta entidad en la explicación de AZNAR GÓMEZ. El primero cuando afirma que el artículo 369-3º de la LNM de 2014 “por primera vez” excepciona las reglas sobre el PCS respecto de la regulación genérica del salvamento (vid. p. 74, nota 102). No es así, dado que ya hizo esa misma excepción el art. 59 de la LASHEM, regla sobre la que, como argumenté en mi citado trabajo “Una concepción historicista y iusprivatista del marco jurídico estatal e internacional sobre los pecios” (vid. pp. 116 a 118 y referencias allí en notas), otros hemos tenido que reflexionar bastante. El segundo error, es que, al final de su trabajo, desde la idea razonable de que los daños causados a un yacimiento subacuático son difíciles de fijar con precisión, se dedica a proponer la modificación del art. 76-2º de la LPHE de 1985. Es erróneo porque ese precepto ha sido derogado en todas o casi todas las comunidades autónomas españolas desde los años noventa por las numerosas leyes de patrimonio cultural dictadas en las mismas. Tiene pues el precepto solo valor supletorio teórico, que casi nunca se concreta o aplica. Para Andalucía, que era nuestro caso, vid. las leyes de patrimonio cultural 1/1991, de 3 de julio (arts. 109 y ss.) y 14/2007, de 26 de noviembre (arts. 106 a 113). Se suelen exigir en estas leyes de patrimonio cultural o histórico, con acierto, de forma diferenciada las multas y los daños causados. Además, de existir normas sobre daños

Administración española parece haber sufrido un engaño demasiado burdo<sup>80</sup>. Hubiera bastado, lo que creo cabía en la LASHEM, dar la autorización o “concesión” para operar en la zona condicionada a inspecciones de los barcos esporádicas y libres para la Autoridad española, para controlar efectivamente lo que se iba a hacer. O sea, pactar con la empresa una especie de autorización que supusiera algo así como una renuncia a la protección que otorgaba el art. 561, párrafo 1º, de la LECrim. de 1882<sup>81</sup>. En todo caso, la imagen que dio otorgando esa autorización España fue, en mi opinión, la de un Estado poco serio.

Me ofrece alguna duda el acierto de la decisión del Tribunal (TIDM) de rechazar la aplicación del art. 561 LECrim. (si el capitán del barco se oponía al registro había que solicitarlo al cónsul de la nación de su pabellón), precepto razonable con algún matiz procesal y de Derecho internacional (arg. art. 27-1º, 2º y 3º del CNUDM, convenio éste del que San Vicente sabemos era Estado miembro) y que se entiende mejor leyendo algunos de los preceptos próximos (arts. 567 y 568, p. e., LE Crim. de 1882), sobre todo si sabemos que en los puertos de países subdesarrollados o aun corruptos, una de las formas clásicas, desde hace siglos, de sacar dinero a los capitanes o armadores de buques es reteniéndoles sus buques con algún pretexto burocrático, dado que esto causa a las empresas graves perjuicios y prefieren pagar el chantaje<sup>82</sup>. Por otro lado, los cargos penales contra la Empresa recuperadora de pecios parecían, en esencia, endebles, dado que el art. 323 del Cod. penal castigaba por entonces (la querrela de la Guardia civil es de 14 de octubre de 2005 y en febrero de 2006 se requisaron los dos barcos de “Sage”) solo el daño causado a los “yacimientos arqueológicos” (terrestres, se suponía), que aquí no constaba que se hubieran descubierto, y solo después de la LO 1/2015, de 30 de marzo, se modificó (irretroactivamente: art. 9-3º y 25-1º CE) el texto del Cod. penal incluyendo los yacimientos arqueológicos “terrestres”... “o subacuáticos”.

Y que el buque portara armas parece, al menos, prudente, dado que en la costa gaditana hay abundante tráfico de drogas practicado con potentes lanchas a motor y en las que no es raro que sus tripulantes, gente poco fiable, lleven armas, aunque puedan acaso tirarlas al mar un poco antes de su detención por la policía. Además, en la LASHEM entonces vigente no se habían tipificado conductas que se pudieran sancionar ni administrativamente ni tampoco, por supuesto, penalmente (arg. art.

---

para un caso así en el Derecho internacional o en el CNUDM, estas últimas reglas hubieran debido ser preferentes por aplicación del art. 304 CNUDM.

- 80 Conviene recordar que la LPHE de 1985 si contempla (arts. 40 y 41) junto a los hallazgos interesantes para el PHE las posibles excavaciones subacuáticas para investigaciones geológicas.
- 81 Posteriormente este art. 561, párrafo 1º, de la LECrim. de 1882 ha sido derogado por la LNM de 2014, en su Disposición derogatoria única, letra b). Pero el precepto decisivo, y bastante complejo, al respecto es el art. 27 del CNUDM de 1982, al que se remiten, en esencia, los arts. 12, 44 y 48 de la LNM de 2014.
- 82 Antecedente histórico del art. 27 del CNUDM era el Convenio Internacional sobre Competencia penal en materia de abordajes, de Bruselas de 10 de mayo de 1952, ratificado por España (BOE de 4 de enero de 1954).

25 CE). O sea, la Guardia Civil acaso debió prever que la legalidad de cualquier sanción en el caso parecía difícil de sostener judicialmente y muy improbable<sup>83</sup>.

Conocemos ya la Sentencia penal que resolvió este caso, que es la de la Audiencia Provincial (AP) de Cádiz 94/2019, 5 de abril (ARP/2020/144). La Sentencia está bastante trabajada pero solo con la perspectiva estrictamente penalista y en absoluto atiende a la normativa de la LASHEM ni de los tratados internacionales implicados. No percibe la AP., en mi opinión, la complejidad interdisciplinar del problema y adopta la perspectiva simplista y la terminología impropia, sin respeto al Diccionario de la Lengua Española, de la mera persecución de los “cazatesoros”. No presta en absoluto consideración a los daños infligidos a la empresa procesada por la Administración española, de comportamiento culpable o, al menos, manifiestamente mejorable. Y razona, discutiblemente, que el párrafo 1º del art. 561 LECrim. no era aplicable por no ser el buque “mercante” (el precepto solo distinguía dos: mercantes y de guerra). Se decomisó el material de búsqueda de restos de pecios o naufragios a la empresa procesada. Se condenó a diez de los intervinientes o tripulantes (no al Capitán) por expolio del art. 323 del Cod. pen. a solo ciertas multas, dada la incidencia de una atenuante de excesiva prolongación del proceso. Pero se condenó desde un grave error que fue basarse en la versión del art. 323 Cod. pen. posterior a su reforma de 2015 (la sentencia incluso lo transcribe) aplicando el precepto retroactivamente y con error a hechos anteriores en casi una década (arg. art. 25-1º Const.)<sup>84</sup>. De revisarse ante el TS o, en su caso, ante el TC, parece seguro que, alegada esta razón, la Sentencia 94/2019 sería, al menos en parte, casada o anulada. Pero parece que por unas pequeñas multas no cabe la casación. La Sentencia de la AP de Cádiz de 5 de abril de 2019 incurrió en un grave error.

83 Contamos con un buen trabajo reciente de URBINA, J.J., titulado expresivamente “Seguridad marítima e interceptación de buques en la represión de actividades ilícitas en el Derecho del mar”, en *Revista Española de Estudios Internacionales*, núm. 41, 2021, pp. 1 a 36. El autor, que nunca se refiere a los recuperadores de pecios, da mucha información doctrinal y jurisprudencial y práctica sobre esta interesante cuestión, y sobre los límites de los agentes de la policía en el uso de la fuerza y los métodos coercitivos frente a la resistencia que acaso encuentran a veces. En esto último explica que se suelen aceptar los principios de excepcionalidad, necesidad y proporcionalidad. Explica que el CNUDM fue algo ambiguo en esta importante cuestión, contemplando su reflexión sobre todo los poderes de la policía en las aguas territoriales, y concluye que se ha abierto paso en la práctica el uso de la fuerza, pero en los ejemplos que propone se ve que se trata de sospechosos delitos de mucha gravedad (tráfico de drogas, o de personas, terrorismo, tráfico de armas, etc.) y llega a proponer que se aplique en cierta medida la costumbre. Pero ya se entiende que la costumbre no podrá servir para tipificar estrictamente conductas sancionables ni delitos. Sostiene que Francia tiene mejor regulada que España esta cuestión. El autor olvida el decisivo art. 25 CE en su interesante reflexión sobre la cuestión. Y el art. 23-4º, letra e, de la LOPJ de 1985, en cuestiones de seguridad marítima se ve también que contempla delitos muy graves y además acaba remitiéndose a los tratados internacionales suscritos por España (o sea, CNUDM, sobre todo). Así que la interceptación de buques extranjeros por cuestiones sobre pecios debería ser algo bastante excepcional. *Vid.* sobre un recurso de amparo desestimado, en un caso de detención en alta mar de un buque dedicado al tráfico de drogas, la STC 21/1997, 10 de febrero, (RTC, 1997, 5482).

84 Sobre la nueva regulación penal de los yacimientos subacuáticos de 2015, *vid.* NÚÑEZ SANCHO, A.: “La nueva regulación penal del delito de expolio de yacimientos arqueológicos”, en AA.VV.: *Expolio de bienes culturales* (dir. C. GUIASOLA LERMA), cit, pp. 165 a 198, y en particular, con visión bastante crítica de la nueva reforma legal, cuya necesidad defiende, pp. 13 a 196.

Y en cuanto a la posesión de armas de guerra los imputados fueron absueltos, al ir encerradas las armas en un armario, que la Guardia civil tuvo que romper, y no encontrándose la llave, no se pudo probar a disposición de quién estaban allí efectivamente esas armas. Pudo influir también en los jueces el conocimiento de que los norteamericanos compran armas ligeras con suma facilidad y las tienen en casa y acaso las llevan en su barco con toda naturalidad. Los daños al “yacimiento arqueológico submarino” (en realidad, los tripulantes del barco habían trabajado durante años a lo largo de una zona de costa bastante extensa y solo habían extraído unos 40 objetos arqueológicos heterogéneos y de poco valor: no encontraron un verdadero pecio ni un “yacimiento” arqueológico) se estimaron por la Sentencia en solo tres mil euros. La Sentencia parece castigar más la actividad de búsqueda de pecios, no tipificada hoy como delito ni como falta administrativa, que los daños a un “yacimiento arqueológico”, sí tipificados hoy como delito, pero que, como digo, no parece aquí que tal “yacimiento” se llegara nunca a descubrir (arg. arts. 1-2º, 15-5º, 41, 43 y 44-1º de LPHE). Quizás hubo más bien una mera tentativa de delito (arg. art. 16 C.pen.). Prescindiendo del claro error técnico jurídico de la Sentencia de la AP de Cádiz de 2019 citada, el mensaje de futuro que ésta envió a las empresas recuperadoras de pecios fue de severidad y rigor en la vigilancia de nuestras costas, lo que sin duda parece, en abstracto, oportuno.

No obstante, conviene advertir todavía que San Vicente y las Granadinas es Estado ubicado en el mar de las Antillas (no lejos de Jamaica) y miembro del CNUDM, convenio que ratificó el 1 de octubre de 1993, y también del CPUCH, que ratificó el 8 de noviembre de 2010; y que este archipiélago marineramente y con muchos pequeños puertos acaso tenga establecida la práctica (si no acaso hasta alguna normativa) de ceder su bandera o tomar otra como bandera de conveniencia (la de EEUU, en el caso, pero esto, por desgracia, es práctica muy extendida) y tenga en ello una fuente de ingresos, por lo que su dañado “prestigio” en ese negocio y la severa inmovilización aquí en España de los dos barcos de su cliente, puede ayudar a entender que, acaso con ayuda financiera de este, iniciara el Estado de San Vicente el caro pleito contra el Reino de España ante el TIDM.

En fin, la Sentencia del TIDM de 28 de mayo de 2013 es cierto que respaldó la labor abnegada (y acaso mal orientada) de la Guardia Civil, que trabajó meses, con indudable gasto de dinero público, en el caso y realizó grabaciones telefónicas, pero me parece menos claro que beneficie a la larga a España. Basta pensar, recíprocamente, en que en el futuro una expedición española intentase recuperar un antiguo pecio español con su tesoro en las aguas territoriales de San Vicente y Granadinas, lo que entra dentro de lo posible. En tal caso, aun suponiendo, que ya es suponer, la irreprochable honestidad de los funcionarios de las costas o puertos de ese pequeño país, si quisieran ellos oponer normas penales suyas para obstruir tenazmente la recuperación del pecio español en sus aguas territoriales,

el precedente de la Sentencia del TIDM de mayo de 2013, que propone hacia el futuro el negar admisión de juicio fundado en las normas penales y aun procesales de matiz internacional internas dentro de las aguas territoriales de un Estado (siempre con competencias legislativas muy amplias, incluidas las penales: art. 2 CNUDM), le podría dificultar bastante, o hasta impedir, a España, en detrimento del art. 303-3° CNUDM, la recuperación de ese antiguo pecio de su propiedad y acaso muy valioso y de gran interés para su Patrimonio arqueológico o histórico.

Pecio al que, sin embargo, en buena doctrina, España podría tener perfecto derecho de plena propiedad según el art. 303-3° del CNUDM y el Estado de San Vicente estricta obligación, por el mismo precepto, de colaborar y de entregarlo<sup>85</sup>. Podría nuestro Estado, por ejemplo, ser procesado penalmente desde la interesada o maliciosa duda de si no buscaba acaso cualquier otro pecio con tesoro. Por otra parte, si el Estado de San Vicente hubiera demandado a España ante los tribunales de ésta los 40 millones de euros por responsabilidad patrimonial, acaso estos tribunales hubieran tenido dificultad para no reconocer algo de indemnización, dada la señalada torpeza de la Administración española en la gestión de los controles a la empresa "Sage" y sin que fuera seguro que la deficiencia de nuestras leyes sobre pecios amparase en eso a la Administración.

Vista así, a largo plazo, la victoria de España en el caso del M/V Louise parece un tanto pírrica y aun discutible<sup>86</sup>. Si cualquier Estado ribereño prefiere, más allá de medidas administrativas, enseñar enseguida los dientes de los procedimientos penales, con ello vemos que el Derecho internacional se retrae o retrocede, lo que no es bueno porque el Derecho marítimo se mueve o se debería mover con un civilizador impulso de mejorar la uniformidad a nivel mundial de las soluciones jurídicas (arg. art. 2-2° LNM). Por lo demás, el complejo art. 23 de la LOPJ (aptdo. 1° y 4°, letra d.) parte de que la competencia jurisdiccional en nuestro territorio, incluidas las aguas territoriales, incluye ampliamente delitos y faltas, y que ya fuera de territorio español sólo interesan delitos muy graves y cualificados, y con respeto siempre a los tratados internacionales.

#### 4. El caso del hallazgo del pecio y tesoro del Oriflame en la costa chilena.

Un buen ejemplo de mi pensamiento argumentado en otros trabajos anteriores contra el trato jurídico o legal diferenciado, tanto en el CPUCH como en la LNM, de los buques de Estado como pecios, respecto de los pecios en general con o sin tesoros, es el relativo al pecio del navío comercial "Oriflame", pecio y carga

85 La situación sería entonces, la inversa de la que, pensando en el CNUDM, ha regulado el art. 382 de la LNM de 2014. Aquí San Vicente y las Granadinas sería titular de su soberanía sobre aguas territoriales y España intentaría legítimamente recuperar en ellas un antiguo pecio suyo, acaso con importante tesoro.

86 La Sentencia del TIJM sobre el caso del barco Louise, la ha recogido, sin llegar a valorarla, PASTOR RIDRUEJO, J.A.: *Curso de Derecho*, cit., pp. 654-655.

que con base solo en el CPUCH o en la LNM (arts. 382-3º y 374-1º) no podría ser reclamado o reivindicado por España, según esos cuerpos jurídicos, al no ser buque de Estado o de Guerra, y que, sin embargo, podría serlo con toda claridad por aplicación del vigente y preferente art. 303-3º del CNUDM. Y podrían serlo no solo los pecios, con o sin tesoros o cargas valiosas, de buques comerciales como el Oriflame, sino los de buques de transporte de pasajeros o turistas, o de contenedores, o de pesca, o de investigación, o de salvamento, etc.

El Oriflame fue un navío español cuando naufragó en julio de 1770 en aguas territoriales de Chile y casi en la misma costa, con una importante y muy valiosa carga de cristalería y vajilla de lujo construida en España, que era propiedad de la Monarquía (Carlos III). El pecio, descubierto en febrero de 2001, ya vigente el CNUDM en Chile, y que cuando escribo este trabajo todavía en su mayor parte no se ha extraído, ha sido objeto de un pleito entre el Estado chileno y una empresa chilena recuperadora de pecios, pero lamentablemente, y como de costumbre, España no se ha personado en el juicio ni ha emprendido un juicio propio, que hubiera tenido y aun tendría hoy, amplias posibilidades de ganar<sup>87</sup>.

El Oriflame fue avistado por el navío español Gallardo el 23 de julio de 1770 sin rumbo y a la deriva<sup>88</sup>. Se le acercó lo que pudo el Gallardo los días siguientes hasta reconocerlo y, en la idea de conocer su problema o situación y ayudar a la gente del Oriflame, se acercó un bote con unos pocos hombres que llegaron a subir por una escala a la cubierta. Al llegar allí presenciaron una escena dantesca. El que parecía mandar, que no consta con seguridad quién era y si era o no el capitán, les explicó que 68 hombres habían muerto y se habían arrojado sus cadáveres al mar; muchos otros estaban enfermos o moribundos (por escorbuto, aunque no se conocía entonces la causa de la enfermedad, muy frecuente entre aquellos marinos, y derivada, como hoy sabemos, de la falta de vitamina C) y tirados en la cubierta muy enfermos y pestilentes; y al parecer solo unos pocos hombres estaban disponibles para poder trabajar, pero eran muy insuficientes para manejar

87 El caso del Oriflame, alias del navío Nuestra Señora del Buen Consejo y San Leopoldo, lo conocemos muy bien, porque le ha dedicado un trabajado libro el profesor VICENTE RUIZ GARCÍA, que no es jurista, pero que ha intentado razonar sobre la propiedad del pecio y ha llegado a demostrar cumplidamente que la carga más valiosa con mucho que contiene el pecio, y al parecer presumiblemente muy bien conservada en el fondo marino, pertenecía a la Monarquía española. La propiedad del buque era de unos armadores españoles particulares, que llevaban la mercancía ajena para venderla por encargo de la Monarquía. Pero siendo hoy imposible reconocer a los herederos de los dueños del buque ahogados en el naufragio (los restos del buque serían lo menos valioso con seguridad de este pecio), es seguro que, por falta de herederos conocidos, incluso la propiedad del pecio entero habría pasado a la Monarquía española u, hoy diríamos, al Estado, por aplicación, cuando menos, de los actuales artículos 956 a 958 CC. Estos artículos estaban ya en el C.C. de 1889 y su idea central, antes, en la Ley de Mostrencos de 16 de mayo de 1835 (arts. 2 y 7). Y antes que en la Ley de Mostrencos, en el Derecho castellano vigente en 1770. O sea, en la ley 1ª del Título XXII del libro X de la Novísima Recopilación de CARLOS IV, relativa a la adquisición como mostrenco por la Corona de los bienes sin herederos e intestados. Y veáanse en esa Recopilación también las leyes 1ª y 3ª del título XX del mismo libro X sobre herederos abintestato. Vid. del autor: *El navío Oriflame y su tiempo. Un patrimonio cultural de España en la costa de Chile*, CSIC, Sevilla-Madrid, 2022, 372 pp., y para las dubitativas indagaciones jurídicas de su autor, pp. 267 a 309.

88 Vid. RUIZ GARCÍA, V.: *El navío Oriflame*, cit., pp. 229 a 239.

el barco. Desde el Gallardo se pensó en volver a pasar con un bote más grande y con hombres de refuerzo y alimentos, víveres y agua, pero cuando se iniciaba este segundo trasbordo, se desencadenó una furiosa tormenta que puso las aguas muy alteradas y, al parecer, imposibilitó del todo el intento de auxilio al Oriflame. Durante la fuerte tormenta el Gallardo perdió de vista al Oriflame. En la costa chilena, la Guarda costera sí vió llegar un barco en muy malas condiciones y casi del todo desarbolado, que encalló y se partió en dos en las rocas, pero, como la furiosa tormenta seguía, resultó imposible prestar ayuda a la tripulación del barco, que se hundió a pocos metros de la costa la noche del 17 de julio de 1770, y perecieron los 125 hombres que, como máximo, todavía quedaban esa noche con vida en el barco.

En la costa chilena<sup>89</sup> se organizó un dispositivo con soldados para evitar los robos y los saqueos y se recogieron algunos objetos y cajas con vajilla que quedaron desperdigadas por la costa. Incluso se recurrió a “buzos de pecho”, que se sumergían intentando, con escaso éxito en este caso<sup>90</sup>, recuperar del fondo marino algunas mercancías perdidas del pecio. Siempre se intentó respetar, conforme a las Leyes de Indias, la propiedad sobre la carga del pecio del Rey de España (Carlos III). En varios intentos de recuperación de mercancías, solo se pudieron recuperar, al final, un puñado de cajones de la vajilla transportada. El virrey de Perú, Manuel Amat, se puso en contacto con España y adoptó diversas disposiciones, pero pronto cerró el caso, que con el tiempo se fue olvidando por los chilenos.

El Oriflame había ido a parar a la playa de la Trinchera, enclave en la Costa de Chile en la región de Maule, entre los ríos Huenchullami y Mataquito<sup>91</sup>. En febrero de 2001, los hermanos Edmundo y Rodrigo Martínez, con medios rudimentarios y una moto acuática, pero con información proporcionada por el historiador Mario Guisande, que había estudiado el naufragio del Oriflame, ya por entonces convertido en leyenda, se pusieron a buscar el pecio bajo las aguas de la playa de la Trinchera y sus proximidades. La sorpresa de los hermanos Martínez fue que lo que parecía la mayor parte del pecio y de su carga pareció encontrarse, a nueve metros de profundidad, bajo la arena de la playa de la Trinchera. Al parecer, la dinámica de los aportes marinos de arena y los aportes fluviales con sedimentos de los ríos cercanos habían provocado que la línea de costa ganara terreno al mar y que lo que en el siglo XVIII había sido agua, en 2001 hubiera pasado a ser tierra

89 Vid.: *El navío Oriflame*, cit., pp. 246 a 256.

90 Esto de los buceadores sin ayuda de escafandra ni mecanismo alguno de protección, para recuperar objetos del pecio de un naufragio reciente sucedido en la orilla del mar, puede extrañar, pero lo cierto es que existió, al parecer, durante siglos, y ha dado fe de ello PÉREZ MALLAÍNA BUENO, P.E.: *Naufragios en la Carrera*, cit., pp. 225 a 232.

91 Vid.: *El navío Oriflame*, cit., 2022, pp. 267 a 269 y 277.

o arena. Aun así, después del terremoto en Chile de 2010 el lugar volvió a ser cubierto por las aguas y las olas del mar, con una nueva alteración de la orografía.

Tres meses después del hallazgo del pecio, el 8 de mayo de 2001, surgió y se constituyó una sociedad anónima con la finalidad de buscar pecios en la zona, la Oriflama S.A.<sup>92</sup>. Es curioso y significativo que aquí no vino a por nuestro tesoro una empresa recuperadora de pecios de EEUU, sino que se constituyó una empresa con empresarios adinerados de la zona, que se decían un grupo de amigos, y que habían buscado ya antes del pecio del Oriflame, aunque sin éxito, el pecio de una fragata que había naufragado también por esa zona. En años posteriores, aparte de gestiones burocráticas, sobre 2006 y 2007, se hicieron sondeos y penetró un buzo especializado por un tubo introducido en la tierra de 1,20 metros de anchura, a través del cual se pudieron extraer monedas, restos de cristal, metales, maderas y hasta semillas de pimienta, todo en un óptimo estado de conservación, debido a la presión y protección de la arena que se había ido acumulando sobre el pecio y carga del Oriflame. Esta sociedad privada, visto el buen estado de los objetos encontrados, activó los permisos de las autoridades de la región, obteniendo sustanciales preacuerdos con ellas, que pensaban en el incremento del turismo, y especulando los empresarios con muy gananciosas ventas en subastas públicas de los bienes de las vajillas españolas, hasta estimar que las mismas podrían llegar a valer unos 30 millones de dólares americanos. Los cálculos se hacían partiendo de que todavía está hoy en activo la Real Fábrica de Cristales de la Granja de San Ildefonso, que se sabe elabora piezas artesanales que individualmente oscilan entre los 49.000 a 70.000 pesos chilenos (de 700 a 1000 euros). Suponían los socios de Oriflama S.A. que estos precios se incrementarían en las futuras subastas.

Ruiz García narra en su libro una prolongada batalla jurídica en Chile sobre el pecio que no se había resuelto al acabar su libro de 2022 y que acaso sigue todavía abierta<sup>93</sup>. Resumo brevemente esta batalla judicial escrita por un autor que no es jurista. Tras la activación por la empresa privada de permisos de extracción de las autoridades regionales, intervino el Estado chileno a través del Consejo de Monumentos Nacionales del Ministerio de Educación, recordando a Oriflama S.A. que los restos del pecio requerían, para su exploración o extracción, del permiso previo del Consejo de Monumentos Nacionales. Se invocaba la Ley 17.288 de 1970 y su Reglamento de 1990, inspirados en recomendaciones de la UNESCO (no en el CPUCH de 2001, no ratificado todavía hoy por Chile), de modo que, al declararse el pecio del Oriflame “patrimonio arqueológico” de Chile, el Estado reclamaba la posesión preferente o la competencia o, en algunos momentos posteriores, incluso la propiedad por ministerio de la ley del pecio en disputa, como “bienes nacionales” de Chile. El problema se complicó, entre otras

92 Vid.: *El navío Oriflame*, cit., 2022, pp. 269-270.

93 Vid.: *El navío Oriflame*, cit., pp. 270 a 277 y 369 a 372.

razones, por surgir un conflicto de competencias administrativas, ya que mientras el Consejo de Monumentos nacionales siempre negó, en repetidas ocasiones, la autorización a Oriflama S.A. para explorar o extraer el pecio o su carga, lo contrario hizo inicialmente la Dirección General del Territorio Marítimo (DIRECTEMAR), organismo que sí había otorgado en julio de 1999 al profesor Mario Guisande una autorización de extracción del pecio o de su carga. Al menos hasta 2003 se sucedieron resoluciones administrativas contradictorias sobre el pecio en disputa y sobre los requisitos administrativos para otorgar una autorización a Oriflama S.A. De la Ley de 1970 se deducía que a la empresa privada que extrajera el pecio o parte del mismo se le podrían conceder hasta un máximo de un 25% de lo extraído del pecio.

Por otra parte, Oriflama S.A. interpuso un pleito civil en el que obtuvo una importante victoria ante el Juzgado de Letras de Curepto, que, en Sentencia de 27 de enero de 2005 declaró la propiedad de la empresa demandante sobre todos los restos del Oriflame por "prescripción adquisitiva ordinaria" (¿?). No, pues, por descubrimiento, ni por ocupación, ni por accesión. Poco después, DIRECTEMAR otorgó a la empresa privada en septiembre de 2006 un permiso de extracción del pecio. Pero todavía esta Sentencia civil de 2005 fue desautorizada por un Informe prolijo del Consejo de Defensa del Estado que consideró el pecio como un "bien nacional" por su propia naturaleza y que solo hubiera podido extraerse con autorización del Consejo de Monumentos Nacionales, y no con ningún otro permiso administrativo y siempre respetando el límite del 25% de lo atribuible a quien legalmente hubiera conseguido la extracción del pecio. A continuación se abrió una fase de negociaciones entre la empresa Oriflama S.A. y el Consejo de Monumentos Nacionales, buscando algún tipo de reparto del pecio, negociaciones que todas fracasaron.

Ante la enésima denegación del permiso de extracción del pecio por la Comisión de Monumentos Nacionales a la empresa privada, ésta decidió acudir de nuevo a los tribunales, que por dos veces confirmaron la resolución administrativa denegatoria de la autorización de extracción. La primera Sentencia, más argumentada, fue la (se omite la fecha) de la Corte de Apelaciones de Talca, Tribunal que entiendo es de jurisdicción contencioso administrativa y que resolvió un recurso denominado de "protección" y de naturaleza solo "cautelar". Desestimó la demanda de Oriflama S.A., que alegaba, entre otras razones, su propiedad privada sobre el pecio; la libertad de empresa; y la arbitrariedad de la resolución administrativa impugnada.

Las razones de la Sentencia de la Corte de Talca fueron, me parece, en esencia, la inoponibilidad contra el Estado de los efectos de la Sentencia del Juzgado de Curepto de enero de 2005 por los efectos relativos de la cosa juzgada, ya que

se conocía la aspiración del Estado chileno a la propiedad como “bien nacional” del pecio en disputa, y que el Estado no había sido convocado a comparecer en el pleito civil ante este Juzgado de Curepto. En el Fundamento 8° la Sentencia parece dejar abierta la cuestión civil de la propiedad del pecio del Oriflame, y acaso tácitamente, la posible actuación o virtualidad aquí del principio civil de la ocupación. La segunda y última Sentencia, fue la de la Sala Tercera, de la Corte Suprema, de Santiago de Chile de 29 de agosto de 2016. Esta Sentencia, según al menos la versión recogida en el libro de Ruiz García, se limitó a declarar que “no ha lugar a los alegatos” solicitados por Oriflame S.A. Como se ve, en suma, en Chile, como en España, tienen fuerza y arraigo los muy discutibles argumentos de los arqueólogos fundamentalistas, al menos en los ámbitos administrativos, pese a que Chile no ha ratificado el CPUCH de la UNESCO de 2001.

Veamos ahora cómo, según advertía con anterioridad, si España reivindicara el pecio y carga del Oriflame tendría muchas posibilidades de ganar el pleito. La clave está en que los dos países han ratificado el CNUDM. En España tiene vigencia desde el 14 de febrero de 1997 y en Chile desde el 25 de agosto de 1997. De modo que España podría sostener y reivindicar su propiedad privada sobre un pecio ya perfectamente identificado como buque de comercio español (y el libro de Ruiz García ya le tiene hecha casi del todo la demanda), y Chile tendría una obligación internacional de cumplir su compromiso de entregarle su pecio o la carga del mismo, si España se conformara con esta última, que es la que podría darle bastante dinero y unos objetos valiosos y perfectamente adecuados para sus museos arqueológicos<sup>94</sup>.

El art. 303-3° CNUDM sería la clave del derecho de propiedad de España sobre el pecio (propietaria de ese “objeto de propietario identificable”) y también de la obligación de Chile para su entrega y reconocimiento de la propiedad española. Una sentencia civil chilena que resolviera el pleito no podría oponer eficazmente las aspiraciones del Estado chileno a la propiedad como “bien nacional” del pecio del Oriflame, frente a España, porque el CNUDM obliga, se supone, al Estado chileno por encima de sus propias leyes y sentencias (además de que las sentencias dictadas hasta ahora parece que no han cerrado en firme la cuestión civil de la propiedad del pecio y de su carga, como ya advertí), y porque el art. 296-2° del mismo Convenio, también parte del principio procesal casi universal de que las sentencias que se dicten conforme al CNUDM tienen efecto solo entre las partes

94 RUIZ GARCÍA, que no es jurista, no cita en ningún momento en su libro el CNUDM, tratado fundamental para entender el régimen jurídico de los pecios, ni probablemente conoce o puede entender el difícil contenido del CPUCH. Reúne muchas pruebas, trabajosamente extraídas de diversos archivos históricos españoles, para justificar la propiedad por el Estado español al menos de la carga del Oriflame, pero al final no llega a defender claramente que España reivindique su pecio ni su carga, algo impresionado el autor por las discutibles ideas de los arqueólogos más fundamentalistas que están detrás del CPUCH y que sostienen la rigurosa permanencia “in situ” de los pecios en el fondo marino.

y para la concreta controversia resuelta. Ninguna sentencia chilena ya dictada supondría obstáculo serio, parece, a la reivindicación por España del Oriflame.

Curiosamente, Chile encontraría algunos argumentos estimables (acaso útiles para forzar una negociación y un reparto del tesoro). Por ejemplo, el de alegar que el art. 382-1° LNM, “a sensu contrario”, deja fuera al Oriflame, buque comercial. O podría basarse, precisamente en el hecho desgraciado para España de que ésta ha ratificado el CPUCH. Esto podría dar a Chile, acaso, los argumentos de que España habría incumplido, ante una demanda directa contra Chile, sus obligaciones de informar antes a otros Estados relacionados (acaso Francia, país constructor del Oriflame, p.e., o el propio Chile, en cuyas aguas territoriales se dio el hallazgo del pecio) o al Director General de la UNESCO; o su compromiso como Estado Parte del CPUCH de cumplir la discutible regla general de este Convenio de que todos los Estados parte procuren hacer permanecer el pecio “in situ”, en el fondo marino, para no perjudicar supuestamente la futura cultura de la Humanidad que pretendidamente se sustentará en el “Patrimonio Cultural Subacuático” con preferencia éste siempre sumergido en todos los mares y océanos. Pero no es seguro que estos peculiares y “arqueológicos” argumentos pudieran aducirse por Chile, que no ha ratificado, en definitiva, el CPUCH. En efecto, parece preferible pensar, como ha razonado doctrina internacionalista muy autorizada<sup>95</sup>, que cuando en una controversia uno de los Estados sea parte de un Tratado y el otro Estado lo sea de dos tratados, los derechos y obligaciones recíprocos se regirán por el Tratado en el que los dos Estados sean parte (el CNUDM, aquí, por tanto).

El contraargumento de España contra posibles argumentos como estos de Chile sugeridos estaría, en esencia y en su caso, en que la “ratio” o finalidad de todo el CPUCH y de la LNM de 2014, está en que al explorar, o estudiar, o extraer los pecios o sus cargas, todo ello se haga aplicando las “técnicas arqueológicas” que eviten los daños a los elementos de valor cultural o arqueológico de los pecios. Pero la interpretación de las leyes debe ser teleológica (arg. art. 3 CC). La extracción de la valiosa y aun delicada carga del Oriflame debería hacerse, desde luego, con esmerada atención a las técnicas arqueológicas, acaso con la colaboración de Chile, pero es que a eso está obligada España al menos desde la LPHE de 1985 (arg. arts. 40, 41, 42 y 44-1°), desde que ratificó el CNUDM (arg. arts. 149 y 303-1°) y el CPUCH y desde que está vigente la LNM de 2014 (arg. arts. 358-3°, 369-3°, 381 y 383, que contienen remisiones a la propia LPHE de 1985). La idea o finalidad de protección a la cultura actual y futura de la Humanidad no la ha inventado el CPUCH y estaba ya, al menos, en el CNUDM. Además, podría ser útil a España<sup>96</sup>, una antigua e interesante Sentencia chilena de 1869 sobre el

95 Vid. al respecto, PASTOR RIDRUEJO: *Curso de Derecho*, cit., p. 116; y CASANOVAS, O., y RODRIGO, A.J.: *Compendio de Derecho*, cit., p. 112; y, en fin, CASADO RAIGÓN, R.: *Derecho internacional*, cit., p. 170.

96 Vid. RUIZ GARCÍA, V.: *El navío Oriflame y su tiempo...*, pp. 287-288.

pecio de la fragata inglesa "Cape Horn", en la que el tribunal autorizó extraer la carga del barco mencionado, susceptible de dominio privado, mientras que el pecio mismo se declaró Monumento Histórico. La doctrina de esta lúcida y pragmática Sentencia quizás podría prestar utilidad en el futuro a España. En fin, que los hallazgos de interés histórico artístico tanto terrestres como marítimos los califiquen algunas de nuestras leyes como siempre y necesariamente de dominio público es idea que he criticado en varios de mis trabajos<sup>97</sup>, aparte lo explicado sobre que esa calificación puede acaso entenderse excluida, en casos, para los pecios marítimos, razonando desde el CNUDM y su art. 303-3°.

## 5. Una posible reflexión sobre la recuperación de pecios de la batalla de Trafalgar.

Puesto que desde hace bastante tiempo defiendo la intervención de las empresas privadas recuperadoras de pecios, convenientemente vigiladas por los Estados, me ha interesado la noticia<sup>98</sup> de un "Proyecto Trafalgar" que habría promovido el Centro de arqueología subacuática de Cádiz, con el respaldo de la Junta de Andalucía, para constituir una Fundación sin ánimo de lucro, con sede en Florida y con la colaboración de la revista "National Geographic", del que se afirma que sus primeros pasos en la investigación de los restos de la famosa batalla estaban previstos para los meses de mayo y junio de 2004, pero del que más de dos décadas después nada más se ha sabido, al parecer. La revista "National Geographic" publicó en castellano en 2002 un muy buen libro sobre arqueología submarina de Robert. D. Ballard y Malcom Mc. Connell, titulado "La gran aventura del mar", ya citado en este trabajo. Conocido el ambiente tan crítico con los mal llamados "cazatesoros" que tenemos en la doctrina española iuspublicista interesada por los pecios, más bien me extraña poco que ese interesante Proyecto Trafalgar fracasara pronto, acaso por las grandes diferencias de criterio e ideas de estos extranjeros prestigiosos cultivadores de la arqueología submarina con las personas de aquí a las que encargara las negociaciones la Junta de Andalucía.

Pero la noticia me sugiere una breve propuesta de reflexión al lector de este trabajo. Imaginemos que el Reino Unido y España, quisieran imitar la experiencia del Vasa, navío sueco que se hundió el 10 de agosto de 1628 junto al puerto de Estocolmo nada más iniciar su primer viaje, y que hoy brilla con luz propia en el "Vasamuseet" de esa misma ciudad, visitado por cientos de miles de turistas<sup>99</sup>. Se ha

97 Vid. mi trabajo "Una síntesis histórica y dogmática sobre las leyes españolas de hallazgos histórico artísticos", en la revista *Patrimonio Cultural y Derecho*, núm. 17, 2013, pp. 155 a 158.

98 Tomo la noticia del libro de AZNAR GÓMEZ: *La protección internacional*, cit., p. 426, nota 967.

99 En 2012 el Vasa había sido visitado en su Museo de Estocolmo por veinte millones de personas desde que fue rescatado en 1961. El descubrimiento del pecio del buque se logró en agosto de 1956. La escasez de oxígeno de las aguas salobres del mar Báltico y el abundante fango parece que protegieron bastante bien al pecio. En 1957 la Marina sueca y la empresa "Neptunbolaget" se hicieron cargo de su salvamento o extracción. El 24 de abril de 1961, tras 333 años en el fondo del mar, y tras cruzar gruesos cables por debajo de la nave sumergida, se logró su recuperación. La vuelta a la superficie del Vasa ese mismo día fue transmitida por la prensa, la radio y la televisión en casi todo el mundo. Durante cinco años los buzos

sugerido alguna vez, por persona que conocía las inquietudes de la Administración andaluza<sup>100</sup>, que el recuerdo de la batalla de Trafalgar de octubre de 1805 ha pesado mucho sobre la conciencia de los españoles, lo que acaso explicaría la persistente desidia de sus gobiernos sobre los pecios.

Podrían los dos Estados hacer un pacto incluso sustancialmente público y respetuoso de las leyes y técnicas arqueológicas para recuperar para un Museo famoso de cada uno de ellos dos de los pecios de la batalla de Trafalgar (los mejor conservados de los varios que se pudieran encontrar) y hacer el gasto necesario para proteger y fortalecer los pecios y restos recuperados, en homenaje a la gran tradición marinera de estas dos viejas potencias, a los mismos marinos y militares fallecidos en aquella batalla, y esperando además atraer turismo con esos barcos recuperados, aunque aquí no habría tesoros en sentido estricto, pero sí objetos de importante valor histórico, como los cañones, con interés para un museo.

Puestos de acuerdo los dos Estados aliados y amigos, les bastaría con los arts. 303-3° y 311 del CNUDM como cobertura jurídica de la operación y les sobrarían todas o casi todas las normas estatales teóricamente vigentes en ambos países. Y si recuperaban cuatro pecios y querían que tanto en el museo español como en el británico, hubiese un pecio de barco propio junto a otro pecio de barco ajeno, o sea, uno de cada bando de la batalla, no creo que fuera razonable intentar impedir esa permuta de pecios so pretexto de que lo impedirían las nociones como la de “dominio público” o la de “inalienabilidad” del pecio (art. 382-1° LNM) o la prohibición de trueque, venta o comercialidad que impondría a España el CPUCH (arts. 2-7°, 14 y norma 2 Anexo). Cabría oponer a esas endebles objeciones que la permuta de pecios era un interesante y justificado “intercambio cultural” de los que protege expresamente el Derecho marítimo internacional de alto nivel (arg. art. 303-3° CNUDM). La idea de los legisladores de proteger con la noción de “dominio público” la cultura como algo identitario y “nacional” es propia del nacionalismo del pasado siglo, y pocos advierten que esa lógica es contraria a la que preconiza el CNUDM, que desde su supremacía normativa alude a un “interés” de ciertos estados (varios a la vez, acaso) sobre los pecios (art. 149) y recomienda los “intercambios culturales”. Y se abre el CNUDM, Tratado inspirado en la idea de búsqueda y mantenimiento de la paz, a la aplicación flexible de las normas y al arbitraje (arts. 293 y 287). Y *vid.* art. 379 LNM. Cabe recordar también los valores del relativismo y el carácter casi siempre dispositivo, con el límite de muy pocas normas imperativas, del Derecho internacional<sup>101</sup>.

---

estuvieron sacando objetos antiguos, como estatuas y otros, de los que se inventariaron unos 14.000, un verdadero tesoro. *Vid. Vasa*, impreso por “Davidsons Tryckeri”, Estocolmo, 2012, 49 pp.

100 *Vid. CASADO RIGALT, D.: El arqueólogo enamorado, La esfera de los libros, 3ª ed., 2009, pp. 247-248.*

101 *Vid. CASADO RAIGÓN, R.: Derecho internacional, cit., pp. 85 a 91.*

Siguiendo con nuestro ejemplo teórico, hay que advertir que, mientras el Reino Unido no estaría vinculado por el CPUCH al no haberlo ratificado (sí lo hizo con el CNUDM), España sí lo estaría y ello le acarrearía una serie de obligaciones algo engorrosas. Hacer llegar información del Proyecto Trafalgar a todos los Estados Parte (siempre a Francia, Estado Parte y que tiene también pecios suyos de la batalla en la zona) del CPUCH y al Director General de la UNESCO; acaso tener que aceptar decisiones o controles de otros Estados Parte o del Estado Coordinador que hasta podría ser (sería uno solo) otro diferente de España; o tener que aceptar “medidas acordadas” por otros Estados Parte; o respetar la confidencialidad de la información con esos otros Estados: o recibir una inspección o instrucciones de la Autoridad de los Fondos Marinos Internacionales invitada por el Director General de la UNESCO; etc. Toda esta burocracia, de cuya utilidad cabe seriamente dudar, acaso hubiera evitado ya de raíz el Proyecto Trafalgar que se hubiera diseñado, porque cuesta creer que el Reino Unido se hubiera querido someter a toda esta vigilancia indirecta, que al mismo no obligaba directamente por no ser Estado Parte, y vigilancia que sería contraria a las tradiciones liberales de este Estado y a su escaso gusto por las intervenciones administrativas puntillosas y extranjeras.

### III. LA MALA POLÍTICA LEGISLATIVA Y EJECUTIVA NACIONAL SOBRE LOS PECIOS.

El carácter interdisciplinar de la materia de los pecios suele admitirse, al menos en teoría, por muchos, y creo que tiene un paralelismo con el Derecho marítimo, al que se puede entender que, concebido este en sentido amplio, pertenece. Nos explica Ignacio Arroyo<sup>102</sup> que “el maritimista ha de convertirse en el “jurista por excelencia”, en alguien que debe conocer en profundidad la historia, los avances de la tecnología, y las nuevas tendencias del Derecho general, si no quiere proponer la aplicación de un Derecho superado”. Este Derecho general incluye desde luego al Derecho civil que es el Derecho común (art. 4-3º CC y art. 2-1º LNM), y que, como dejó escrito en más de una ocasión el profesor Díez Picazo y Ponce de León, es el “Derecho de los principios generales”. Como bien dice Ignacio Arroyo<sup>103</sup>, el “derecho marítimo se aparta de los principios generales, pero sin rotura, buscando completar y desarrollar el Derecho general”.

Aunque algunos autores recientes tienden a presentar nuestra materia como muy nueva e inician su exposición con referencias a pleitos famosos sobre pecios de las dos últimas décadas del siglo pasado, yo creo que, para abarcar mejor el fenómeno y para intentar diagnosticar su futuro, es mejor remontarse, conociendo la historia, a principios del siglo XX, momento en el que se dan ya

102 Vid. su *Curso de Derecho marítimo*, cit., 2005, p. 59.

103 Vid. su *Curso de Derecho marítimo*, cit., 2005, pp. 24 y 25.

las primeras recuperaciones de pecios sumergidos<sup>104</sup> y momento que nos ayuda a entender las enormes transformaciones que en ese siglo XX ha experimentado el Derecho marítimo, como consecuencia, en buena medida, aparte del desarrollo tecnológico, de las dos guerras mundiales habidas.

De la Conferencia de Derecho del Mar de Bahía Montego afirma Arroyo<sup>105</sup> que es “el Convenio más importante de la historia del Derecho marítimo, y quizás, junto con la Declaración de Derechos Humanos de 1948, el más trascendental para el desarrollo de la uniformidad jurídica universal”. Está por ver cómo evoluciona el mundo y el Derecho marítimo, pero no parece verosímil que las grandes potencias industriales renuncien a explotar las riquezas naturales de los mares y, en particular, de su Zona Económica, como demostró ya el Acuerdo de 1994 de modificación mediante Anexos del CNUDM, en su Parte XI. Este Acuerdo lo ha estudiado entre nosotros el profesor Nicolás Navarro<sup>106</sup>, explicando de paso el alcance problemático del nuevo concepto de “Patrimonio Común de la Humanidad”<sup>107</sup> y los previos enfrentamientos entre países pobres y ricos del que

104 Al inicio de este trabajo (nota 8) he recordado la amplia polémica doctrinal italiana que estudié en mi tesis doctoral de 1980 y que surgió con ocasión de una estatua romana (la “Fanciulla d’Anzio”) encontrada bajo las aguas de una playa italiana en 1887. Vid. también ALFIN y DELGADO, F., quien recuerda muchos antiguos hallazgos submarinos y algunos recuperados, como el muy famoso de una nave romana cerca de la costa de Túnez, hallado casualmente en junio de 1907 por unos pescadores cerca de Madhia, y que se logró recuperar en parte en unas primeras excavaciones entre 1908 y 1913, y otra parte por COUSTEAU, ya con mejores medios, cuarenta años después. *El mundo submarino y el Derecho*, CSIC, 1959, pp. 168 a 175. Otro de los primeros pleitos muy importantes fue el del buque Egipt, que se hundió al chocar con otro barco un día de niebla en el Canal de la Mancha el 20 de mayo de 1922, y quedó hundido a 130 metros de profundidad, causando la muerte de 89 personas y la pérdida de un valioso tesoro. El descubrimiento del pecio se hizo el 30 de agosto de 1930, pero la total recuperación del tesoro no culminó hasta 1935 (ó 1939, según otra versión). Del tesoro se recuperó mucho oro y otros objetos valorados en 1.183.000 libras esterlinas. La Compañía “Lloyds” de Londres, que antes había pagado la indemnización del seguro sobre el pecio y su carga, se quedó con el 37,5%; otros intervinientes en el rescate con el 12,5 %; y la empresa italiana “Sorima”, que realizó el principal esfuerzo económico y técnico del rescate, se quedó el resto (más de medio millón de libras esterlinas). El caso lo ha explicado, sin aludir a un pleito que existió, SAN JUAN, V.: *Cazatesoros y expolios*, cit., pp. 229 a 237. Diez de las personas que trabajaban para “Sorima” fallecieron por la explosión el 7 de diciembre de 1930 de un buque próximo por causas desconocidas, sin que se sepa si sus familiares fueron indemnizados de algún modo. Y hubo un pleito, iniciado por una empresa francesa que descubrió el pecio pero que carecía de los medios técnicos para recuperarlo, y que se resolvió a favor de la empresa “Sorima” por Sentencia de la Alta Corte Suprema de fecha 21 de octubre de 1932. Sobre esta Sentencia, vid. BERLINGIERI, G.: “Salvataggio, assistenza,” cit., p. 443 y nota 1. El autor no aclara si la Corte Suprema era la italiana o la francesa. No he encontrado, lamentablemente, esa Sentencia, tras consultar sus cuidados índices, ni en el repertorio del *Foro Italiano*, ni en el *Recueil* semanal *Dalloz*, ni en los tomos de 1932 ni en los de 1933. Con todo, parece que la Sentencia no impidió el cumplimiento de un contrato previo que debió existir entre la aseguradora “Lloyds”, que había pagado la indemnización y se subrogaría en la propiedad del pecio, y “Sorima”, principal destinataria de medio tesoro y que cumplió la condición contractual de recuperar casi todo el tesoro del pecio. Por el convenio previo a 1935 “Sorima” se pudo llevar el 50% del tesoro, por contrato o “traditio” y gracias a su lograda “occupatio”, y la empresa “Lloyds” pudo retener el 37,5 % de la propiedad sobre el tesoro. Algunos ven en estos pactos un contrato de servicios y otros un contrato de obra. Este contrato lícito y voluntariamente cumplido, sobre un pecio extraído en aguas lejanas de las italianas territoriales, sin duda era acorde a lo regulado en el Derecho del almirantazgo británico, y sería una de las primeras experiencias que marcó el camino que seguiría siendo normal, sobre todo en el ámbito anglosajón, durante todo el siglo XX.

105 Vid. para tal afirmación su *Curso de Derecho marítimo*, 2005, cit., p. 105.

106 Vid. de este autor: *Fondos marinos y Patrimonio Común de la Humanidad*, Ediciones Universidad de Salamanca, Salamanca, 2000, 198 pp.

107 Sobre el Patrimonio Común de la Humanidad incluyendo los pecios, vid. también la elogiosa exposición de RUIZ MANTECA, R., creo que poco convincente en sus razones, que históricamente pueden valer para los

surgió el Acuerdo. Estos enfrentamientos se han reorientado o recrudescido con la aparición de una nueva dirección ideológica de base ecosistémica o ecologista, que cuestiona la lógica de la zonificación de los mares y océanos y la consistencia de esa concepción que está en la base del CNUDM y que representó en 1982 la cristalización de un liberalismo universalista<sup>108</sup>. En el CNUDM las normas sobre pecios eran romanistas y/o costumbres<sup>109</sup>, mientras en el CPOCH es casi todo es más nuevo e ideológico.

Juicios morales, ideológicos o jurídicos aparte, que Odyssey consiguiera en 2007 encontrar y extraer de las aguas atlánticas internacionales un pesado tesoro situado a 1.100 metros de profundidad es un alarde de capacidad técnica. La empresa eligió bien su nombre, con la alusión a la Odisea de Homero. La tecnología, que incluirá la llamada Inteligencia Artificial, no se va a detener y su avance incide en la reflexión jurídica solvente. Los países más industrializados y avanzados en tecnología, y sus empresas, en lo que queda de siglo, han de hacer sin duda una gran cosecha con los pecios más interesantes y valiosos económicamente que les están esperando<sup>110</sup>.

Es mayoritaria y acertada entre nuestros estudiosos la opinión de que España ha mantenido durante la segunda mitad del siglo XX una casi total desidia y desinterés por la protección o por la recuperación de sus pecios históricos y sus tesoros. En 2008 criticó esta desidia el prestigioso historiador Gonzalo Anes Álvarez de Castrillón, varias veces reelegido Director de la Real Academia de la Historia. Y lo mismo han hecho algunos estudiosos de los pecios (Claudio Bonifacio, por ejemplo, o Manuel Trigo Chacón, quien pide a España que “despierte de su letargo de dos siglos”, al final del trabajo aquí citado). Esta desidia es poco respetuosa con nuestra muy digna historia como potencia naval<sup>111</sup>. Los famosos pleitos de

---

“recursos”, pero mucho menos para los pecios: “El Patrimonio Cultural Subacuático ¿un Patrimonio para la Humanidad?”, revista *Patrimonio Cultural y Derecho*, Hispania Nostra, núm. 19, 2015, pp 63 a 84.

108 Vid. Aunque sin alusión ninguna a los pecios ni a la LPHE de 1985, el libro de GARCÍA PÉREZ, R.: *La ampliación de la plataforma*, cit., pp. 37 a 40 y 199 a 206.

109 Así lo afirma CASADO RAIGÓN, R.: *Derecho internacional*, cit., pp. 331-332.

110 Véase el reportaje periodístico de Carlos Manuel SÁNCHEZ, que titula “La Armada Invencible de los Cazatesoros”, en *XL Semanal*, n° 1892, 28 de enero al 3 de febrero de 2024, pp. 22 a 25. Empresas muy ricas y poderosas, como “Ocean Infinity” (en Austin, Texas) y “Southampton” (Reino Unido) han encargado a astilleros de Italia y Noruega 23 barcos no tripulados y con la más alta tecnología, incluida la inteligencia artificial, para buscar pecios, así como sofisticados drones submarinos. Los dirigentes de las empresas recuperadoras de pecios, son conscientes de la necesidad de respetar las leyes y el Derecho internacional y van a saber ganar respetabilidad. Buscarán no solo pecios sino, al servicio de la cultura, también datos geográficos marinos y datos históricos. Seguirá rigiendo la ley de las profundidades. El primero que llega se lleva de momento lo hallado (ocupación u ocupación salvamento) y luego no se eludirán las intervenciones de los tribunales. Buscarán, siempre que sea posible, asociarse con los estados. Tendrán buenos abogados. El empresario Anthony CLAKE gestiona para estos fines, se narra, 62.000 millones de dólares.

111 A lo largo del siglo XVIII, guiada por eficientes ministros y políticos nombrados por los Borbones, y con un auténtico esfuerzo nacional sostenido en el tiempo, que hasta reactivó ciertas parcelas de nuestra economía, España construyó una eficiente Armada Real, que contribuyó decisivamente al mantenimiento del Imperio en América, aunque al final del siglo, por la gran crisis económica y la guerra contra NAPOLEÓN, esos barcos carecieron del dinero necesario para su mantenimiento y se fueron deteriorando y echaron a

La Juno y La Galga (1998 a 2001)<sup>112</sup> y del caso de La Mercedes (2007-2012) se han visto por algunos como un síntoma de que va a mejorar la situación y de que España va a adoptar una actitud más activa en esta materia. Los tratadistas de nuestro tema hacia la mitad del siglo pasado pensaban sobre todo, y con ello continuaban una tradición de siglos, como ha demostrado Pérez Mallaína Bueno para la época de los Austrias, en una recuperación de los tesoros de los pecios por su valor económico. En las antípodas de eso está la doctrina española de las dos últimas décadas, inspirada en un cierto puritanismo cultural y arqueológico. En este grupo de autores solo piensan en la protección cultural y administrativa y soslayan la cuestión de los tesoros que contienen algunos pecios. O sea, la cuestión de Derecho privado, en la que se ubican también las fundaciones y asociaciones culturales, patrocinios, y el coleccionismo privado, medios complementarios, eficaces y lícitos de protección a la cultura en una sociedad liberal<sup>113</sup>.

Entre los juristas actuales parece que somos pocos, y más aún entre los arqueólogos, los que pensamos que la recuperación por España de sus pecios debe incluir los tesoros también, que son riqueza solo en parte con “interés arqueológico”, además de la protección rigurosa de la información histórica, y con énfasis en la protección tanto civil como administrativa. Así lo vengo defendiendo desde 2003. Para la mayoría de nuestros actuales juristas estudiosos del Derecho

---

perder en buena medida. Lo ha demostrado el libro de BRU, J., y TORRES, R.: *La Armada Real*, cit., 135 pp., “in totum”.

- 112 El importante asunto de las fragatas “La Juno” y “La Galga” lo ha tratado y descrito con minuciosidad en varias ocasiones, valorando muy positivamente, y con razón, el sentido de su resolución definitiva, favorable a España, AZNAR GÓMEZ, M. J., como en su citado libro: *La protección internacional ...*, donde además transcribe al final la decisiva Sentencia de la Corte de Apelación de Virginia de 21 de julio de 2000. Vid. de ese libro las pp. 189 a 192; 348 a 361, y para la citada Sentencia, pp. 605 a 618. Tanto la empresa halladora “Sea Hunt” como el Estado de Virginia recurrieron en “certiorari” esa Sentencia de 2000 al T.S. de EEUU, que inadmitió ambos recursos y no entró en el fondo del asunto en su Sentencia de 20 de febrero de 2001. Observe el lector que ni en este asunto ni en el de “La Mercedes” contamos con una resolución de fondo y firme de dicha Corte o T.S. norteamericano. En cambio, en el caso del galeón N° Sra. de Atocha, se cuenta con la Sentencia de la Corte Suprema de apelaciones, de fecha de 13 de marzo de 1978, aceptando la adquisición del tesoro por “law of finds”, frente a reclamación del Estado Federal. Vid. RUIZ MANTECA, R.: *El régimen jurídico del patrimonio cultural subacuático*, 2013, pp. 81 a 84. El galeón N° Sra. de Atocha había naufragado en los Cayos de Florida el 6 de septiembre de 1622 y fue hallado, tras más de dos décadas de búsquedas, y en la parte principal del tesoro, en junio de 1985, por la empresa “Treasure Salvors”, creada por Mel FISHER, hombre aventurero y con estudios de ingeniería. Hubo unas difíciles búsquedas, con iniciales hallazgos parciales y modestos. Por hundimiento de uno de sus barcos, hubo cuatro muertos, entre los que estuvieron uno de sus hijos y su nuera. El tesoro recuperado, estimado en unos 450 millones de dólares, fue por tanto descubierto tiempo después de que la justicia de EEUU hubiera desestimado los derechos al mismo del Estado de Florida, primero, y del Estado federal, después. La pintoresca aventura de FISHER fue llevada al cine. El Estado español nunca se personó en el pleito por este galeón (al descubrirse, ya acabado el citado pleito, lo principal del tesoro, gobernaba Felipe GONZÁLEZ). Vid. SAN JUAN, V.: *Cazatesoros y expolios*, cit., pp. 55 a 71.
- 113 ARROYO MARTÍNEZ, I., ha planteado un “estado de la cuestión” sobre el asunto de los pecios que, aunque finalmente se manifiesta favorable al CPOCH de 2001, no deja de reconocer que en la cultura anglosajona hay otra sensibilidad y que la participación de la iniciativa privada en estos temas puede resultar positiva. Vid. su citado *Curso de Derecho marítimo*, en la 3ª edición de 2015, pp. 239 a 241. Una resuelta defensa de que la regulación legal de los pecios debiera abrir más oportunidades a la actividad privada y posibilitar la venta o transmisión de los tesoros de los pecios la encuentro en MIRANDA GONÇALVES, R., en su trabajo “Presente y futuro de la legislación del patrimonio cultural subacuático en España a raíz de la Convención de 2001 de la UNESCO”, en AA.VV.: *Tutela jurídica del patrimonio cultural* (coord. M.J. ROCA y O. GODOV), Tirant lo Blanch, Valencia, 2021, pp. 124-125.

sobre los pecios, aunque ninguno ha llegado a criticar que España pleiteara en EEUU por la Juno y la Galga o por La Mercedes, el Convenio de la UNESCO de 2001 es defendible y dan por bueno, con más o menos objeciones, que España lo ratificara<sup>114</sup>. Pero solo he encontrado dos opiniones, y una de ellas muy levemente formulada<sup>115</sup>, a favor de que España reclame a Colombia la propiedad del galeón San José. Yo he defendido que ese pleito se llevara adelante (el pecio se descubrió en noviembre de 2015 y al terminar este trabajo, en el otoño de 2024, parece que el tesoro no está del todo extraído y aún sería acaso momento para demandar al Estado colombiano). España también debería reivindicar, como he explicado (pese al desacertado art. 382-1º LNM), y aquí con expectativas de ganar el pleito, el pecio del Oriflame descubierto en la costa chilena. Queda explicado que el galeón San Diego es otro de nuestros importantes pecios nunca reclamados.

La tesis hoy mayoritaria entre nuestros pocos cultivadores aquí del régimen jurídico de los pecios tiende a una postura casi fundamentalista y poco pragmática; y que sigue la consigna simplista del enfrentamiento contra individuos o empresas “cazatesoros”, cuyas actividades, y hasta casi todo comercio sobre objetos arqueológicos submarinos, se presentan discutiblemente como siempre ilegales o incluso delictivas. Esta terminología tan difundida de los “cazatesoros”, término más bien periodístico y que no está en el Diccionario de la Lengua Española, ya denota un sesgo ideológico poco adecuado a los escritos académicos<sup>116</sup>.

También hemos acogido todos, sin apenas matizaciones, que los lugares del fondo marino con pecios, cabe calificarlos como “yacimientos” arqueológicos. Con todo, en lo que tendrán que trabajar y estudiar los buzos arqueólogos, con serios límites de tiempo y comodidad a falta de extracción del pecio, es en principio solo en los pecios y sus cargas, y no propiamente en el fondo marino. El término se

114 En mi trabajo citado “Tesoros y otros restos”, de 2012 (p. 889, nota 32) tengo recogidas y muy brevemente resumidas las opiniones en ese sentido favorable al Convenio de 2001 de CARRERAS HERNÁNDEZ; AZNAR GÓMEZ; y JUSTE RUIZ. Hoy día podría añadir las opiniones de ARROYO MARTÍNEZ: “El Convenio de la UNESCO sobre protección del patrimonio cultural subacuático”, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. 28, 2011, pp. 23 y ss, y 60-61; y con nuevos argumentos en *Curso de Derecho marítimo*, cit., 2015, pp. 238 a 264; ÁLVAREZ GONZÁLEZ, E.M.: *La protección jurídica del patrimonio cultural subacuático en España*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2012, pp. 122 a 141; RUIZ MANTECA, R.: *El régimen jurídico*, ob. cit., 2013, pp. 470 a 481; DOMÍNGUEZ PÉREZ, E.M.: *Transmisión de bienes culturales y resolución extrajudicial de conflictos*, Dykinson, Madrid, s.f., pp. 90 a 95; o incluso, con algunas dudas, y sin ser jurista, RUIZ GARCÍA, V.: *El navío Oriflame*, cit., pp. 300 a 305. Más certera considero la afirmación de CASADO RIGALT, D., de que nuestra adhesión al CPUCH, con la que renunciaba en cierto modo España a nuestros derechos históricos sobre los pecios, a cambio de ser informados y consultados sobre los mismos, supuso una “insípida recompensa”. *Vid. El arqueólogo enamorado*, cit., p. 246.

115 Opiniones de personas sin formación jurídica. La primera y clara opinión es la de SAN JUAN: V.: *Cazatesoros y expolios*, cit., pp. 133 a 135. La segunda, no tan clara, la de RUIZ GARCÍA, V.: *El navío Oriflame*, cit., pp. 282 a 284. El programa “En Portada” de TVE, 2ª cadena, dedicó la noche del 16 de octubre de 2024 un programa de 45 minutos al Galeón San José. De una decena de expertos que opinaron, más de la mitad citaron el CPUCH o sus ideas, pero ninguno llegó a mencionar el CNUDM ni ninguna de sus ideas. Significativo, aunque ninguno de los dos tratados resultaban aplicables en este caso.

116 Muchos de nuestros juristas, y lo mismo arqueólogos o historiadores, maltratando el idioma castellano, califican a los dueños de empresas recuperadoras de pecios como “piratas” o “corsarios” o “flibusteros”. SAN JUAN, V., al menos en una ocasión alude a EEUU como “Cazatesoroslandia”. *Vid.: Cazatesoros y expolios*, cit., p. 180. También alude a “cazatesoros” la Sentencia ya comentada 94/2019, de 5 de abril, de la AP de Cádiz (ARP/2020/144). Por supuesto, no aluden a “cazatesoros” ni el CNUDM ni el CPUCH.

suele asociar en rigor con las minas (art. 334-8° CC). Los pretendidos yacimientos submarinos son hasta difíciles de delimitar: el galeón español “Notre Dame Deliverance”, hundido por un huracán cerca de los cayos de Florida en 1755, con un enorme tesoro (unos 3.000 millones de euros), se supone<sup>117</sup> que tiene sus restos esparcidos en una zona del lecho marino fangoso de unos 27 kms.<sup>2</sup>

Un autor que parte de la algo justificada común mala opinión sobre las empresas recuperadoras de pecios y tesoros (se agradece que no aluda a los “cazatesoros”), ha afirmado también que según nuestra experiencia “lo peor” ha sido, aparte de la despreocupación pública (de los políticos y aun la sociedad, entiendo) en este tema manifestada, “el desconcierto de los propios poderes públicos”, que se han visto “inermes o seriamente comprometidos” por la “insuficiencia de los instrumentos legales” disponibles<sup>118</sup>. La descripción se puede suscribir. El “desconcierto” de los poderes públicos ha sido a veces verdadera torpeza o negligencia o abuso y la “insuficiencia” de los instrumentos legales muy cierta, como hemos visto, pues en realidad hay legislación defectuosa, acaso excesiva, mal coordinada, acaso inconstitucional (arg. art. 149-1-3° y 20° C.E.), y de rango o fuerza inferior la que se quiso aplicar en algunos conflictos, en principio, al de las normas internacionales (arg. arts. 94, 96 y 9-3° CE; arts. 1-2° y 5° y 4-3° CC.; y L. 25/2014- LTOAI; y art. 2 LNM). El tema de los pecios no es equiparable a la lucha contra el tráfico de drogas. En el detalle de los ejemplos aquí propuestos se ve bien cómo la consigna simplista de la lucha contra los “cazatesoros” intenta sin éxito, y acaso perjudicando la imagen exterior de España, hoy carente de “autoritas” en este ámbito, suplir el preciso y difícil conocimiento técnico y el jurídico. El caso de la defensa de la Fragata Nuestra Sra. de las Mercedes (2007-2012) es el único con resultado de verdad satisfactorio en el que el Estado ha actuado, al comparecer en defensa de su interés frente a la empresa Odyssey ante el tribunal norteamericano, como debiera hacerse en muchos otros casos que han surgido y que, sobre todo, surgirán en el futuro.<sup>119</sup>

117 Vid. TRIGO CHACÓN, M.: “Los pecios. Los tesoros bajo el mar. Las flotas españolas de Indias. El régimen jurídico del patrimonio cultural subacuático”, en *Revista General de Marina*, vol. 270, junio de 2016, pp.799 a 814, y para la afirmación del texto, p. 808.

118 Las frases corresponden al profesor SOUVIRÓN MORENILLA, J.M., tomadas de su prólogo al libro ya citado de 2012 de ÁLVAREZ GONZÁLEZ E.M.. También FERNÁNDEZ DOMINGO, J.I., ha afirmado que nuestra actual regulación nacional e internacional de los pecios es deficiente y anticuada, lo que es menos cierto, como vengo defendiendo, respecto del CNUDM, al que el autor presta muy escasa atención. Vid.: *Los tesoros del mar*, cit., p. 13.

119 En 2012 ofrecí la primera explicación en nuestra doctrina del caso de la Fragata N. Sra. de las Mercedes, y luego han aparecido media docena más de explicaciones. En algunas de ellas se aportan datos o matices que la mía omitió. Pero desde mi punto de vista civilista destaco que mi explicación y valoración sobre la Sentencia de la Corte de Atlanta de 21 de septiembre de 2011, sobre la que el Tribunal Supremo de EEUU inadmitió el recurso (14-5-2012), fue relativamente crítica y que enfatiqué que la Sentencia no aporta una decisión de fondo y definitiva al caso, lo que es importante y relativiza su valor e importancia en el plano del Derecho privado y aun en el del Derecho internacional. En aquel pleito, en el fondo, como expliqué, solo se debatió y resolvió sobre la posesión del tesoro del pecio de la Fragata o, si se quiere, sobre lo que aquí llamamos una medida cautelar o preparatoria. Lo que es un planteamiento, ese que se queda anclado en meras inmunidades jurisdiccionales o ejecutivas, casi solo procesalista, algo primitivo y doctrinalmente inferior al de la acción reivindicatoria de la tradición romanista y europea continental,

Algunos de los actuales cultivadores del Derecho sobre los pecios solicitan ampliar mucho la financiación pública, o sea a costa del contribuyente, al que se supone que hay que atraer hacia la labor de la arqueología subacuática, e incluso ha solicitado Aznar Gómez, en su libro de 2004, que España se dote de una flota estratégica operativa en cualquier latitud y circunstancia al servicio de la comunidad científica y de los poderes públicos. Veo falta de realismo esta pretensión. En noviembre de 2024 se ha botado el buque “Odón de Buen” pero para estudiar los océanos. Mejor sería que fomentáramos en España, con una legislación más acogedora, la aparición de empresas recuperadoras de pecios y propiciáramos aquí la costumbre de celebrar pactos de las mismas con el Estado, o con otros estados, a fin de que pudieran aquellas lucrarse con parte estimable de los tesoros de los pecios, al modo como se ha practicado bajo el Derecho liberal del Almirantazgo británico, luego copiado en otros países de cultura anglosajona. La financiación necesaria de la búsqueda y recuperación de nuestros muchos pecios solo es posible abriendo nuestras costumbres hacia contratos del tipo “do ut facias”, conforme a la experiencia anglosajona y sin merma del severo y necesario respeto impuesto por las leyes a los “yacimientos” subacuáticos. Y de momento, bueno sería recordar la experiencia de Frank Goddio con el hallazgo y recuperación del San Diego, atrayéndose previamente la financiación de una empresa privada<sup>120</sup>.

La tarea pendiente es, de momento, llevar a la cúspide de la Administración, y en especial de la Guardia civil y de la Armada, y del Ministerio de Asuntos Exteriores y la Diplomacia, y de los medios informativos, y a los foros universitarios, la cuestión de lo pecios en toda su complejidad, pluridisciplinariedad, e importancia y desde el pluralismo constitucional exigible (art. 20-1º y 3º y 149-1-27º CE). La tarea no es sencilla, dado que tanto el PP, que votó a favor del CNUCH en 2001, como el PSOE, que lo ratificó en 2005, y luego el PP que publicó la LNM de 2014, y el PSOE el Decreto 371/2020 sobre las REM, parece que tienen en esto los mismos (todos iuspublicistas y hasta hoy un tanto desorientados, en mi opinión) asesores. Para una vez que el PSOE y el PP se ponen de acuerdo, es en una mala política perjudicial para el país y en soluciones heredadas del estatismo franquista e insuficientemente abiertas a la internacionalidad y a la tendencia a la uniformidad propias de los temas de Derecho marítimo.

---

que entiendo que bien permite utilizar, sin mayores forzamientos interpretativos, el art. 303-3º CNUDM. Claro que este precepto tiene su eficacia invocado solo ante tribunales de países (casi todos) que han ratificado el CNUDM, lo que no era aquí el caso de EEUU, cuyos tribunales aplicaron solo al caso de la Mercedes, consecuentemente y con extraterritorialidad y buen sentido, sus propias leyes. *Vid.* mi trabajo “Tesoros y otros restos”, cit., pp. 881 a 885.

120 El arqueólogo Daniel CASADO RIGALT, profesor en la Universidad a Distancia de Madrid (UDIMA), me ha hecho tres entrevistas sobre los pecios en 2018 y 2024, que están accesibles en internet introduciendo mi nombre y apellidos y acaso el término UDIMA.

En cinco años desde que se descubrió el galeón San José no he tenido conocimiento de ninguna tertulia televisiva sobre el asunto entre juristas especialistas. Cuando la cuestión tenía mucha menos actualidad que hoy, el 5 de marzo de 1982, el periodista José Luis Balbín, en su programa “La Clave”, emitió un programa de dos horas en horario nocturno sobre el régimen legal de los pecios. En este tema culturalmente retrocedemos.

En fin, aparte de que he solicitado reiteradamente denunciar (arg. art. 32) y salirnos del Convenio de UNESCO, propongo además, acaso con ocasión de la redacción en la LNM de diversos tipos de infracciones administrativas que están pendientes de redactar en norma de rango de ley, añadir al artículo 2 de la LNM de 2014, o bien como apartado 3º de art. 373 de LNM de 2014, los siguientes párrafos:

“El Estado Español y, en su caso, las empresas españolas, conforme a los artículos 46 y 149-1-28º de la CE, procurarán en lo posible el descubrimiento y la recuperación y tratamiento, siempre con respeto de las normas profesionales propias de la arqueología subacuática, de los pecios de cualquier clase y, sobre todo, de sus cargas de propiedad española valiosas por su interés cultural, histórico o monetario existentes en todos los mares del mundo, conforme a los principios de Derecho privado caracterizadores de la tradición del Derecho romano y de las regulaciones castellanas sobre tesoros, hallazgos y mostrencos.

Esta Ley reconoce que todos los pecios españoles de un cierto interés están esencialmente regulados, tras el paréntesis de la vigencia de la Ley 60/1962, y junto a los “derechos del salvamento” de la tradición anglosajona, en la importante “disposición general” del artículo 303 del Convenio de la ONU de 1982 sobre Derecho del mar, precepto que, como todos los de este Convenio, debe considerarse de aplicación preferente al Convenio UNESCO de 2001 y al resto de leyes estatales españolas. Esta Ley declara, como norma dispositiva, que los pecios y sus cargas descubiertos en aguas territoriales españolas con arreglo y respeto al Derecho español e internacional, pertenecerán en su mitad al Estado español, siempre que se trate de pecios que carezcan de dueño identificable y que hayan sido descubiertos o lícitamente recuperados por estados o empresas extranjeros o no.

Los pecios y sus cargas españoles, incluidos los buques de Estado, no podrán considerarse bienes de dominio público e inalienables sino en la medida de las necesidades y fines culturales fijados en las legislaciones de patrimonio cultural para los museos arqueológicos españoles, al efecto de posibilitar el buen ejercicio de las prácticas en materia de intercambios culturales recogidas en el artículo 303 del citado Convenio de la ONU, en particular en el ámbito latinoamericano”.

Mientras no se reforme la LNM y su Reglamento de 2020 en la dirección o con las indicaciones que he hecho en este trabajo, se hace necesario y hasta urgente este precepto propuesto para intentar vencer o contrarrestar la grave desidia política de casi un siglo de nuestro Estado. Y porque, aunque el Preámbulo, apartado I, de la LNM de 2014 advierte que la Ley atiende tanto al Derecho público como al Derecho privado, y el apartado II, explica, como el art. 2-1º de la LNM, la supremacía de los tratados internacionales sobre las leyes estatales, se ve claro que los autores de la LNM no comprendieron bien la gran importancia para España, durante varios siglos potencia imperial y marítima, de la cuestión de los pecios.

Esto se advierte, por ejemplo, en la paupérrima alusión a los naufragios del apartado VIII del Preámbulo de la LNM. Se puede ver también lo mismo, aparte de en otras partes del articulado de la LNM, y en particular de sus artículos 357 a 383; en la enumeración de los títulos competenciales de la disposición final 6ª de la LNM, en la que se omiten los artículos 33 y 38 y 46 y 149-1º-28 de la CE, todos ellos muy relevantes para los pecios de propiedad española, privada o pública. Es un indicio también de la pobre cultura histórica de los autores de la LNM en nuestro tema el que el venerable término “pecio” no se haya recogido ni una sola vez. Y se ve lo mismo en el prólogo a la primera edición en “Tecnos” de la LNM de 2014 de Ignacio Arroyo, gran autoridad en el Derecho marítimo y quien fuera Presidente de la Asociación de Profesores de Derecho Marítimo, pero autor de siempre poco interesado en este tema, más bien civil, de los pecios. El profesor Arroyo recuerda en el mencionado prólogo la gestación de la LNM y la elogia bastante, así como su propia Exposición de Motivos, que considera modélica, pero cuando explica la influencia de los convenios internacionales, reduce mucho, creo, la importancia e influencia del CNUDM de 1982 y no lo relaciona, en particular, con los pecios, ni se acuerda de mencionar nunca el Convenio UNESCO de 2001 sobre ello.

## BIBLIOGRAFÍA:

AA.VV.: *El San Diego. Un tesoro en el mar*, Elf, Cooperación Española y CEPSA (coord. J. P. DESROCHES y F. GODDIO), con el patrocinio de SSMM, los Reyes de España, 1995, 390 pp.

AA.VV.: *Expolio de bienes culturales. Instrumentos legales frente al mismo* (dir. C. GUIASOLA LERMA), Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, 369 pp.

AGUDO RUIZ, A.: *Régimen jurídico del tesoro en Derecho Romano*, Prólogo de A. Fernández de Buján, Universidad de La Rioja, 2005, 143 pp.

AJELLO, N.: "La ricerca archeologica nell'evoluzione del Diritto del mare", en AA.VV.: *Ritrovamenti e scoperte di opere d'arte* (dir. V. PANUCCIO), Giuffré, Milano, 1989, pp. 101 a 171.

ALEGRE ÁVILA, J. M.: *Evolución y régimen jurídico del patrimonio histórico*, T. 1º, 678 pp. y T. 2º, 806 pp, Ministerio de Cultura, 1994.

ALFÍN y DELGADO, F.: *El mundo submarino y el Derecho*, Instituto Francisco de Vitoria, CSIC, Ministerio de Marina, Madrid, 1959, 178 pp.

ÁLVAREZ GONZÁLEZ, E. M.: *La protección jurídica del patrimonio cultural subacuático en España*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2012, 281 pp.

ARROYO MARTÍNEZ, I.: *Curso de Derecho marítimo*, 2ª ed., Thomson Civitas, 2005, 986 pp. y 3ª ed., 2015, 1032 pp.

- "El Convenio de la UNESCO sobre protección del patrimonio cultural subacuático", *Anuario Derecho Marítimo*, Vol. 28, 2011, pp 23 a 61.

AZNAR GÓMEZ, M. J.: *La protección internacional del Patrimonio cultural subacuático con especial referencia al caso de España*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2004, 661 pp.

- "Patrimonio cultural subacuático español ante los tribunales extranjeros o internacionales: los casos de la Mercedes y del Louisa", *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, Vol. 19, 2015, pp. 47 a 77.
- "Las nociones de *derecho preferente e interés* en la protección del patrimonio cultural subacuático", *Revista Española de Estudios Internacionales (REEI)*, nº 38, 2019, artículo redactado en inglés, pp. 1 a 37.

AZCÁRRAGA y de BUSTAMANTE, J. L.: *El curso marítimo*, Madrid, 1950, 396 pp.

BALLARD, R. D. y Mc. CONNELL, M.: *Adventures in Ocean Exploration*. (La gran aventura del mar. Explorando el mundo oceánico). National Geographic, Washington, Traducción del inglés: José Company Bueno, Barcelona, 2002, 288 pp.

BARCELONA LLOP, J.: "Patrimonio cultural submarino: dominio público, titularidad y competencias de las comunidades autónomas", *Revista Vasca de Administración Pública*, 2014, pp. 493 a 511.

BERLINGIERI, G.: "Salvataggio, assistenza, ricupero e ritrovamento di relitti della navigazione", *Novissimo Digesto Italiano*, Torino, Vol XVI, 1969, pp. 342 a 461.

BONIFACIO, C.: *Galeones españoles con tesoros. Dónde están hundidos. Qué llevaban*, 2ª Ed., Muñoz Moya Editores Extremeños, 2013, 304 pp.

BOU FRANCH, V. E.: *La flota imperial española y su protección como patrimonio cultural subacuático*, 1ª Ed., Ed. Minim, Valencia, 2005, 678 pp.

- "La Convención de la UNESCO sobre el patrimonio cultural subacuático", en AA.VV.: *La protección jurídico internacional del patrimonio cultural: especial referencia a España* (dir. C.R. FÉRNÁNDEZ LIESA), Colex, 2009, pp. 191 a 228.

BRU, J., y TORRES, R.: *La Armada Real*, Desperta Ferro, 2024, 135 pp.

DESROCHES, J. P.: *Trésors des galions, Le temps*, París, 1994, 143 pp.

DOMÍNGUEZ PÉREZ, E. M.: *Transmisión de bienes culturales y resolución extrajudicial de conflictos*, Ed. Dykinson, s.f. (parece ser de 2014, aunque no cita la LNM de 2014), libro sin ISBN, 206 pp.

CABO de la VEGA, E.: "La protección del patrimonio cultural subacuático y el caso *Nuestra Señora de las Mercedes*. Síntesis del proceso", *Patrimonio Cultural y Derecho*, núm. 16, 2012, pp. 97 a 106.

CARRERA HERNÁNDEZ, F. J.: *Protección internacional del patrimonio cultural submarino*, Ed. Universidad de Salamanca, 2005, 162 pp.

- "El asunto de Nª Señora de la Mercedes (Odyssey)", *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, núm. 17, 2009, pp. 1 a 17.

CASADO RIGALT, D.: *El arqueólogo enamorado. (Historia oculta de la arqueología española: de los hallazgos fortuitos a las falsificaciones de tesoros)*. La esfera de los libros, Madrid, 3ª ed., 2009, 275 pp.

CASANOVAS, O., y RODRIGO, Á. J.: *Compendio de Derecho internacional público*, Ed. Tecnos, 12ª Ed., 2024, 623 pp.

DOMÍNGUEZ PÉREZ, E. M.: *Transmisión de bienes culturales y resolución extrajudicial de conflictos*, Dykinson, Madrid, s.f., pp. 206.

FARIÑA GUITIÁN, F.: *Auxilios y salvamentos en el mar*, Instituto Francisco de Vitoria, CSIC, Ministerio de Marina, Madrid, 1960, 294 pp.

- *Nueva Ley sobre salvamentos y hallazgos en el mar*, Instituto Francisco de Vitoria- CSIC, Ministerio de Marina, Madrid, 1964, 248 pp.

FERNÁNDEZ DOMINGO, J. I.: *Los tesoros del mar y su régimen jurídico*, Biblioteca Iberoamericana de Derecho, Ed. Reus, 2010, 350 pp.

GABALDÓN GARCÍA, J. L.: *Compendio de Derecho marítimo*. Ed. Marcial Pons, 2016, 290 pp.

GOÑI ETCHEVERS, J. L., y Fuentes Camacho, V.: "Otro punto de vista sobre el caso Odyssey", *Revista Electrónica de Estudios Internacionales (REEL)*, núm. 28, diciembre 2014, 16 pp.

GROCIO, H.: *Del Derecho de la guerra y de la paz*. Trad. Torrubiano Ripoll, T. 1º, 313 pp.; T. 2º, 319 pp. Ed. Reus, Madrid, 1925 (1735: y 1625 la 1ª Ed.).

- *De la libertad de los mares*, Estudio preliminar por Luis García Arias, y traducción del latín al español suya y de Vicente Blanco García, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1956, 174 pp.

GUASCH GALINDO, J. A.: *La Guardia Civil y la lucha contra el expolio arqueológico subacuático*, en el libro colectivo *El expoliar se va a acabar*, Tirant lo Blanch, 2018, pp 409 a 437

GUTIÉRREZ de la CÁMARA, J. M.: *Ley reguladora de los salvamentos, remolque, hallazgos y extracciones marítimas*. Ed. Santillana, Madrid, 1966, 214 pp.

HILL, G.: *Treasure trove in law and practice from the earliest time to the present day*, Oxford, at the Clarendon Press, 1936, 311 pp.

JUSTE RUIZ, J.: "La protección internacional de los hallazgos marítimos de interés histórico y cultural", *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. 20, 2003, pp. 63-99.

MARTÍN BUENO, M.: "Patrimonio Cultural Sumergido: Investigar y conservar para el futuro", *Revista Monte Buciero*, Ayuntamiento de Santoña, núm. 9, 2003, pp. 21 a 62.

MARTÍN MELÉNDEZ, M. T.: *Los tesoros de valor histórico artístico: una nueva mirada a las teorías sobre su adquisición en caso de descubrimiento casual*, Prólogo de Antonio Pau, Ed. Thomson Reuters Aranzadi, 2020, 151 pp.

MARTÍN OSANTE, J. M.: Comentario a arts. sobre bienes naufragados o hundidos, en *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*" (dir. A. B. CAMPUZANO y E. SANJUAN), Tirant lo Blanch, 2016, pp. 403 a 410.

MARTÍN y PÉREZ de NANCLARES, J.: "Ley de tratados y otros acuerdos internacionales: una regulación para disciplinar una práctica internacional difícil de ignorar", *Revista Española de Derecho Internacional*, 2015, Vol. 67, pp. 13 a 60.

MEROLA, G. D.: "La "ley del mar": la legislación romana en tema de naufragios", *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. 34, 217, pp. 241 a 261.

MIGLIORINO, L.: *Il recupero degli oggetti storici ed archeologici sommersi nel diritto internazionale*, Giuffrè Editore, Milano, 1984, 237 pp.

MOREU BALLONGA, J. L.: *Ocupación, hallazgo y tesoro*. Prólogo de J. L. Lacruz Berdejo, Bosch, Barcelona, 1980, 693 pp.

- "Patrimonio arqueológico y etnográfico en la legislación estatal", en el libro colectivo *Historia de la Propiedad, Patrimonio Cultural*, Servicio del Colegio de Registradores, Salamanca y Madrid, 2003, pp. 321 a 405.
- "Tesoros y otros restos de buques o aeronaves hundidos en el mar", en *Estudios de Derecho marítimo* (dir. J. L. GARCÍA PITA Y LASTRES), 2012, pp. 863-910.
- "Una síntesis histórica y dogmática sobre leyes españolas de hallazgos histórico artísticos", *Patrimonio Cultural y Derecho*, núm. 17, 2013, pp. 111 a 167.
- "Comentario al art. 617", en *Código civil comentado* (dir. A. CAÑIZARES y otros), Civitas-Thomson-Reuters, 2ª ed., 2016, Vol. 2º, pp. 89 a 94.
- "Ley de navegación marítima de 2014, restos arqueológicos y tesoros subacuáticos", en *El Derecho marítimo de los nuevos tiempos* (dir. J. L. GARCÍA PITA Y LASTRES, Mª R. QUINTÁNS EIRAS y A. DÍAZ DE LA ROSA), Civitas Thomson Reuters, 2018, pp. 943 a 978.

- “Derecho estatal e internacional sobre los pecios y el galeón San José”, *Patrimonio Cultural y Derecho*, núm. 22, 2018, pp. 127 a 205.
- “Una concepción historicista y iusprivatista del marco jurídico estatal e internacional de los pecios”, en *El Derecho marítimo, las nuevas tecnologías y los retos del progreso* (dir. J. L. GARCÍA PITA Y LASTRES, etc.), Thomson Reuters Aranzadi, 2021, pp. 101 a 141.

PASCUAL VIVES, F. J.: “El desarrollo de la institución del *amicus curiae* en la jurisprudencia internacional”, *REEI*, núm. 21, junio 2011, 37 pp.

PASTOR RIDRUEJO, J. A.: *Curso de Derecho internacional público y organizaciones internacionales*, Ed. Tecnos, 24 Ed., 2020, 885 pp.

PCHÉDÉCKI, E.: *Le Droit international maritime et la Grande Guerre*, Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1916, 268 pp.

PÉREZ MALLAÍNA BUENO, P. E.: *Nafragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. El hombre frente al mar*, Editorial universitaria Sevilla, 2ª Ed., 2015, 271 pp.

PUY FERNÁNDEZ, G., y GIMÉNEZ VILLANUEVA, T.: “El abandono del buque”, en *El Derecho marítimo de los nuevos tiempos*, 2018, pp. 1195 a 1217.

RUIZ MANTECA, R.: *El régimen jurídico del patrimonio cultural subacuático. Aspectos de derecho interno y de derecho internacional, público y privado*. 2 volúmenes, Ministerio de Defensa, Madrid, 2013, 1061 pp.

- “El Patrimonio Cultural Subacuático, ¿un Patrimonio para la Humanidad?”, *Patrimonio Cultural y Derecho*, núm. 19, 2015, pp. 63 a 84.
- “Evolución histórica del concepto de Bien Cultural Sumergido en el Derecho internacional y en Derecho interno”, *Patrimonio Cultural y Derecho*, núm. 22, 2018, pp. 207 a 235.

RUIZ GARCÍA, V.: *El navío Oriflame y su tiempo. Un patrimonio cultural de España en la costa de Chile*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), Universidad de Sevilla, Madrid, 2022, 372 pp.

SAN JUAN SÁNCHEZ, V.: *Cazatesoros y expolios de buques sumergidos. Crónica de los más espectaculares expolios de buques naufragados*, Ed. Nowtilus, 2020, 264 pp.

SÁNCHEZ RODRÍGUEZ, L. I.: “Inmunidad de jurisdicción y de ejecución del Estado y sus órganos”, *Enciclopedia Jurídica Básica*, Civitas, Tomo 3, 1995, pp. 3606-3607.

TRIGO CHACÓN, M.: “Los pecios. Los tesoros bajo el mar. Las flotas españolas de Indias. El régimen jurídico del Patrimonio Cultural Subacuático”, *Revista General de Marina*, Vol. 270, junio de 2016, pp. 799 a 814.

URBINA, J. J.: “Seguridad marítima e interceptación de buques en la represión de actividades ilícitas en el Derecho del mar”, *REEI*, 2021, pp. 1 a 36.

VASAMUSEET, *VASA*, 1628, Impreso por Davidsons AB, Estocolmo, Suecia, 2012, 49 pp.

YÁÑEZ, A., y RODRÍGUEZ TEMIÑO, I.: *El expoliar se va a acabar. Uso de detectores de metales y arqueología: sanciones administrativas y penales*, Obra colectiva, Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, 532 pp.

YÁÑEZ, A.: *Patrimonio arqueológico y Derecho sancionador*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2018, 284 pp.