



Derechos de propiedad sobre los bienes desposeídos en el mar.

Carmen Codes Cid ¹³⁸
ESPAÑA

INTRODUCCIÓN.

El derecho de cosas contiene las normas que regulan la soberanía del ser humano sobre los bienes. Dentro de este ámbito, la propiedad es el derecho más amplio de los que pueden recaer sobre las cosas. Su regulación se contiene, por regla general, en las normas de derecho civil común que, en el ordenamiento español, se recogen en los artículos 348 y siguientes del Código Civil. Dicho precepto define la propiedad como el derecho de “gozar y disponer” de las cosas, salvo las limitaciones contenidas en las leyes, y otorga al propietario la llamada acción reivindicatoria para proteger su derecho.

También la propiedad es un derecho reconocido en el artículo 33 de la Constitución Española, que se refiere asimismo a la función social de la propiedad.

En efecto, el concepto actual de propiedad refleja la evolución operada desde la concepción quiritaria de la propiedad bajo el derecho romano -que le atribuía un carácter prácticamente absoluto-, hacia una idea más moderada del derecho de propiedad, delimitado por la ley y por el interés general. Así, según la doctrina, la función social de la propiedad implica que esta se encuentre subordinada al interés general, de manera que las leyes pueden imponer al propietario no solo deberes sino también prohibiciones¹³⁹.

Si bien las normas del Código Civil se aplican con carácter general a toda clase de bienes, el artículo 617 de dicho cuerpo legal dispone que se determinan por las leyes especiales *“los derechos sobre los objetos arrojados al mar o sobre los que las olas arrojen a la playa”*.

Por consiguiente, cuando se trata de determinar la propiedad u otros derechos sobre los bienes que se encuentran desposeídos en el mar, hay que acudir en primer lugar a las normas especiales sobre la materia que, en España, vienen constituidas básicamente por la Ley 14/2014 de Navegación Marítima (en adelante, LNM) y por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, Ley de Puertos), complementándose con la normativa de protección del patrimonio subacuático, según veremos a continuación.

DERECHOS DE PROPIEDAD SOBRE BIENES DESPOSEÍDOS EN EL MAR.

Comenzaba José Luis Goñi su conferencia “Hallazgos en la mar” dictada en la X Semana de Estudios del Mar¹⁴⁰, celebrada en Almería los días 21 al 25 de septiembre de 1992, con la siguiente pregunta “¿De quién son las cosas que se encuentran en la mar?”

La respuesta que a priori puede parecer más obvia es que las cosas son de su dueño,

¹³⁸ Licenciada en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Máster en Comercio Exterior por IMEFE. Abogada en ejercicio, socia de GOÑI & CO. ABOGADOS, Madrid. Profesora en el Instituto Marítimo Español. Vicepresidente por España del IIDM. Miembro de la Asociación Española de Derecho Marítimo. Miembro de WISTA. Socia de la Liga Naval Española.

¹³⁹ Luis Díez-Picazo y Antonio Gullón. “Sistema de Derecho Civil. Derecho de Cosas”, Vol. III, Ed. TECNOS.

¹⁴⁰ “X SEMANA DE ESTUDIOS DEL MAR”, Ed. Diputación Provincial de Almería, febrero 1993

pues el hecho de que un bien se encuentre desposeído en el mar, o en cualquier otro lugar, no tendría por qué implicar que su legítimo dueño hubiera perdido su derecho de propiedad sobre tal bien, pues la propiedad, en principio, no se pierde -salvo los supuestos de expropiación- si no es por voluntad de su dueño, ya que incluso en los casos de pérdida de la propiedad por prescripción del derecho a favor del tercero poseedor¹⁴⁰, existe una cierta dejación en el ejercicio de su derecho por parte del dueño. Pero no siempre ha sido así -la conservación de la propiedad-, al menos en lo que respecta a los bienes hallados en el mar que, como se ha dicho, tienen y han tenido desde antiguo una regulación especial.

En efecto, históricamente la propiedad de los bienes naufragados o de los restos de los naufragios se atribuía directamente al poder público. La Ordenanza de la Marina Francesa de 1681, considerada el primer texto codificado de derecho marítimo, marcó un cambio de tendencia iniciando el camino hacia la consagración del principio de conservación de la propiedad de los bienes naufragados, que antiguamente correspondía al Estado.

La Ordenanza, al regular el naufragio -al que dedicaba un capítulo específico-, establecía que los barcos encallados y las mercancías y otros bienes procedentes de naufragios, encontrados en el mar o en la orilla, podían ser requeridos en el plazo de un año y un día desde la publicación del hecho; y serían devueltos a los propietarios o a sus comisionistas, una vez satisfechos los gastos invertidos en su rescate, debiendo aquellos justificar su derecho con conocimientos de embarque, pólizas de carga, facturas y otros documentos similares. La falta de reclamación por su dueño en el plazo establecido determinaba el reparto de los referidos bienes a partes iguales entre el rey (o los señores a los que hubiese cedido su derecho) y el Almirante, tras abonar los costes judiciales y de salvamento. No obstante, si los géneros se habían localizado en alta mar o en el fondo marino, la tercera parte correspondía, libre de gastos, a los que los descubrieron¹⁴¹.

De este modo, la Ordenanza regulaba la facultad de los propietarios de reclamar la entrega de los bienes que se encontrasen en el mar o en la orilla, siempre que tal reclamación se efectuara dentro del plazo de un año y un día desde la publicación del naufragio y el propietario justificara debidamente su derecho mediante los oportunos documentos. Si transcurría dicho plazo sin que los bienes hubiesen sido reclamados por

¹⁴⁰ Recordemos que la usucapión es uno de los modos de adquirir la propiedad reconocido en el artículo 609 del Código Civil y definido en el artículo 1930 de dicho texto cuando señala que el dominio y los demás derechos reales se pueden adquirirse por la prescripción.

¹⁴¹ V. Patricia Zamabrana Moral, La Ordenanza de la Marina francesa de 1681: un modo de entender el transporte de hombres libres al margen de la regulación legal, Revista de Estudios Histórico-Jurídicos nº 37, Valparaíso, octubre de 2015.

su dueño, este perdía todo derecho sobre los mismos.

El Código de Comercio español de 1.829 ya reconoció el principio de conservación de la propiedad de los buques o cargamentos hundidos, al disponer su artículo 982 que: *“Encallando o naufragando la nave, sus dueños y los interesados en el cargamento sufrirán individualmente las pérdidas y desmejoras que ocurran en sus respectivas propiedades, perteneciéndoles los restos de ellas que puedan salvarse”*.

Los restos del naufragio debían ser depositados, con autorización judicial, en el puerto donde primero arribaran y, si su legítimo dueño no se presentaba en el plazo de un año, el juez habría de proceder a la venta en pública subasta de los efectos rescatados, siendo su producto destinado en primer lugar al pago de los gastos de arribada, depósito y conservación. En términos muy parecidos se pronunciaban también los artículos 840 y siguientes del Código de Comercio español de 1.885 al regular el naufragio.

Con algo más de precisión, la Ley 60/1962, sobre Auxilios, Salvamentos, Hallazgos y Extracciones Marítimas (en adelante, LAS), que ha estado vigente hasta la entrada en vigor de la LNM en septiembre del año 2014, se ocupó también de regular los derechos de propiedad *“de los efectos salvados o hallados”*¹⁴² en el mar. La norma, que implícitamente reconocía la propiedad de tales bienes a favor de su dueño originario, disponía la adquisición de los mismos por el Estado, cuando su propietario hiciera abandono de sus derechos (se entiende que se refiere a un abandono expreso) o no los ejerciera en un plazo determinado, a cuyo efecto distinguía dos clases de bienes: de un lado, los buques o los restos de buques hundidos, que pasaban a ser propiedad del Estado a los tres años del hundimiento; y de otro lado, los demás bienes -cuyo hallazgo debía ser necesariamente publicado por la autoridad competente-, que se transmitían al Estado a los seis meses desde la publicación de los anuncios pertinentes.

Por tanto, para que el Estado adquiriera la propiedad de un bien o de los restos de un bien hundido en el mar, era necesaria una voluntad deliberada de su dueño, bien porque hiciera abandono del objeto en cuestión, bien porque dejara transcurrir los plazos señalados en la Ley sin reclamar su propiedad. Se entendía entonces que el Estado adquiriría la propiedad de los bienes hundidos por prescripción, la cual poseía también un régimen especial respecto al general del Código Civil en lo referente a la interrupción de la prescripción. Así, la LAS disponía que los plazos citados -tres años para buques y seis meses para otros bienes- se interrumpían si el propietario solicitaba a la autoridad

¹⁴² Se regulan en el Capítulo V del Título I de la Ley, denominado “De los Derechos de Propiedad de los Efectos Salvados o Hallados”.

competente la extracción del bien y la iniciaba efectivamente en el plazo que le fuera conferido al efecto, volviéndose a computar los plazos para la adquisición del bien por el Estado (para la prescripción) cuando hubiera transcurrido el término conferido para llevar a cabo la extracción, sin haberlo hecho, o cuando se suspendieran los trabajos de extracción.

La LAS excluía de su ámbito de aplicación a las aeronaves y sus restos, para los que se remitía a la ley especial, que no es otra sino la Ley 48/1960 de Navegación Aérea, que sigue hoy vigente en lo que respecta a la propiedad de estos bienes.

Por otro lado, la LAS no se olvidaba de establecer una suerte de recompensa¹⁴³ para quienes encontrasen “*cosas abandonadas en la mar o arrojadas por ella en la costa*”, las cuales, a falta de reclamación por su dueño en el plazo de seis meses, eran adjudicadas al hallador si su valor era inferior a 150.000 pesetas (equivalentes a 900 euros), o se repartían entre aquel (900 euros más un tercio del exceso de valor sobre dicha suma) y el Estado, si su valor era superior. Este régimen solo era aplicable a las “cosas” ya que los buques y las aeronaves (incluidos sus cargamentos) quedaban sometidos a la disciplina del salvamento.

La vigente Ley de Navegación Marítima proclama de forma expresa el principio de conservación de la propiedad de los bienes naufragados o hundidos. Dice el artículo 373 de la LNM:

Artículo 373. Conservación de la propiedad.

1. La propiedad de los buques u otros bienes naufragados o hundidos no se verá afectada por el solo hecho de su naufragio o hundimiento, no produciéndose su abandono sino por voluntad expresa de su titular.

2. Los propietarios de tales bienes podrán disponer de ellos y, especialmente, abandonarlos a favor del asegurador cuando proceda.

De este modo, no hay duda de que el propietario de cualquier bien naufragado o hundido conserva la propiedad del mismo, a menos que haga abandono expreso de su derecho, o se produzca la pérdida de la propiedad por prescripción.

¹⁴³ No olvidemos que el artículo 616 del Código Civil también concede una recompensa a quien encuentra una cosa

Se han suprimido las recompensas que la LAS reconocía a favor del hallador, sencillamente porque la LNM ya no contempla la figura del hallazgo. Lo que antes se consideraba hallazgo o encuentro fortuito de una cosa abandonada en el mar, ya no tiene cabida en la LNM: si el bien en cuestión se recupera o se rescata de forma inmediata por quien lo encuentra, este tendrá derecho a una remuneración conforme a las normas del salvamento; pero si no se produce la recuperación inmediata del bien encontrado, la operación de rescatar del agua dicho bien será calificada como extracción y deberá llevarse a cabo, previa autorización administrativa, a iniciativa de su propietario.

En realidad no es que la LNM haya eliminado el derecho a una recompensa o premio para el hallador de un bien en el mar, sino que lo que se suprime es la fijación por ley del importe de ese premio, que ahora debe determinarse de acuerdo con las normas del salvamento, lo cual parece más adecuado ya que lo que la ley denomina “*recuperación inmediata de bienes abandonados en las aguas o sus costas*” constituye una verdadera operación de salvamento.

En cuanto al régimen de prescripción adquisitiva de los bienes naufragados o hundidos, la LNM no distingue, como hacía la LAS, entre buques y demás bienes, fijando un único plazo de prescripción para toda clase de bienes¹⁴⁴: tres años desde el naufragio o hundimiento. No se establece el inicio del cómputo del plazo de prescripción cuando no se sabe la fecha del naufragio o hundimiento pero entendemos que, en tales casos, el día a quo debe ser el momento en que se conoce el hecho del naufragio o hundimiento. La duración del plazo para que el Estado adquiera los bienes hundidos o naufragados por prescripción es la misma que se establece en el artículo 63 de la LNM para la prescripción adquisitiva de buques, siempre que exista posesión de buena fe y justo título¹⁴⁵.

Este plazo de tres años se aplica a todos los bienes (sean o no buques) que se encuentren en las aguas interiores españolas o en el mar territorial español, pero si se hallan en la zona económica exclusiva o en alta mar, el Estado español solo adquiere su propiedad si los bienes en cuestión pertenecían a españoles.

Consideramos que la no aplicación de la prescripción adquisitiva a los bienes que no pertenecen a españoles y que se encuentran en dichas zonas, tiene su fundamento en las limitaciones de soberanía y jurisdicción que tienen los Estados sobre aquellas,

¹⁴⁴ Con las excepciones que más adelante se dirán.

¹⁴⁵ En otro caso, el plazo de prescripción es de diez años.

de acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en adelante, CNUDM).

La prescripción se interrumpe con la solicitud de permiso para llevar a cabo la extracción del bien, siempre que dicha operación se haga efectiva dentro del plazo concedido, y vuelve a correr con la suspensión de los trabajos de extracción o con la finalización del plazo citado sin haberla realizado.

Debido a que la LNM solo regula la extracción de los bienes que se hallan en las aguas interiores y en el mar territorial español -que es donde realmente el Estado español tiene soberanía y jurisdicción plenas-, la interrupción de la prescripción adquisitiva de los bienes que pertenezcan a españoles y que estén situados más allá de dichos límites territoriales no podrá interrumpirse por la solicitud de extracción, por lo que para evitar que tales bienes pasen a ser propiedad del Estado, parece que la única opción de su propietario sería tomar posesión de los mismos antes de que transcurran tres años desde el naufragio o hundimiento.

REGÍMENES ESPECIALES DE PROPIEDAD.

I.- Buques abandonados en puerto.

Hasta ahora hemos tratado las disposiciones generales sobre la propiedad de los bienes que se encuentran desposeídos en el mar. Hemos utilizado el término desposeídos y no abandonados porque el abandono requiere de una exteriorización de la voluntad de su dueño de deshacerse de un bien y, por tanto, no todos los bienes que se hallen en el mar tienen que estar abandonados.

Ya hemos visto cómo el artículo 373.2 de la LNM declara que el abandono de un bien solo se produce por voluntad expresa de su titular. Sin embargo la institución del abandono únicamente se regula en la LNM con referencia al contrato de seguro, estableciendo los requisitos necesarios para que pueda entenderse abandonado un bien a su asegurador. Tampoco el Código Civil o el de Comercio regulan de manera expresa el abandono, pero se admite su existencia y se establecen sus efectos en varios preceptos. Así, el artículo 610 del Código Civil se refiere a las cosas abandonadas para establecer que las mismas se pueden adquirir por ocupación.

Por abandono se entiende la renuncia abdicativa del derecho de propiedad o cualquier otro derecho real hecha voluntariamente por el titular del mismo. Además del *animus derelinquendi* o voluntad de renunciar a la propiedad, el abandono requiere el *corpus derelictionis*, que consiste en el hecho mismo de la desposesión del bien¹⁴⁶.

El abandono de buques en la zona de servicios de los puertos españoles supuso una gran problemática para algunos puertos que, a raíz de la crisis económica mundial que comenzó a mediados de 2008 y que afectó a todo el comercio y, por ende, al transporte marítimo, se encontraron con un elevado número de buques abandonados en puerto por sus propietarios. Ello causaba graves problemas económicos, pues se dejaban de ingresar las tasas portuarias por impago de los armadores, de seguridad, por el estado en que se encontraban algunos buques, y de índole social, al encontrarse las tripulaciones totalmente desamparadas, sin cobrar sueldos y teniendo que ser atendidas por instituciones sociales locales o repatriadas por organizaciones como ITF o similares. Para luchar contra esta situación y permitir dar a salida a estos buques que se encontraban abandonados en puerto, la Ley de Puertos estableció en su artículo 302 la transmisión *opelegis* de estos buques a favor del estado, siempre que se den los siguientes requisitos:

1) que permanezcan durante más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente; 2) que no se hayan abonado las correspondientes tasas o tarifas portuarias; y 3) que así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria correspondiente. De este modo, la concurrencia de los dos primeros requisitos enumerados anteriormente (permanencia en el mismo lugar sin actividad e impago de tasas) no supone de forma automática la transmisión de la propiedad a favor del Estado sino que es necesaria una declaración expresa del órgano rector de la Autoridad Portuaria de que el buque se considera abandonado¹⁴⁷. Y una vez declarado el abandono y transmitida la propiedad al Estado, la Autoridad Portuaria tiene la opción de venderlo en pública subasta, cobrándose con el producto de la venta los créditos que ostente por tasas portuarias y gastos de procedimiento, o proceder a su hundimiento, cuando así lo aconsejen razones de seguridad.

II.- Buques de estado.

De acuerdo con el artículo 3 de la LNM, son buques de estado “los afectos a la Defensa Nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial” y son buques de guerra “los buques de

¹⁴⁶ V. José Castán Tobeñas. Derecho Civil Español, Común y Foral, Tomo 2, Volumen 1, Ed. Reus, S.A., Madrid, 1992.

¹⁴⁷ En otro caso, el plazo de prescripción es de diez años.

Estado adscritos a las Fuerzas Armadas, que lleven los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad y que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de su Estado, cuyo nombre esté inscrito en el escalafón de oficiales o en un documento equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares”.

Esta última definición es idéntica a la contenida en el artículo 29 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

La LNM contempla un régimen especial para los buques de Estado hundidos o naufragados, tanto nacionales como extranjeros, proclamando para estos últimos la inmunidad de jurisdicción (artículo 50), de acuerdo con el mandato de la citada Convención.

Con respecto a los buques de Estado españoles, el artículo 382 de la LNM les atribuye expresamente el carácter de bienes de dominio público estatal, *“cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren”*. Y como tales bienes de dominio público, los buques de Estado españoles hundidos o naufragados son inalienables (que no se pueden enajenar), imprescriptibles (que no se ven afectados por la prescripción) e inembargables (que no se pueden embargar) y gozan de inmunidad de jurisdicción. Lo destacado de la Ley de Navegación, no es que proclame el carácter de bienes de dominio público de los buques de Estado españoles, sino que les atribuya ese carácter con independencia del momento y del lugar en que se hubiera producido su naufragio o hundimiento. Con ello, se pretende sin duda proteger a todos los galeones españoles y sus restos que se encuentran hundidos desde hace siglos en las costas extranjeras, si bien, la efectividad de esa protección estará condicionada por la normativa que se quiera o se pueda aplicar en el Estado en que se encuentren dichos buques.

La imprescriptibilidad de los buques de Estado no solo alcanza a los españoles sino que se extiende también a los buques de Estado extranjeros, ya que el artículo 374 no hace distinción cuando excluye de la prescripción adquisitiva a los “buques y embarcaciones de Estado” sin más.

Otra cuestión importante que, a nuestro juicio, resuelve acertadamente la LNM es la inseparabilidad de la carga de los buques de Estado ya que el artículo 382 LNM antes citado extiende sus efectos de forma expresa no solo a los buques y embarcaciones de Estado españoles sino también a sus restos, los de sus equipos y su carga. Este principio de inseparabilidad de la carga de los buques de Estado ha llegado a ser determinante a la hora de resolver algunos litigios que versaban sobre la propiedad de pecios españoles hundidos en aguas extranjeras, lo que quizá haya inspirado al legislador para dejar clara esa inseparabilidad en la Ley de Navegación Marítima¹⁴⁸.

No queda claro, en cambio, que la inseparabilidad de la carga de los buques de Estado se aplique también a los buques de Estado extranjeros, pues la ley se limita a atribuir inmunidad de jurisdicción a los buques de Estado extranjeros y a los restos de los buques de guerra extranjeros hundidos en aguas españolas, pero no a los restos de los demás buques de Estado extranjeros.

III.- Patrimonio cultural subacuático.

No podemos terminar este artículo sin hacer una referencia al patrimonio cultural subacuático, a cuya normativa específica se remite expresamente el artículo 369.3 de la LNM, para excluirlo de su ámbito de aplicación.

En efecto, en materia de protección del patrimonio subacuático, la LNM cede a favor de su legislación especial, que está constituida básicamente por la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español (en adelante, LPHE), por las leyes autonómicas que regulan el patrimonio cultural de las distintas comunidades autónomas y, en el plano internacional, por la Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, hecha en París el 2 de noviembre de 2001 y que actualmente está vigente en 67 países.

La arqueología submarina es una ciencia relativamente moderna, dado que en épocas pasadas era impensable que se pudieran explorar lugares a los que hoy en día la tecnología permite llegar.

Es precisamente esa tecnología uno de los riesgos que amenazan el patrimonio cultural subacuático, al permitir que algunos particulares se empleen en rescatar objetos del mar de forma ilícita. De ahí la importancia de una regulación adecuada de la protección del patrimonio sumergido, que se logra de manera más satisfactoria a través de instrumentos internacionales como la citada Convención, a la que también se une la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, cuyo artículo 303 impone a todos los Estados miembros la obligación de proteger los objetos de carácter histórico y arqueológico hallados en el mar así como un deber genérico de cooperación para lograr esa protección.

El patrimonio cultural subacuático se define en el artículo 1 de la Convención de la UNESCO como *“todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural,*

¹⁴⁸ V. Margarita Mariscal de Gante. “Inmunidad de los buques de Estado y Protección del Patrimonio Cultural Subacuático”, extraído de la web www.culturaydeporte.gob.es

histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años”. Contiene una enumeración de varios ejemplos de lo que se considera patrimonio subacuático y, como no podía ser de otro modo, en esa enumeración se incluyen los buques y sus cargamentos, pero también se hace referencia a otros bienes como pueden ser “*los sitios, estructuras, edificios, objetos y restos humanos*”. A este respecto, no se debe olvidar que se ha dicho que el mar es el mayor museo del planeta, dada la cantidad de objetos artísticos y de interés cultural que reposan en el fondo de los océanos.

La Convención de la UNESCO establece una serie de principios básicos y un sistema de cooperación entre Estados para lograr el mayor grado de protección de los bienes que forman parte del patrimonio cultural sumergido. La conservación in situ de los bienes culturales sumergidos es el objetivo prioritario de la Convención -siempre que sea posible sin menoscabo del bien en cuestión-, pero la práctica revela que la extracción de los bienes, aunque sea con autorización de los Estados y cumpliendo todas las normas establecidas al respecto, es la opción que más se sucede.

La finalidad de la Convención de la UNESCO no es otra que la protección del patrimonio y de ahí que, al igual que hace la CNUDM, no entre a regular cuestiones de propiedad sobre los bienes hundidos ni atribuya jurisdicción a favor de ningún Estado para las disputas que puedan surgir, que se habrán de resolver de acuerdo con las leyes sustantivas que resulten de aplicación de conformidad con las normas de derecho internacional privado.

En el plano nacional, la LPHE sí atribuye la propiedad al Estado de todos los bienes que sean descubiertos y posean los valores que son propios del Patrimonio Histórico Español, pasando a ostentar la categoría de bienes de dominio público, con los privilegios que ello conlleva. A diferencia de lo que sucede con los bienes que sean hallados en el mar y que no forman parte del patrimonio subacuático, los halladores de bienes que sí lo lleguen a ser tienen derecho a una retribución, a cargo del Estado, equivalente a la mitad del valor que se les atribuya a dichos bienes en una tasación legal.

Entendemos que los pecios de buques de Estado extranjeros deben quedar fuera de este régimen de propiedad, por respeto al principio de inmunidad de jurisdicción y por la reciprocidad que el Estado español reclama tácitamente al declarar, como se ha dicho, que los pecios de buques de Estado españoles son bienes de dominio público español, cualquiera que sea el lugar y el momento en que se encuentren. No tendría sentido aplicar a los buques de Estado extranjeros un régimen distinto al que se reivindica para los buques de Estado españoles. Y lo mismo cabe decir respecto de la carga de los buques de Estado extranjeros, por el principio de inseparabilidad de la carga antes aludido que acoge la LNM para los buques de Estado españoles.

CONCLUSIONES.

Como hemos visto, el régimen de propiedad de los bienes que se hallen en el mar, sumergidos, hundidos, abandonados o simplemente perdidos presenta ciertas peculiaridades, debido en cierto modo al carácter internacional de la navegación. La Ley de Navegación Marítima resuelve con bastante acierto gran parte de las cuestiones jurídicas que se pueden plantear en torno a la propiedad de los bienes sumergidos o hundidos, tratando de uniformar el marco normativo para toda clase de bienes, en la medida de lo posible.

No ocurre lo mismo, a nuestro juicio, con la normativa relativa al patrimonio cultural subacuático. Si bien la Convención de la UNESCO es un marco internacional adecuado para unificar criterios en materia protección del patrimonio, no resuelve la cuestión de la propiedad de los bienes que integran el patrimonio cultural subacuático, posiblemente porque no es el objetivo de la Convención. Lo mismo sucede con la CNUDM.

En el plano nacional, la LPHE, si bien atribuye al Estado la propiedad de los bienes que sean hallados y que puedan ser considerados como integrantes del patrimonio histórico español (incluyendo el patrimonio subacuático), no define con criterios claramente delimitados lo que puede entenderse como patrimonio histórico. Quedan también interrogantes que pueden afectar, por ejemplo, a los derechos de propiedad de los extranjeros sobre bienes que se encuentren en aguas de jurisdicción española y que puedan formar parte del patrimonio cultural subacuático, incluso aunque sean buques de Estado (o sus restos o sus cargas).