

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2020 · N.º 25



SUMARIO

	<u>Pág.</u>
DOCTRINA	
THOMAS J. SCHOENBAUM, <i>Pecios históricos y salvamento marítimo: el cambio en la jurisprudencia de los Estados Unidos</i>	13
ALBERTO EMPARANZA SOBEJANO, <i>Posibilidades contractuales de aumento del límite de responsabilidad del porteador, con especial referencia al art. 61.3 LCTTM</i>	51
FRANCESCA SALERNO, <i>Air transport and digital technologies</i>	79
JUAN FLAQUER RIUTORT, <i>La cesión de créditos con origen en indemnizaciones y compensaciones derivadas del transporte aéreo</i>	97
JOSÉ MANUEL MARTÍN OSANTE, <i>Cobertura de la responsabilidad civil de propietarios de buques prevista en el Real Decreto 1616/2011</i>	121
FRANCISCO CARLOS LÓPEZ RUEDA, <i>La indemnización de los daños morales a los pasajeros del Costa Concordia (STS 8 abril 2015)</i>	139
EUGENIO OLMEDO PERALTA, <i>El control de las concentraciones de compañías aéreas por la Comisión Europea: ¿Es necesaria una actualización de criterios para analizar las fusiones y adquisiciones en la nueva era digital?</i>	187
GIOVANNI PRUNEDDU, <i>Compagnie aeree low cost. Nascita, affermazione e prospettive di un modello all'epoca del Covid-19</i>	237
OLAYA MARTÍN RODRÍGUEZ, <i>La transmisión del buque como empresa marítima y los efectos en su tripulación</i>	253
PAULA SÁEZ ÁLVAREZ, <i>El conocimiento de embarque en soporte electrónico en la Ley de Navegación Marítima de 2014</i>	279
ALBANO GILABERT GASCÓN, <i>El contrato de arrendamiento de buque, con especial referencia a las cláusulas sobre seguro: a propósito del nuevo «BARECON 2017»</i>	313
TRIBUNA PROFESIONAL	
CÉSAR GILO GÓMEZ, <i>La recuperación del sobrecoste abonado en la adquisición de camiones</i>	351

	Pág.
SECCIONES	
TRANSPORTE TERRESTRE	
A. Legislación	373
B. Jurisprudencia	375
I. Comentarios de jurisprudencia	375
1. «La perfección del contrato de transporte de viajeros en los trenes de libre acceso a la luz de la Sentencia del TJUE Kanyeba, de 7 de noviembre de 2019», por <i>Carmen Agoués Mendizábal</i>	375
II. Reseñas de jurisprudencia	392
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	392
2. Tribunal Supremo	394
a) Autorizaciones VTC.....	394
b) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).	396
3. Audiencia Nacional	397
4. Tribunales Superiores de Justicia.....	398
a) Autorizaciones VTC.....	398
b) Juntas Arbitrales del Transporte.....	399
5. Audiencias Provinciales.....	403
a) Transporte nacional de mercancías por carretera	403
a') Responsabilidad del porteador	403
b') Otras cuestiones.....	404
b) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).	405
c) Transporte por ferrocarril de pasajeros	407
6. Juzgados de lo Mercantil	408
a) Transporte nacional de mercancías por carretera	408
b) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).	409
c) Reclamaciones por el cártel de camiones	409
7. Juzgados de lo Contencioso-Administrativo	411
C. Derecho de la competencia	412
I. Sentencias	412
II. Expedientes sancionadores y de vigilancia	413
III. Informes.....	413
D. Recensiones y bibliografía	414

	Pág.
I. Recensiones.....	414
1. SÁNCHEZ-GAMBORINO, F., <i>El contrato de transporte internacional. CMR</i> , Madrid, Tecnos, 2020, 476 pp., ISBN: 978-84-309-7869-4, por José Manuel Martín Osante	414
2. FERNÁNDEZ CARBALLO-CALERO, P., <i>El carpooling, o viaje en coche compartido. Especial referencia a BlaBlaCar</i> , Cizur Menor, Thomson Reuters/Aranzadi, 2019, 299 pp., ISBN: 978-84-1308-836-5, por Elena Leñena Mendizábal	420
II. Bibliografía.....	428
 TRANSPORTE MARÍTIMO	
A. Noticias.....	431
B. Legislación.....	437
I. Nacional.....	437
1. Navegación	437
2. Puertos.....	439
3. Seguridad marítima.....	440
4. Transporte marítimo	443
5. Gente del mar	444
II. Unión Europea	444
1. Contaminación marina	444
2. Seguridad marítima.....	445
III. Convenios e instrumentos internacionales	448
C. Jurisprudencia	449
I. Reseñas de jurisprudencia	449
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	449
2. Tribunal Supremo	453
3. Tribunales Superiores de Justicia.....	454
4. Audiencias Provinciales.....	456
D. Recensiones y bibliografía	458
I. Recensiones	458
1. EMPARANZA SOBEJANO, A., y MARTÍN OSANTE, J. M. (dirs.), <i>Ley de Navegación Marítima: balance de su aplicación práctica</i> , Madrid, Marcial Pons, 2019, ISBN: 978-84-9123-766-2, 770 pp., por Achim Puetz.....	458

	Pág.
2. MARTÍN OSANTE, J. M. (dir.), <i>Navegación de recreo y puertos deportivos: nuevos desafíos de su régimen jurídico</i> , Madrid-Barcelona-Buenos Aires-São Paulo, Marcial Pons, 2019, ISBN: 978-84-9123-734-1, 212 pp., por <i>Eliseo Sierra Noguero</i>	469
3. ESTRUCH ESTRUCH, J., <i>El contrato de construcción naval en la Ley de navegación marítima</i> , Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2019, ISBN: 978-84-1309-671-1, por <i>Alberto Emparanza So-bejano</i>	474
II. Bibliografía	478
 TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL	
A. Especial COVID-19	486
I. «Crónica de actuaciones relevantes en aviación con motivo de la crisis sanitaria derivada de la COVID-19», por <i>María Jesús Guerrero Lebrón</i> y <i>María Jesús Blanco Sánchez</i>	486
II. «COVID-19 y la responsabilidad del transportista aéreo», por <i>Enrique Navarro</i> y <i>Diego Olmedo</i>	494
III. «Implicaciones para el transporte aéreo del marco temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía en el contexto del actual brote de COVID-19 (Comunicación 2020/C 91 I/01, DOUE C-91 I/1-9, de 20 de marzo de 2020)», por <i>Eugenio Olmedo Peralta</i>	499
IV. «COVID-19: Legislación laboral y de la seguridad social», por <i>Fernando Elorza Guerrero</i>	503
B. Noticias	531
I. «Comentario al nuevo Reglamento argentino de vehículos aéreos no tripulados (VANT) y de sistemas de vehículos aéreos no tripulados (SVANT), la Resolución ANAC núm. 880/2019», por <i>Alejandra Fernández Vallejo</i>	531
II. «Nueva versión Incoterms 2020», por <i>M.^a Paz Martín Castro</i>	537
III. Otras noticias	541
1. Internacional	541
2. Europa	542
3. Nacional	543
4. Pasajeros	544
5. Drones	545
6. Medio ambiente	545
C. Legislación	546
I. Legislación administrativa comunitaria	546

	Pág.
II. Legislación administrativa estatal.....	553
D. Jurisprudencia	559
I. Comentarios de jurisprudencia	559
1. «La fijación de tasas aeroportuarias y la legitimación de los usuarios de los aeropuertos para su impugnación a la luz de la Directiva 2009/12/CE. Comentario a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala 4.ª) del 21 de noviembre de 2019, Asunto c-379/18», por Ricardo J. Navarro Gómez	559
2. «Corte Suprema, Chile, 23 de mayo de 2019, Rol núm. 31.502, acoge los recursos de reclamación deducidos contra la resolución dictada por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y decide que no se aprueban los Joint Business Agreements pactados entre LATAM, American Airlines, Iberia y British Airways, en todo aquello relativo al transporte aéreo de pasajeros», por Maximiliano Escobar Saavedra	570
II. Reseñas de jurisprudencia	576
1. Transporte aéreo	576
a) Pasajeros.....	576
a') Retraso	576
b') Retraso en vuelo superior a tres horas	578
c') Denegación de embarque y cancelación.....	585
b) Otras cuestiones	587
a') Suplemento por transportar equipaje de mano	587
b') Responsabilidad de la compañía aérea por causa de una lesión corporal a un pasajero	588
c') Retraso en la entrega de maletas.....	589
d') Circunstancias extraordinarias.....	590
c) Cuestiones laborales	596
E. Derecho de la competencia	602
I. Comisión Europea	602
1. Concentraciones.....	602
2. Ayudas de Estado.....	604
II. CNMC.....	611
III. Otros países.....	612
F. Recensiones y bibliografía	612
I. Recensiones.....	612

	Pág.
1. SIERRA NOGUERO, E., <i>Manual de Derecho aeronáutico</i> , Valencia, Tirant lo blanch, 2020, 315 pp., ISBN: 978-84-1336-958-7, por José Manuel Martín Osante	612
2. SIA, Anna L. Melania, <i>La disciplina del cabotaggio. Profili di diritto aeronáutico</i> , Roma, Aracne editrice, 2019, 296 pp., ISBN: 978-88-255-2744-5, por José Manuel Martín Osante.....	618
II. Bibliografía.....	623
1. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte aéreo	623
2. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte multimodal...	630
3. Monografías y libros colectivos: transporte aéreo.....	631
 SEGUROS	
A. Legislación.....	635
I. Legislación estatal	635
II. Legislación autonómica	637
B. Jurisprudencia.....	638
I. Comentarios de jurisprudencia	638
1. «Falta de titulación del capitán, navegabilidad del buque y cobertura del seguro de cascos. Comentario a la STS núm. 160/2020, de 10 de marzo», por José Manuel Martín Osante	638
II. Reseñas de jurisprudencia	651
1. Seguros marítimos	651
2. Seguros terrestres.....	654
a) Seguro de transporte de mercancías.....	654
a') Riesgo e interés asegurado	654
b') Obligaciones de las partes. Interpretación del contrato...	657
c') Legitimación activa. Repetición del asegurador	661
d') Legitimación pasiva. Responsabilidad del porteador.....	666
b) Seguros de responsabilidad civil del porteador	666
c) Seguros de viajeros	668
3. Seguros aéreos	670
C. Recensiones y bibliografía	673
I. Bibliografía.....	673

DOCTRINA

PECIOS HISTÓRICOS Y SALVAMENTO MARÍTIMO: EL CAMBIO EN LA JURISPRUDENCIA DE LOS ESTADOS UNIDOS*

Thomas J. Schoenbaum
Harold S. Shefelman Professor of Law
University of Washington

RESUMEN

El rescate de los naufragios históricos ha creado un renovado interés en el derecho de salvamento clásico, lo que plantea nuevos problemas legales de gran importancia. En la última mitad del siglo XX surgió un nuevo modelo de negocio, conocido como «cazatesoros», un término que se refiere al negocio de localizar naufragios que tienen valor económico, ya sea por las características de los buques en sí o, más frecuentemente, debido a la carga que transportaban las embarcaciones cuando se hundieron. Los avances tecnológicos en vehículos operados a distancia hacen ahora posible el rescate de restos de naufragios ubicados lejos de la costa, a grandes profundidades, considerados antes inaccesibles. Tales naufragios no solo contienen fortunas en «tesoros»; son principalmente cápsulas del tiempo de interés histórico inigualable. El crecimiento del negocio de la búsqueda de antiguos naufragios y recuperación de tesoros ha creado un conflicto clásico entre las posiciones políticas con respecto a las prácticas involucradas: por un lado, los intereses comerciales privados consideran estas riquezas submarinas como fuentes de ganancias económicas; por otro, la comunidad científica valora estos naufragios como componentes irremplazables del patrimonio cultural de la humanidad. Los litigios reflejan el conflicto entre estas posiciones enfrentadas. El treasure salvage a menudo crea una competencia entre 1) los salvadores del naufragio (y con frecuencia entre los salvadores rivales); 2) los propietarios originales o sus sucesores, y 3) los gobiernos y la comunidad científica. Un giro decisivo en los tribunales marítimos de Estados Unidos ha decidido proteger reciente y preferiblemente el interés público y los naufragios históricos como patrimonio común.

* Fecha de recepción del trabajo: 29/03/2020. Fecha de aceptación del trabajo: 20/04/2020.

Este trabajo es, esencialmente, una traducción al español del Capítulo 14 de SCHOENBAUM, *Admiralty and Maritime Law* (6th ed., West Academic, St Paul MN, 2018), realizada por Mariano J. Aznar Gómez, catedrático de Derecho Internacional Público de la Universitat Jaume I, con algunas actualizaciones y comentarios añadidos por parte del traductor. Los autores desean agradecer la asistencia de Elena Oguiza y la información recibida de Ole Varmer para la culminación de este trabajo. La cita de la jurisprudencia de los tribunales estadounidenses —*Admiralty Courts*— se ha mantenido en su formato original para facilitar, en su caso, la búsqueda en los repositorios norteamericanos, así como los comentarios entre corchetes a tales citas (incluyendo el «at» en vez de «pp.»), siguiendo el modelo habitualmente utilizado en Estados Unidos. Un listado con todos los casos citados en este trabajo se adjunta, junto con la bibliografía, al final del mismo. Todas las webs fueron visitadas por última vez el 31 de marzo de 2020.

Palabras clave: salvamento de pecios históricos, patrimonio cultural subacuático, jurisdicción marítima.

SUMARIO: INTRODUCCIÓN.—I. JURISDICCIÓN DE LOS TRIBUNALES.—II. LA APLICACIÓN DEL SALVAGE LAW A LOS PECIOS HISTÓRICOS: 1. ¿Derecho de salvamento o derecho de hallazgo?: 1.1. El derecho de hallazgos marítimos. 1.2. Salvamento al rescate: la primacía del derecho de salvamento en el *treasure salvage*. 2. Los primeros casos: los casos problemáticos.—III. EL CAMBIO JURISPRUDENCIAL: 1. El repudio del derecho de hallazgos. 2. Nuevas reglas para el salvamento de pecios históricos.—IV. LA PROTECCIÓN DE INTERESES PÚBLICOS: 1. Intereses de gobiernos extranjeros. 2. Interés del gobierno federal. 3. Los intereses de los estados federados.—V. CONCLUSIONES.—JURISPRUDENCIA CITADA: 1. Estados Unidos. 2. Otros Estados.—BIBLIOGRAFÍA.

Historic shipwrecks and «treasure salvage»: the change in the case law of the Unites States

ABSTRACT

The salvage of historic shipwrecks has created renewed interest in the musty law of salvage, raising novel legal issues of great importance. In the last half of the twentieth century a new salvage business model arose, loosely known as «treasure salvage», a term that refers to the business of locating shipwrecks that have economic value, either because of the characteristics of the vessels themselves, or, more frequently, because of the cargo the vessels carried when they sank. Technological advances in remotely operated vehicles now make possible the salvage of wrecks located far offshore long considered inaccessible. Such shipwrecks not only sometimes contain fortunes in treasure and gold; they are mainly time capsules of unmatched historic interest. The growth of the business of searching for ancient shipwrecks and treasure salvage has created a classic conflict between policy positions with respect to the practices involved. On the one hand, private business interests consider these undersea riches as a source of economic gain; on the other hand, historic preservationists value these shipwrecks as irreplaceable components of the cultural heritage of mankind. Litigation reflects the tug-of-war between these polar positions. Treasure salvage often creates a contest among or between 1) the salvors of the wreck (and frequently between rival salvors); 2) the original owners or their claimed successors, and 3) governments, and historic preservationists. A decisive turn in US Admiralty courts has decided to protect recently and preferably the public interest and historic shipwrecks as common heritage.

Keywords: treasure salvage, underwater cultural heritage, US Admiralty courts.

SUMMARY: INTRODUCTION.—I. COURTS JURISDICTION.—II. THE APPLICATION OF SALVAGE LAW TO HISTORIC SHIPWRECKS: 1. Law of salvage or law of finds?: 1.1. The law of finds. 1.2. Salvage to the rescue: the primacy of salvage law in treasure salvage. 2. Early cases: courts' problematic decisions.—III. THE JURISPRU-

DENTIAL CHANGE: 1. Repudiating the law of finds. 2. New rules for the salvage of historic shipwrecks.—IV. THE PROTECTION OF PUBLIC INTERESTS: 1. The interests of foreign States. 2. The interests of the federal government. 3. The interests of the states.—V. CONCLUSIONS.—VI. JURISPRUDENCE CITED: 1. United States. 2. Other States.—BIBLIOGRAPHY.

INTRODUCCIÓN

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, establece en el párrafo 3.º de su art. 358 que «[n]o se considerará salvamento operación alguna que tenga por objeto el patrimonio cultural subacuático, que se regirá por su legislación específica y los tratados internacionales vigentes en que España sea parte»¹. A instancias del dictamen elaborado para el entonces Ministerio de Cultura, se incluyó finalmente esta cláusula que permite el tratamiento diferenciado del patrimonio cultural subacuático y la protección de cientos de pecios y otros restos submarinos de gran valor cultural e histórico. La aceptación sin grandes discusiones de este cambio legislativo se debió en gran medida al hecho de que, durante la elaboración de la Ley 14/2014², varios casos de expolio del patrimonio cultural subacuático español agitaron la opinión pública, así como los terminales jurídicos en nuestro país³, y se entendió que era necesario reservar aquellos restos históricos a la única regulación jurídica plausible: la relativa al patrimonio cultural.

Uno de esos casos —el relativo al expolio de la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* por parte de una compañía norteamericana: «Odyssey Marine Explora-

¹ BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014. Vid. sobre esta ley, J. M. MARTÍN OSANTE y A. EMPARANZA SOBEJANO, *Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima*, Madrid, Marcial Pons, 2015; VVAA, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Madrid, Dykinson, 2015, y A. B. CAMPUZANO LAGUILLO y E. SANJUÁN MUÑOZ (dirs.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Valencia, Tirant, 2016. Mediante Real Decreto 371/2020, de 18 de febrero, se aprobó el Reglamento de Extracciones Marítimas (BOE núm. 51, de 28 de febrero de 2020), en cuyo art. 30 se reitera la especialidad para el caso del patrimonio cultural subacuático, así como las condiciones precisas de las extracciones en dichos casos (art. 36).

² El primer Proyecto de Ley se presentó por el Gobierno a las Cortes el 3 de noviembre de 2006, en la XVIII Legislatura (2004-2008), caducando su tramitación en esta, así como en la IX Legislatura (2008-2011), siendo finalmente promulgada en la X Legislatura.

³ Sobre estos casos vid. M. J. AZNAR GÓMEZ, «Patrimonio cultural subacuático español ante 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. 47-77. Sobre el asunto de la *Mercedes* vid. en nuestra doctrina R. RUIZ MANTECA, «El llamado caso Odyssey: análisis y valoración», *Patrimonio cultural y derecho*, núm. 16, 2012, pp. 31-95; M. ORTIZ SÁNCHEZ y M. M. ALBERT MUÑOZ, «La protección del patrimonio arqueológico subacuático, competencias sancionadoras de la Comunidad Autónoma de Andalucía: Caso Odyssey», *Revista Andaluza de Administraciones Públicas*, núm. 79, 2011, pp. 155-168; J. CARRERA HERNÁNDEZ, «El asunto del «Nuestra Señora de las Mercedes»», *Revista de Electrónica de Estudios Internacionales*, núm. 17, 2009 (disponible electrónicamente en www.reei.org) y, con diferente perspectiva, J. L. GOÑI ETCHEVERS y V. FUENTES CAMACHO, «Otro punto de vista sobre el caso Odyssey», *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, núm. 28, 2014 (disponible electrónicamente en www.reei.org). Sobre el asunto *Louisa*, vid. C. ESCOBAR HERNÁNDEZ, «España y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar. Especial referencia al caso M/V *Louisa*», en J. MARTÍN PÉREZ DE NANCLARES (dir.), *España y la práctica del Derecho internacional. LXXV Aniversario de la Asesoría Jurídica Internacional del MAEC*, Madrid, Escuela Diplomática, 2014, pp. 179-222.

tion»— tuvo no solo ese impacto legislativo en España, sino que también supuso un paso más en el cambio importante que estaba experimentando la jurisprudencia norteamericana en relación a lo que se venía en denominar el *treasure salvage*, esto es, la recuperación de pecios históricos y, sobre todo, de su carga de material precioso⁴. Este trabajo trata de exponer y explicar, precisamente, ese cambio paulatino que los tribunales de Estados Unidos han ido sentando con diversas decisiones judiciales. Decisiones muchas de ellas que han tenido como protagonistas los restos de pecios españoles hundidos en aguas estadounidenses o llevados, en la ficción jurídica que luego se explicará, ante los tribunales de Estados Unidos. Los galeones *Atocha*, *Santa Margarita* o *Concepción* o las fragatas *Juno*, *La Galga* o *Mercedes* acompañan así a otros famosos casos como los del *Lusitania*, *S.S. Central America* o *Titanic*, en diversos litigios ante aquellos tribunales en los que se discutía, al cabo, su protección o expolio. El tránsito judicial de este a aquel es el objeto, pues, de este trabajo.

Para ello, la primera y segunda partes del mismo resumirán la discusión sobre la jurisdicción general de dichos tribunales para atribuir o no los derechos de salvamento y la particular jurisdicción sobre el *treasure salvage*, así como la distinción y aplicación diversa del derecho de hallazgo (*law of finds*) o del derecho de salvamento (*law of salvage* o *salvage law*). A continuación, la parte tercera de este trabajo se centra en ese cambio jurisprudencial, no sin antes explicar el abandono definitivo de la aplicación del derecho de hallazgo. La parte cuarta se centra en analizar cómo los intereses públicos de las instancias gubernamentales han ganado protagonismo frente a la anterior aproximación más centrada en los derechos de los particulares —que en nuestro caso significa el derecho de las empresas cazatesoros—, dejando para el final ciertas reflexiones conclusivas que tratarán también plantear cuestiones aún abiertas.

I. JURISDICCIÓN DE LOS TRIBUNALES

Las demandas que implican la aplicación del salvamento marítimo y/o el derecho de hallazgos en el mar relativas a los pecios históricos caen bajo la jurisdicción de los tribunales marítimos de Estados Unidos⁵. El ejercicio de dicha

⁴ Disculpará el lector que este artículo contenga ciertas expresiones en su inglés original. Ello se debe a dos causas: de un lado, a la concisión con la que a veces —y en este caso es así— la lengua inglesa supera a la española; y, de otro, porque no solo es concisión sino precisión y distinción conceptual jurídica. En este sentido, por ejemplo, la expresión *treasure salvage* engloba una cuestión que conecta dos conceptos sobre los que, precisamente, se valora en este trabajo su idoneidad jurídica, esto es, si debemos reducir el patrimonio cultural subacuático al concepto casi monetario del «tesoro» y si sobre aquel patrimonio es de aplicación, como este trabajo discute, un conjunto de reglas de Derecho marítimo pensado para otras situaciones completamente distintas: la de los buques en peligro que voluntariamente son rescatados para volver a su función habitual. Finalmente, las citas expresas de las decisiones judiciales se han mantenido en su idioma original para evitar errores fatales: *traduttore, tradittore!*

⁵ *Treasure Salvors, Inc. v. Unidentified Wrecked and Abandoned Sailing Vessel* («Treasure Salvors I»), 569 F.2d 330 (5th Cir. 1978); *Aqua Log, Inc. v. Lost and Abandoned Pre-Cut Logs*, 101 F Supp.3d 1345, 1353 (M.D. Ga. 2015); *Recovery Limited Partnership v. Wrecked and Abandoned Vessel, S.S. Central America*, 120 F.Supp.3d 500 (E.D. Va. 2015).

jurisdicción puede ser real (*in rem*) o personal (*in personam*), o ambas. La jurisdicción *in personam* decide sobre derechos y obligaciones de personas físicas o jurídicas. La jurisdicción *in rem* decide los derechos de propiedad presentados ante los tribunales⁶. La jurisdicción *in personam* puede ser relevante en un caso de *treasure salvage* cuando un demandante pretende evitar a otro actor con similar pretensión, pudiéndose decidir una medida cautelar solo si el tribunal tiene jurisdicción personal sobre la parte solicitante⁷.

Pueden distinguirse dos formas de jurisdicción *in rem*; estas dos formas, sin embargo, están conectadas en la aplicación de derechos exclusivos sobre un pecio. La «*constructive jurisdiction*» (también denominada «*inchoate*» o «*imperfect*») puede lograrse en un caso de salvamento al presentarse una parte representativa de los restos de un pecio ante el tribunal. Si este se declara custodio de esa pieza, se crea la ficción jurídica según la cual esa parte representa al total de los restos del pecio y la custodia de una parte se extiende al todo⁸. Así, la «*constructive jurisdiction*» proporciona la base para que el tribunal extienda su jurisdicción al rescate de todos los restos del buque naufragado. En el asunto *Titanic I*⁹, se consideró si dicha jurisdicción le permitía al tribunal de distrito («*district court*») decidir sobre los derechos de salvamento relativos a un pecio situado más allá del mar territorial de Estados Unidos. Tras examinar el derecho de salvamento y considerar que dichas normas se originaron «en la antigüedad», siendo ya parte del *ius gentium* y del Derecho marítimo general, el tribunal consideró que los tribunales de distrito de Estados Unidos podían ejercer la «*constructive in rem jurisdiction*» sobre pecios situados en cualquier océano del planeta, incluso más allá del mar territorial estadounidense, sin tener en cuenta las nacionalidades del barco en particular, de los marineros, de los rescatadores o de cualquier otra persona que pudiera estar involucrada¹⁰. Dicha jurisdicción extraterritorial se justificaba sobre la base de entender que era la única forma de preservar valiosos naufragios del saqueo y devolver a la propiedad en cuestión su utilidad económica¹¹. Ello permitía a los tribunales poder otorgar derechos exclusivos de

⁶ Las decisiones sobre las acciones *in personam* e *in rem* exigen requisitos diferentes y son discutidas separadamente. Un tribunal no puede iniciar una acción para hacer valer la jurisdicción personal sobre una persona que no tiene contactos mínimos con la jurisdicción en cuestión [*Shaffer v. Heitner*, 433 U.S. 186 (1977)].

⁷ *R.M.S. Titanic v. Haver* (Titanic I), 171 F.3d 943, 964 (4th Cir. 1999).

⁸ *Id.*, 171 F.3d at 964.

⁹ *Id.*, 171 F.3d at 943.

¹⁰ *Id.*, 171 F.3d at 959-61. *Vid.* también *Treasure Salvors I*, 569 F.2d at 334; *Columbus-America Discovery Group, Inc. v. Unidentified Wrecked and Abandoned Sailing Vessel*, 742 F.Supp. 1327, 1990 AMC 2409 (E.D.Va.1990), reversed on other grounds, 974 F.2d 450, 1992 AMC 2705 (4th Cir.1992). En este caso, el tribunal estimó su jurisdicción *in rem* sobre los restos de un pecio localizado a 160 mn de la costa sobre la base de algunos trozos de carbón entregados al tribunal. Este mantuvo que el salvador había obtenido la posesión del pecio, aunque tan solo lo hubiera visitado con vehículos a control remoto.

¹¹ *Vid.* una excelente discusión en J. P. FRY, «The Treasure Below: Jurisdiction Over Salvaging Operations in International Waters», *Columbia Law Review*, vol. 88 (1988), pp. 863-881; the «Recent Developments Note» sobre el asunto *S.S. Central American (Columbus-America Discovery Group v. Unidentified Wrecked and Abandoned Sailing Vessel)*, *Harvard International Law Journal*, vol. 31, 1990, pp. 313-316, y el excelente artículo de B. E. ALEXANDER, «Treasure Salvage Beyond the Territorial Sea: An Assessment and Recommendations», *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 20, 1989, pp. 1-19. *Vid.*

salvamento sobre un naufragio al primer salvador y limitar los derechos de otros demandantes sobre los que el tribunal tuviera jurisdicción personal¹².

Esta «*constructive in rem jurisdiction*», sin embargo, no es exclusivamente aplicada por los tribunales estadounidenses. Así como Estados Unidos comparte el tradicional derecho de y todos los objetos rescatados de un pecio. Como se advirtió en el asunto *Titanic I*, dicha jurisdicción es aplicable solo respecto de «*the property actually before the court*»¹³. Por ello, el tribunal únicamente puede decidir sobre el premio de salvamento o adjudicar la propiedad de los objetos que ya se encuentran bajo la custodia del tribunal¹⁴. «*Constructive in rem jurisdiction*» no permite que un tribunal de distrito de Estados Unidos adjudique el título de propiedad o los derechos de salvamento sobre un naufragio hasta que la propiedad en cuestión sea entregada al tribunal¹⁵. Esa jurisdicción es «*inchoate*» e «*imperfect*» porque su ejercicio definitivo requiere que se tomen medidas adicionales para llevar la propiedad o a las personas involucradas ante el tribunal¹⁶.

II. LA APLICACIÓN DEL SALVAGE LAW A LOS PECIOS HISTÓRICOS

El derecho de salvamento marítimo alienta la prestación de una asistencia rápida, voluntaria y efectiva a un barco en peligro o riesgo evidente, y recompensa este servicio otorgando un premio de salvamento. El derecho de salvamento le otorga al salvador no el título, sino un derecho de retención sobre la propiedad rescatada para asegurar aquel premio¹⁷. Un buscador de tesoros marinos, por

asimismo *Marex International, Inc. v. Unidentified, Wrecked and Abandoned Vessel*, 952 F.Supp. 825, 1998 AMC 484 (S.D.Ga.1997).

¹² En el asunto *Titanic I*, el tribunal confirmó los derechos sobre las partes litigantes sobre las cuales tenía jurisdicción personal y la adopción de medidas cautelares, confirmando los derechos exclusivos de una de las partes como salvador. Sin embargo, el tribunal se negó a otorgar a dichos rescatadores el derecho exclusivo de visitar y fotografiar el lugar del naufragio, señalando que «*[w]e are aware of no case in the United States or in the body of the jus gentium [...] that has expanded salvage rights to include this type of right*» (171 F.2d at 969).

¹³ *Titanic I*, 171 F.3d at 956-58. *Vid.* también *R.M.S. Titanic, Inc. v. The Wrecked and Abandoned Vessel*, 435 F.3d 521 (4th Cir. 2006). La Corte de Apelación del Decimoprimer Circuito reafirmó la doctrina de la «*constructive jurisdiction*», en *Salvors, Inc. v. Unidentified Wrecked & Abandoned Sailing Vessel*, 861 F.3d 1278, 1285-88 (11th Cir. 2017).

¹⁴ Esta doctrina es importante para evitar que el fraude y el engaño en casos de recuperación de tesoros sean perpetrados en los tribunales. *Vid. Smith v. Abandoned Vessel*, 610 F.Supp.2d 739 (S.D. Tex. 2009) [desestimando una demanda sobre un barco inexistente presuntamente encontrado en un lago de Texas usando *Google Earth*]; o *JTR Enterprises LLC v. An Unknown Quantity of Colombian Emeralds, Amethysts and Quartz Crystals*, 93 F. Supp. 3d 1331 (S.D. Fla. 2015) [sobre un descubrimiento ficticio de joyas en el lecho del Golfo de México].

¹⁵ La Corte de Apelación del Decimoprimer Circuito reafirmó la doctrina de la «*constructive jurisdiction*», en *Salvors, Inc. v. Unidentified Wrecked & Abandoned Sailing Vessel*, 861 F.3d 1278, 1285-88 (11th Cir. 2017).

¹⁶ 171 F.3d at 967-68.

¹⁷ Para mejor comprender el *law of salvage* anglosajón, *vid.* —además de la obra de SCHOENBAUM de la que procede este trabajo (*vid.* la nota introductoria)— las obras de J. REEDER, *Brice on Maritime Law of Salvage*, 6.^a ed., London, Sweet & Maxwell, 2020; A. NORRIS, *Benedict on Admiralty: The Law of Salvage*, 7.^a ed. rev., Mathiew Bender, New Providence, 1987, §§ 5-13; G. ROBINSON, *Handbook of Admiralty Law in the United States*, West Publishing Co., St. Paul, MN, 1959; G. GILMORE y C. BLACK,

contra, desea verse reconocido un título jurídico sobre los restos naufragados con el único propósito de obtener una ganancia económica. Notablemente, en el siglo XIX, ni Inglaterra ni Estados Unidos aplicaban el derecho de salvamento a los «tesoros» encontrados en el mar. En el Derecho inglés, si el legítimo propietario no reclamaba sus derechos, el tesoro era consignado a la Corona como un *droit* de administración¹⁸. Los tribunales estadounidenses, por su lado, rechazaron esta regla inglesa reconociendo el título a los tesoros marinos al Estado¹⁹, aplicando empero el derecho de hallazgo a los mismos y reconociendo el título al descubridor²⁰.

En la práctica moderna, a pesar de las innegables diferencias entre el derecho de salvamento tradicional y el *treasure salvage*, los tribunales de Estados Unidos en su inmensa mayoría sostuvieron que el primero²¹ se aplica en el segundo si se cumplen tres requisitos: 1) ayuda prestada a un barco en peligro marino; 2) voluntariamente, sin ninguna obligación preexistente, y 3) éxito total o parcial²². Los tribunales sostuvieron fácilmente que el rescate de pecios históricos cumplía estas tres condiciones. El «peligro marino» se interpretaba en términos generales como que la propiedad en cuestión está sujeta a daños potenciales, no requiriéndose que el peligro sea inmediato o absoluto²³. Los tribunales simplemente asumieron que un pecio está en peligro²⁴, tanto provocado por los elementos

The Law of Admiralty, 2.ª ed., Foundation Press, Brooklyn, 1975; F. ROSE, *Kennedy & Rose: Law of Salvage*, 9.ª ed., Londres, Sweet & Maxwell, 2017. Sobre pecios —y su compleja regulación jurídica— *vid.* en N. GASKELL y C. FORREST, *The law of Wreck*, London, Informa Law/Routledge, 2019. En la doctrina española *vid.*, entre otras, las obras de R. MORRAL SOLDEVILLA, *El salvamento marítimo (especial referencia al Convenio de 1989)*, Barcelona, Bosch, 1997; E. RODRÍGUEZ GAYÁN, *Salvamento marítimo internacional*, Valencia, Tirant, 2003; J. L. GABALDÓN GARCÍA y J. M. RUIZ SOROA, *Manual de Derecho de la navegación marítima*, 3.ª ed., Madrid, Marcial Pons, 2006; o I. ARROYO MARTÍNEZ, *Compendio de Derecho marítimo*, 5.ª ed., Madrid, Tecnos, 2014.

¹⁸ Esta cuestión viene regulada por dos antiguas leyes inglesas (*statutes*): 3 Edward I, Ch. 4 (1275); y 17 Edward II, Ch. 11 (1324). *Vid.* *The King v. Property Derelict*, 166 Eng. Rep. 136 (Adm. 1825).

¹⁹ Salvo que se especifique otra cosa, en este trabajo el término «Estado», con mayúscula, indica un Estado soberano mientras que el término «estado», todo en minúsculas, se refiere a un estado federado (como los estados en los Estados Unidos de América o un *länder* en Alemania).

²⁰ *Vid.*, por ejemplo, *Murphy v. Dunham*, 38 F. 503 (E.D. Mich. 1899). *Cfr.* *State ex rel Erwin v. Massachusetts Co.*, 95 So.2d 902 (Fla. 1956) [reconociendo los derechos del estado de Florida sobre el pecio del acorazado *Massachusetts*].

²¹ Para argumentos en contra de dicha aplicación, *vid.* O. VARMER, «The Case against the “Salvage” of the Underwater Cultural Heritage», *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 30 (1999), pp. 279-302. *Vid.* asimismo J. NAFZIGER, «The Evolving Role of Admiralty Courts in Litigation Relating to Historic Shipwrecks», *Harvard International Law Journal*, vol. 25 (2003), pp. 251-270; o T. SCOVAZZI, «The Application of “Salvage Law and Other Rules of Admiralty” to the Underwater Cultural Heritage: Some Relevant Cases», en R. GARABELLO y T. SCOVAZZI (eds.), *The Protection of the Underwater Cultural Heritage* (Milán, Giuffrè, 2003), pp. 19-80.

²² *Titanic I*, 171 F.3d at 963.

²³ *Platoro Ltd. v. Unidentified Remains of a Vessel*, 614 F.2d 1051, 1055 (5th Cir. 1980); *B.V. Bureau Wijsmuller v. United States*, 702 F.2d 333, 1983 AMC 186 (2d Cir. 1983); *Fort Myers Shell & Dredging Co. v. Barge NBC 512*, 404 F.2d 137, 1969 AMC 186 (5th Cir. 1968); *McNabb v. O.S. Bowfin*, 565 F.Supp. 22, 1984 AMC 177 (W.D. Wash. 1983).

²⁴ *Treasure Salvors I*, 569 F.2d at 337; *Platoro Ltd., Inc. v. Unidentified Remains of a Vessel*, 695 F.2d 895, 1984 AMC 2258 (5th Cir. 1983); *R.M.S. Titanic, Inc. v. Wrecked and Abandoned Vessel*, 742 F.Supp.2d 784, 794 (E.D. Va. 2010) [diciendo que «sin duda» un barco hundido está en peligro marítimo].

marinos como por la depredación por cazatesoros²⁵. Un cazatesoros no tenía problemas en cumplir con los otros dos requisitos²⁶. Los tribunales, además y habitualmente, confirmaban la aplicación del derecho de salvamento a los cazatesoros tras un limitado análisis²⁷.

Ahora bien, aunque la aplicación del derecho de salvamento al *treasure salvage* en el Derecho estadounidense quedó bien establecido, puede argumentarse que ni el salvamento ni el hallazgo es aplicable a tales situaciones²⁸. En primero, lugar, el cazatesoros no cumple con las razones y el propósito original del derecho de salvamento. El propósito del derecho de salvamento es preservar los activos marítimos tradicionales —buques, equipos y carga—, no los activos perdidos hace mucho tiempo que pueden tener un valor monetario, pero cuyo valor principal es histórico y arqueológico. En segundo lugar, los aspectos relativos al peligro del *treasure salvage* es bastante diferente del peligro en las situaciones de salvamento marítimo tradicionales. El sentido ordinario de «peligro» es el de riesgo *serio e inmediato*. La aplicación por los tribunales del término «peligro» a los naufragios perdidos durante siglos es muy diferente al concepto comúnmente percibido del término «peligro». Sin embargo, pocos tribunales han cuestionado la aplicación del «peligro marino» a los naufragios históricos²⁹. En otras jurisdicciones nacionales, la jurisprudencia no es pacífica en cuanto a admitir sobre si los pecios históricos se encuentran en «peligro»³⁰.

En cualquier caso, aunque el derecho de salvamento gobierna el *treasure salvage* en Estados Unidos, se han ido aplicando reglas y procedimientos especiales a los casos de naufragios históricos. Los tribunales utilizan cada vez más su autoridad en virtud del Derecho marítimo general para elaborar nuevas reglas del derecho de salvamento que se aplican para salvaguardar el patrimonio cultural subacuático y los valores de interés público de los naufragios históricos. Este ha sido un proceso evolutivo, como veremos a continuación.

²⁵ *Cobb Coin Co. v. Unidentified, Wrecked & Abandoned Sailing Vessel*, 549 F.Supp. 540, 557, 1983 AMC 1018 (S.D. Fla. 1982).

²⁶ En relación al éxito, se pervirtió su sentido entendiéndolo no como la recuperación del efectivo naval y su retorno a la actividad marítima normal, sino como la recuperación del fondo del mar de los objetos preciosos y su comercialización, una y otra sin respetar ningún protocolo arqueológico aceptado por la comunidad científica internacional.

²⁷ *Treasure Salvors I*, 569 F.2d at 336-337.

²⁸ Vid. T. P. McQUOWN, «An Archaeological Argument for the Inapplicability of Admiralty Law in the Disposition of Historic Shipwrecks», *William Mitchell Law Review*, vol. 26, 2000, pp. 289-326 (disponible electrónicamente en <https://open.mitchellhamline.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1850&context=wmlr>).

²⁹ Una notable excepción puede encontrarse en *Subaqueous Exploration & Archaeological Ltd. v. Unidentified, Wrecked and Abandoned Vessel*, 577 F.Supp. 597, 611 (D. Md. 1983) [donde se decidió que pecios largo tiempo sumergidos «were not reasonably in peril of being lost through the elements since they are impervious to weather conditions above the surface of the sea, with the sand preventing deterioration under waters»].

³⁰ Vid., por ejemplo, *Simon v. Taylor* [1975] 2 Lloyd's Rep. 338 (Singapore) [no existe peligro marino]; *Ontario v. Mar-Dive Corp.* [1996] 141 D.L.R.4th 577 (Canadá) [no existe peligro marino]; *Robinson v. Western Australia Museum* [1977] A.L.R. 623 (Australia).

1. ¿Derecho de salvamento o derecho de hallazgo?

En la mayoría de asuntos de *treasure salvage* se requiere que el tribunal decida la solicitud de una o más partes y se elija entre aplicar el derecho de salvamento o el derecho de hallazgos marítimos. Importantes diferencias teóricas existen entre ambos cuerpos normativos. El derecho de salvamento deriva del antiguo *ius gentium* y entró en el Derecho inglés y estadounidense desde sus orígenes en el Derecho civil, mientras que el derecho de hallazgos marítimos deriva del Derecho común inglés. El derecho de salvamento reconoce al salvador un vínculo marítimo con la propiedad rescatada, pero no un título³¹. El premio por el salvamento es normalmente una recompensa monetaria por salvar una propiedad marítima valiosa³². Al hallador, por contra, si demuestra su derecho, se le reconoce un título real sobre la propiedad encontrada³³.

1.1. El derecho de hallazgos marítimos

Los requisitos previos del derecho de hallazgo marítimo son similares a las doctrinas del *common law* que se aplican a la propiedad perdida, extraviada y abandonada. El derecho de hallazgos marítimos especifica que la propiedad perdida debe devolverse al propietario legítimo, y el hallador no tiene derecho legal a una recompensa. El hallador, sin embargo, puede adquirir el título de propiedad si demuestra, con evidencia clara y convincente: 1) la «tenencia», entendida como «*possession of the property and exercising dominion or control over it*»; 2) «*an intention to acquire specific property [and realizing] that intent through control of the property*», y 3) el abandono por parte del propietario³⁴. El último elemento es el más importante y presenta la mayor dificultad. Se requieren dos requisitos previos para demostrar el abandono: 1) intención de abandonar, y 2) comportamientos ciertos que demuestren esa intención³⁵. El abandono debe ser demostrado por evidencia clara y convincente³⁶, por ejemplo, cuando los

³¹ Vid. NORRIS, *Benedict on Admiralty* (supra n. 18), § 130; y *Rickard v. Pringle*, 293 F.Supp. 981, 1968 AMC 1008 (E.D.N.Y.1968).

³² Vid. *Rowe v. The Brig*, 20 F.Cas. 1281 (C.C.Mass.1818) (No. 12,093); *The Emulous*, 8 F.Cas. 704 (C.C.Mass.1832) (No. 4480); y *Rickard v. Pringle*, 293 F.Supp. 981, 1968 AMC 1008 (E.D.N.Y.1968).

³³ *Treasure Salvors, Inc. v. Unidentified Wrecked and Abandoned Sailing Vessel*, 640 F.2d 560, 567-68, 1981 AMC 1857 (5th Cir.1981), on remand 546 F.Supp. 919, 1983 AMC 2040 (S.D.Fla.1981) («Treasure Salvors III»); *Hatteras, Inc. v. U.S.S. Hatteras*, 1984 AMC 1094, 1095 (S.D.Tex.1981), affirmed 698 F.2d 1215 (5th Cir.1983).

³⁴ *Moyer v. Wrecked and Abandoned Vessel known as the Andrea Doria*, 836 F.Supp. 1099, 1204 (D.N.J. 1993); see also *Eads v. Brazelton (Steamboat «America»)*, 22 Ark. 499 (Ark. 1861), y *Wiggins v. 1,100 Tons, More or Less, of Italian Marble*, 186 F.Supp. 452 (E.D. Va. 1960).

³⁵ *Zych v. Unidentified, Wrecked and Abandoned Vessel*, 755 F.Supp. 213 (N.D. III. 1991); y *Columbus-American Discovery Group, Inc. v. Unidentified, Wrecked and Abandoned Sailing Vessel*, 742 F.Supp. 1327 (E.D. Va. 1990), rev'd on other grds, 974 F.2d 450 (4th Cir. 1992).

³⁶ *Fairport International Exploration, Inc. v. The Shipwrecked Vessel known as the Captain Lawrence*, 245 F.3d 857, 2001 AMC 1741 (6th Cir. 2001).

En el caso *California and State Lands Commission v. Deep Sea Research, Inc.*, 525 U.S. 491, 509 (1998), el Tribunal Supremo se negó a pronunciarse sobre el estándar legal correcto para el abandono. Los Tribunales de Apelación difieren en cierta medida en la demostración fáctica crucial del abandono.