

## El patrimonio subacuático desde el punto de vista legislativo

Jaime Rodrigo de Larrucea  
Profesor de Derecho Marítimo (UPC)<sup>1</sup>

La presente comunicación pretende plantear los esquemas legales, en materia de pecios, desde la perspectiva del patrimonio cultural marítimo. En atención a criterios de especialidad y oportunidad, se omite el tratamiento dispensado por nuestra normativa cultural (Ley de Patrimonio Histórico Nacional de 1985) en relación a la arqueología submarina (artículos 40-45), que por otra parte se limita a la extracción y/o prospección subacuática del mar territorial y la plataforma continental. Tal planteamiento supone un tratamiento de los diferentes sistemas jurídicos, las disfunciones enunciadas por la realidad y aportar criterios de resolución.

### ■ LA INSTITUCIÓN DEL «SALVAMENTO» Y LA FIGURA JURÍDICA DE LAS «EXTRACCIONES»

#### □ LA CALIFICACIÓN JURÍDICA DE «SALVAMENTO» O «EXTRACCIÓN» EN RELACIÓN A LOS BIENES SUMERGIDOS

Se plantea de manera general la posibilidad del salvamento a los buques hundidos. Tal planteamiento clásico se ha suscitado igualmente en los trabajos preparatorios del Convenio de Londres de 29 de abril de 1989. Como ha señalado acertadamente la doctrina<sup>2</sup>, un buque «hundido» no pierde por el dato de la sumersión la condición jurídica de buque, aunque haya perdido su flotabilidad, cuya exigencia parece desprenderse, según el artículo 1º.b), respecto de las «estructuras».

La vocación generalizadora, en relación a los supuestos de salvamento, de los redactores del convenio y la referencia en el artículo 1º.c), que se refiere a «cualesquiera otros bienes», permite afirmar a la luz del convenio la inclusión de las naves o embarcaciones hundidas como supuestos de salvamento.

#### □ EL DERECHO COMPARADO: PAÍSES DEL *CIVIL LAW* CON LEGISLACIÓN ESPECÍFICA: ESPAÑA, FRANCIA E ITALIA. PAÍSES DEL *COMMON LAW*: SU CONCEPTUACIÓN COMO SALVAMENTO

Más allá de las normas de derecho uniforme en presencia, no puede olvidarse en el Derecho Comparado la existencia de países con legislación específica en la materia:



tales son los supuestos de Francia, Italia y España<sup>3</sup>. Países todos ellos integrantes del sistema jurídico romano-germánico o también denominado *Civil Law*.

Respecto del derecho francés, la materia aparece regulada en la Ley de 24 de noviembre de 1961 y legislación complementaria que distingue el salvamento marítimo (la *assistance*) de la recuperación o salvamento de pecios (*sauvetage des épaves*). Dicha regulación considera que constituyen pecios los buques y aeronaves en el mar en estado de innavigabilidad y sus cargamentos. El pecio se reputa tanto al buque como a sus restos.

De manera similar, en el Derecho italiano el *Codice della Navigazione* de 1942 distingue entre las figuras de la asistencia (*assistenza*), el salvamento (*salvataggio*) y la recuperación de restos (*ricupero*). Esta última figura aparece regulada en los artículos 501 y ss. del *Codice*. Mientras que en nuestro país la misma queda incluida en la figura jurídica de las «extracciones», que analizaremos en el siguiente epígrafe.

Diferente orientación han recogido los países del *Common Law*, y de manera particular Estados Unidos e Inglaterra, que se han inclinado por incluir tales actividades en el concepto de «salvamento marítimo». En el primero de ellos los pecios (*wrecked property*) quedan sujetos al salvamento. Con carácter reciente se ha promulgado la Ley de Buques Naufragados Abandonados (*Abandoned Shipwreck Act* de 1987), que excluye del salvamento determinados bienes, y atribuye su titularidad al estado en determinados supuestos, entre ellos: que el mismo se «encuentre en territorio del estado y pendiente de inclusión en el Registro Nacional» (Sección 2105).

El Derecho inglés sigue igual tratamiento que el ordenamiento americano, en relación a su consideración como salvamento. Su regulación aparece recogida en la Sección 510 de la *Merchant Shipping Act* de 1894.

## ■ LAS «EXTRACCIONES» EN EL DERECHO ESPAÑOL. RÉGIMEN JURÍDICO

□ LAS «EXTRACCIONES» EN LA L. A. S. DE 24 DE DICIEMBRE DE 1962 (ARTÍCULOS 23 A 28) Y SU REGLA-

## MENTO DE 20 DE ABRIL DE 1967. REFERENCIA A LA NORMATIVA DE PATRIMONIO CULTURAL

Trata de esta materia el Capítulo IV del Título I de la Ley de 24 de diciembre de 1962 (artículos 23 al 28), y distingue entre las posibles labores preparatorias de la extracción de las cosas hundidas –como son los trabajos de exploración, rastreo y localización de las mismas– y la extracción propiamente dicha. Para aquéllas se requerirá el permiso de la Autoridad de Marina, quien lo concederá discrecionalmente y sin carácter de exclusiva. Para la extracción de las cosas hundidas en aguas jurisdiccionales y fuera de los casos de hallazgo y recuperación inmediata, se requiere igualmente y como norma general el permiso de dicha autoridad, quien fijará el plazo para realizarla y las normas a que debe ajustarse.<sup>4,5 y 6</sup>

## □ ÁMBITO TERRITORIAL Y CRITERIOS DE SEGURIDAD MARÍTIMA

A este efecto se distingue entre la extracción de costas hundidas dentro del puerto o fuera del mismo. En el primer caso se rige por las normas de la legislación de puertos.

Tratándose de cosas hundidas fuera de puerto, hay que considerar dos supuestos:

a) Que las mismas constituyan peligro o incomodidad para la navegación o la pesca. En este caso las Autoridades de Marina señalarán a sus respectivos propietarios un plazo prudencial para su extracción, y si éstos no la verificasen dentro de dicho plazo o hicieren abandono de tales efectos, la referida Autoridad de Marina podrá proceder a la extracción o remoción de las mismas, sufragándose los gastos con el valor de las cosas extraídas y, si quedare remanente, se ingresará en el Tesoro. También en caso de notoria urgencia, y en interés de la navegación, podrán ser adoptadas tales medidas por las Autoridades de Marina; pero el remanente del valor de las cosas extraídas, una vez deducidos los gastos, se depositará a disposición de sus propietarios.

b) Si las cosas hundidas fuera de puerto no constituyeren peligro o incomodidad para la navegación o la pesca, las Autoridades de Marina permitirán su extracción y apro-

vechamiento por sus propietarios; y si la propiedad de las mismas perteneciera al Estado y no conviniera al mismo la extracción y aprovechamiento directo, el Ministro de Marina podrá concederlo mediante concurso-subasta.

#### □ DERECHOS DE PROPIEDAD DE LOS EFECTOS EXTRAÍDOS

Conforme al artículo 29 de la citada ley, el Estado adquirirá la propiedad de cualquier buque, aeronave u objeto hundido, salvado o hallado, cuando su propietario haga abandono de sus derechos o no los ejercite en los siguientes plazos:

a) Tratándose de buques o restos de buques hundidos, a los tres años del hundimiento.

b) En los demás casos, a los seis meses de la promulgación de los edictos establecidos para su hallazgo.

c) En cuanto a las aeronaves y sus restos, se estará a las normas y plazos de la Ley de 21 de julio de 1960, modificada por la de 27 de julio de 1968.

Estos plazos se interrumpirán en el momento en que se solicite la extracción y ésta se inicie en el plazo concedido para la misma, volviendo a correr de nuevo si se suspendieren los trabajos o finalizase el plazo o plazos concedidos.

Una vez adjudicados los efectos, la Autoridad de Marina los pondrá a disposición de la Hacienda Pública.

No obstante, y con objeto de evitar la pérdida o destrucción de los buques o aeronaves o efectos salvados o hallados, la Autoridad de Marina podrá acordar su venta en pública subasta antes de transcurrir los plazos indicados, depositando a disposición del propietario la parte de valor obtenida que pueda corresponder al mismo hasta que se presente o se extinga su derecho (artículo 30).

#### □ JURISDICCIÓN Y BREVE IDEA DEL PROCEDIMIENTO

Los expedientes de extracción tienen carácter administrativo, y contra los acuerdos que se dicten en la tramitación y resolución de los mismos cabrán los recursos establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

Se iniciarán a instancia de los propietarios de los bu-

ques y efectos hundidos, y de pertenecer al Estado, a instancia de cualquier interesado en la extracción, o cuando por el Ministerio se considere conveniente.

Los propietarios de los buques o efectos hundidos<sup>7</sup> podrán solicitar de la Autoridad de Marina autorización de la extracción de los mismos, quedando aquélla facultada para concederla cuando no existan dudas sobre su propiedad<sup>8</sup> y ésta no haya prescrito.

Las personas interesadas en la extracción de buques o efectos hundidos de propiedad del Estado, la podrán solicitar al Ministerio de Marina en escrito que se presentará ante la Comandancia de Marina correspondiente, indicando el valor total que calculen a lo que se pretenda extraer.

Cuando se trate de cosas hundidas fuera de puerto que puedan constituir peligro o incomodidad para la navegación o la pesca y los propietarios no fueren conocidos, se procurará averiguar quiénes son éstos, interesando su presentación, y de no ser habidos, se publicarán edictos a los mismos efectos, sin perjuicio de que la Autoridad de Marina adopte las medidas convenientes en caso de notoria urgencia. Tratándose de buques o aeronaves extranjeros o de sus restos, se entenderán las diligencias con las representaciones consulares correspondientes (artículo 79 del Reglamento).

El Ministro de Marina, a la vista de la instancia y de la información practicada, resolverá lo procedente. En caso de que se acordara la convocatoria del concurso –subasta para la extracción–, esta se hará preferentemente a tanto alzado, y si no se pudiera establecer previamente el valor de los objetos a extraer con aproximación suficiente, se acordará el anuncio del concurso-subasta por un tanto por ciento del valor de lo que se consiga extraer.

En todo caso, las Autoridades de Marina estarán facultadas para inspeccionar la ejecución de los trabajos y el cumplimiento del contrato, a cuyo efecto recibirán una copia de los que les afecten, pudiendo proponer y en caso de urgencia ordenar, la suspensión de los trabajos cuando advirtieren alguna anomalía, dando cuenta al Ministerio del ramo para la resolución definitiva.

Las operaciones de extracción permiten encontrar tesoros en el fondo del mar, que ayudan a conocer el pasado.



## ■ LA REFERENCIA AL DERECHO UNIFORME: EL NUEVO CONVENIO DE SALVAMENTO DE LONDRES DE 29 DE ABRIL DE 1989

### □ EL CONCEPTO DE «BIEN SALVADO» EN EL CONVENIO

El convenio, en su artículo 1º a), al definir la operación de salvamento designa como destinatarios de las mismas a un «buque» o «a cualesquiera otros bienes» como ya ha sido señalado con anterioridad. Entendiendo por buque (b): «toda nave o embarcación, o toda estructura apta para la navegación» y por bienes (c) «cualquiera bienes no fijados de manera permanente e intencional en la costa; el término incluye el flete sujeto a riesgo».

Tal planteamiento por su generalidad y su carácter ilimitado requiere ciertas precisiones, y de manera fundamental en relación a los llamados bienes culturales. Entendiendo por tales no sólo los buques hundidos, como asimismo los pecios o mercancías, que en función de su antigüedad y características podrían tener un interés cultural. Tal planteamiento estuvo presente en los redactores del convenio, de manera particular la delegación francesa señaló la necesidad de distinguir los restos de los naufragios de derecho común y los restos de los naufragios de carácter cultural, afirmando la necesidad de excluir los bienes culturales marítimos del ámbito de aplicación del convenio<sup>9</sup>.

### □ LOS BIENES DE INTERÉS CULTURAL Y LA RESERVA CONTENIDA EN EL ARTÍCULO 30.1 D) DEL CONVENIO

Tal exclusión de esos bienes puede ser realizada por la utilización de la reserva contenida en el artículo 30.1 que expresamente señala: «Todo Estado (...) podrá hacer reserva de su derecho a no aplicar las disposiciones del presente convenio: (...) d) cuando se trate de un bien marítimo de carácter cultural que presente un interés prehistórico, arqueológico o histórico y que se encuentre en el fondo del mar»<sup>10</sup>.

Hay que entender que, en caso contrario, tales bienes entran en el ámbito de aplicación del convenio y por tanto pueden ser salvados, de manera particular en aquellos estados que no hayan hecho uso de la citada reserva.

Más allá de su concreción jurisprudencial y doctrinal, resultará mucho más difícil la aplicación del salvamento a aquellos estados que con independencia del ejercicio de la citada reserva dispongan de legislación específica en la materia (pecios), tales como los integrantes de nuestro sistema jurídico (países del *Civil Law*), a los que nos hemos referido con anterioridad.

## ■ PROBLEMAS PLANTEADOS: LOS BUQUES PROPIEDAD DEL ESTADO, LOS BUQUES DE GUERRA Y LOS GALEONES HUNDIDOS

### □ LOS BUQUES DEL ESTADO Y EL SALVAMENTO

Los únicos buques que quedan fuera de la aplicación del Convenio de Salvamento de Londres (1989) son los buques del Estado, sin perjuicio de que los estados que decidan extender la aplicación de la Convención puedan hacerlo mediante notificación al secretario general detallando las modalidades y condiciones de dicha aplicación.

Tal planteamiento es rupturista respecto al Convenio de Salvamento de 1910, que modificó el artículo 14 mediante Protocolo de 27 de mayo de 1967. El citado precepto incluyó a los buques de guerra y, en general, a los vinculados al Estado en la categoría de persona jurídica de Derecho público.

### □ LOS BUQUES DE GUERRA

Son aplicables las prescripciones señaladas en el expositivo anterior, debiendo incluir los buques de guerra dentro de los buques del Estado (artículo 4 del Convenio de 1989).

### □ EL SUPUESTO PARTICULAR DE LOS PECIOS DE LOS GALEONES EN LA CARRERA DE INDIAS...

#### La Corte de Virginia en el caso del *Juno* y de la *Galga*

España no tendrá que indemnizar con 85 millones de dólares al cazatesoros norteamericano Ben Benson por que éste ha perdido la propiedad de la fragata *Juno*, cargada de plata y hundida en 1802 junto a Virginia, en favor de nuestro Gobierno.

El fallo del juez federal del almirantazgo de Norfolk

(Virginia) a favor del Gobierno español no deja lugar a dudas. La sentencia impide a la empresa Sea Hunt, propiedad del cazatesoros norteamericano Ben Benson, «proseguir los trabajos de rescate» y le obliga «a entregar a España todo lo que haya rescatado del *Juno* y esté en su posesión», así como lo que en un futuro se pueda encontrar de esta fragata<sup>1</sup>.

Esta sentencia desestima también la indemnización de 85 millones de dólares, más de 13.500 millones de pesetas, que Ben Benson había solicitado (alegando que invirtió dos millones de dólares en la búsqueda del pecio) al perder los derechos sobre este barco en favor de España el pasado mes de mayo.

La fragata *Juno* zarpó del puerto de Veracruz en 1802 con una carga de 700.000 ducados de plata, pero una tormenta le obligó a refugiarse en el puerto de San Juan de Puerto Rico, donde permaneció siete meses efectuando reparaciones. A partir de aquí empieza la incógnita de si el *Juno* partió de este puerto, para hundirse poco después en las aguas de Virginia, conservando su cargamento de plata, o si lo depositó en otro navío (podría ser el *San José*, que llegó felizmente a España), en cuyo caso este tesoro no existiría.

Pero éste no sería tampoco un problema para las autoridades españolas, que no han reclamado la propiedad de este barco por su tesoro sino para consolidar jurídicamente los más de 160 navíos españoles hundidos desde hace varios siglos en aguas de Estados Unidos, tanto en el Pacífico como en el Atlántico. Pero no todos los problemas están resueltos. En el caso de la otra fragata, la *Galga*, nuestro Gobierno apelará antes de que concluya el verano para recuperar la propiedad.

### **Los galeones de Rande: el mayor tesoro de la historia**

El 15 de octubre de 1702 entró en la ría de Vigo el cargamento más rico venido de América desde el descubrimiento. Diecinueve galeones españoles, escoltados por veintitrés barcos de guerra franceses, portaban ciento ocho millones de piezas de plata, oro y otras mercancías preciosas destinadas a costear la Guerra de Sucesión en favor de Felipe V. Retrasos burocráticos permitieron la llegada de una flota de piratas anglo-holandeses que,

tras feroz batalla, se llevaron unos cuarenta millones de piezas. El resto permanece, hoy, en el fondo de la ría vi-guesa.

El rescate del tesoro de Rande ha atraído a muchos aventureros. Ingleses y españoles lo intentaron acabado el combate. Luego, siguieron el sueco Sjojelm (1720); Juan Antonio Rivero (1732), que sacó dinero por valor de 3.068 reales, cañones, planchas metálicas y otros enseres, y Bernardino Freire (1776).

Del 25 de octubre de 1825 al 29 de agosto de 1826, Dickinson, patrón del bergantín *Enterprise*, halló varios barcos y sacó maderas, cañones, anclas, plomo, cobre, loza y una fuente de plata. Mas, en la campana submarina, bajaron sólo los ingleses, que marcharon sin anunciarlo, suscitando las sospechas españolas.

Un real decreto de 1859 dio un permiso de diez años a David Langlands. Ocho después, lo cedió al francés Saint Simon Sicard, que se asoció con su compatriota Felipe Hipólito Magen, residente en España y autor del libro *Los galeones de Vigo* (París, 1873). Repitieron en 1870, recuperando, en un mes, cuarenta y cuatro kilos de plata, cañones, maderas finas y cerámica.

Del 26 de marzo de 1872 a febrero de 1873, una empresa francesa dirigida por el ingeniero Mazin halló, con la fragata *Vigo*, pensada para extraer tesoros, un lingote de plata de seiscientos gramos, balas de hierro y trozos de cobre, estaño y bronce. Y de 1884 a 1886, la norteamericana Vigo Bay Treasure sacó muebles y maderas preciosas, con las que Varela, relojero vigués, hizo unos bastones, llamados de Rande, que estuvieron muy de moda.

En 1892, el ingeniero italiano Giuseppe Pino fundó IDRAS. Trabajó hasta 1929, y sacó unas bandejas de plata (del navío inglés *Príncipe George*) y unas vasijas de barro llenas de vino. De 1903 a 1915, el también italiano Carlos Iberti, con su yate *San Clemente*, probó un hidroscoPIO para ver a través del agua y hallar «barcos donde no se ha buscado antes». Formó, con Pino, la Sea Salvage Company Limited, subió varios cañones, dijo que en la ría había 24.651.323 libras y abandonó para perfeccionar la maquinaria.

Y probaron suerte Pérez de la Riva (1842); Barthe

(1869); Frobin (americano, 1882); John Emery Gower (1885); José González Stéfani (1887); la Vigo Salvage Company (1875); Johnson (inglés, 1892); Conde de Pradera y Andrieux (franceses, 1899); André Sther (sueco, 1913); Belfi Luigi (italiano, 1923), y Manuel Moxó Durán (1934).

El último fue John S. Potter Jr., neoyorquino, ingeniero por Harvard y fundador, administrador y principal accionista de la Atlantic Sauvage Company Limited. El 16 de agosto de 1955, logró un permiso por tres años, según el cual «todo cuanto se encuentre pertenecerá íntegramente al Estado español, el cual entregará a la compañía concesionaria, en moneda nacional española, el cincuenta por ciento del valor de los objetos extraídos, o el cuarenta por ciento cuando este valor rebase el millón de pesetas». Buscando fondos, Potter publicó un folleto con palabras del comandante Cousteau, sumamente ilustrativas: «las historias de tesoros hundidos son en un noventa y nueve por ciento patrañas o engaños, en los cuales la única riqueza por descubrir es la que pasa de manos del financiador a las del promotor de la empresa. El deseo de enriquecernos rápidamente y sin esfuerzos que casi todos sentimos nunca ha sido explotado de un modo

más feliz que por parte de esos individuos aprovechados que hablan de tesoros hundidos mostrando amarillentos mapas de galeones naufragados»<sup>12</sup>.

## ■ CONCLUSIONES

- La importancia de impulsar un Convenio Internacional en la materia auspiciado por la UNESCO que recoja en atención a los bienes culturales elementos de los diferentes sistemas jurídicos en presencia, que permitan estimular las inversiones en tales trabajos pero posibilitando el aprovechamiento cultural y social de los mismos.
- En defecto de tal convenio la ratificación por España del Convenio de Salvamento Londres de 1989, haciendo expresa reserva, en relación a los bienes culturales, de la facultad contenida en el artículo 30.1. d) del convenio.
- Armonización de la Legislación de Salvamentos con la de Hallazgos y Extracciones, y en su caso con la Ley de Patrimonio Histórico Nacional (de manera particular en lo tocante a arqueología submarina artículos 41 y ss.).
- Medidas de fomento (similares a las del artículo 67 de la Ley de Patrimonio Histórico Nacional) adaptadas al patrimonio marítimo.

## NOTES

1 Departamento de C.C. e Ing. Náuticas, Universitat Politècnica de Catalunya. Pl. Palacio, 18 (Barcelona 08003), tel. 93 401 57 06, <http://www.upc.es/cen>.

2 Ver MORRAL SOLDEVILA, R., *El salvamento marítimo*. Ed. J.M. Bosch, Barcelona 1997, págs. 303-304.

3 Sobre una visión panorámica en Derecho Comparado; ver BERLINGIERI F, *The Draft of a New Salvage Convention and the Salvage of the Wrecks*. (Doc. LEG58 /INF. 2 de 5 de agosto de 1987 (Report presentado al Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (O.M.I.)

4 La orden de 9 de julio de 1947 dispuso que cuando los comandantes de Marina tuvieren noticia de cualquier objeto arqueológico aparecido en hallazgos submarinos, dentro de los límites de su provincia marítima, se pusieran en comunicación con la Comisaría Provincial de Excavaciones Arqueológicas para que se depositen en el museo más próximo en evitación de su posible deterioro. Tratándose de objetos de interés artístico, arqueológico, paleontológico o histórico, habrán de tenerse igualmente en cuenta la Ley de 7 de julio de 1911 y su Reglamento de 1 de marzo de 1912 sobre excavaciones arqueológicas, y la referida Ley de 13 de mayo de 1933 y Reglamento de 16 de abril de 1936 sobre Tesoro Artístico, así como el Decreto de 17 de octubre de 1940 por el que se creó la Comisaría General de Excavaciones, interviniendo en la extracción de tales objetos los ministerios de Marina y de Educación y Ciencia conforme al art. 13 del la Ley 28/69 de 26 de abril sobre Costas. Estas competencias fueron englobadas en la

Dirección General de Patrimonio Artístico y Cultural, y dentro de la cual existe la Comisaría del Patrimonio Artístico a la que pertenece el servicio de Identificación y Protección del Patrimonio Arqueológico. Por Decretos 1449/70 de 8 de mayo, 3196/70 de 22 de octubre, 2588/72 de 18 de agosto y 1649/74 de 30 de mayo, se crearon los Patronatos de Excavaciones Arqueológicas Submarinas de Baleares, Cartagena, Girona y Cádiz-Algeciras, para orientar y coordinar tales actividades en dichas zonas. En la actualidad Centre d'Arqueologia Subaquàtica de la Generalitat. En materia de fuentes legales ver Ley de Patrimonio Histórico Nacional de 25 de junio de 1985 (B.O.E. 11-12-1985), de manera especial en materia de arqueología submarina arts. 40-45; y Llei de patrimoni cultural català de 30 de septiembre de 1993 (D.O.G.C. 11-10-93).

5 Ver VIGIER DE TORRES, A. *Derecho Marítimo*, ed. Subsecretaría de la Marina mercante, Madrid 1977, págs. 814 y ss.

6 Se mantiene la redacción original de la Ley de Auxilios, Salvamentos y Hallazgos, pero debe ser tenidos en cuenta el nuevo marco competencial impuesto por la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante 92/97. De manera primordial ver la Disposición Transitoria 10ª, en materia de auxilios, salvamentos y hallazgos.

7 Si hubiera varios propietarios, a la solicitud deberá proceder acuerdo previo entre ellos o expresa renuncia de quienes no estuvieren interesados en la extracción, correspondiendo al propietario del buque la iniciativa de las gestiones en orden a la extracción, salvo pacto en contrario. Dichos acuerdos o renunciaciones

deberán acreditarse. Si la petición fuere hecha por terceras personas en virtud de convenio particular acordado con los propietarios, la Autoridad de Marina podrá hacer la concesión a aquéllas en la misma forma que si se tratase de los propietarios (art. 76 del Reglamento).

8 La declaración del derecho de propiedad, en caso de desacuerdo de los interesados, corresponde a los Tribunales de la Jurisdicción ordinaria conforme a la Disposición Final Primera de la Ley.

9 En relación a tal propuesta ver los documentos de la Conferencia en LEG/CONF.7/24, de 6 de abril de 1989 y LEF/CONF.7/CW/WP.23, de 20 de abril de 1989.

10 En referencia al concepto de Bien de Interés Cultural, en nuestro ordenamiento, ver Ley de Patrimonio Histórico Nacional de 1985 (artículos 9-13).

11 Fuente: <http://www.teleline.es/personal/elindalo/>. Sobre el particular ver SANSIMON, L. «Hallazgos en la mar y Patrimonio cultural sumergido». *Revista Española de Derecho Marítimo* (primer semestre 2000). Recensión Conferencia Congreso de Derecho Marítimo. Madrid 1999.

12 Fuente: [wysiwyg:/s/16/http://www.revistaibe...pcion/Apoyos\\_g\\_r/los\\_buscadores.htm](http://wysiwyg:/s/16/http://www.revistaibe...pcion/Apoyos_g_r/los_buscadores.htm).

