

La propiedad de los restos del R.M.S. Titanic. Análisis de Derecho internacional privado

Ownership of the wreck of the R.M.S. Titanic. A Private International Law analysis

JAVIER CARRASCOSA GONZÁLEZ

*Catedrático de Derecho internacional privado
Universidad de Murcia*

ORCID ID: 0000-0002-0347-7985

Recibido: 06.05.2024 / Aceptado: 04.06.2024

DOI: 10.20318/cdt.2024.8913

Resumen: El presente estudio tiene por objeto explorar el sistema de Derecho internacional privado británico, estadounidense y español que resulta aplicable para decidir la propiedad de los restos del H.M.S. TITANIC. El examen de los varios y realmente poco útiles instrumentos legales internacionales que se ocupan del régimen jurídico sobre la propiedad de los bienes que integran un pecio arroja un resultado desolador, carente de soluciones de Derecho Privado. Este trabajo defiende que la propiedad del TITANIC debe atribuirse al sujeto que en mayor medida pueda rescatar los bienes del pecio y pueda exponerlos a toda la Humanidad. En dicha perspectiva, es el Derecho internacional privado norteamericano el que resulta más competitivo, al atribuirse la propiedad al salvador de los bienes.

Palabras clave: Titanic, Derecho internacional privado, salvamento marítimo, forum shopping, pecios, patrimonio común de la Humanidad.

Abstract: The purpose of this study is to explore the private international law rules of the United Kingdom, the United States of America and Spain with regard to the ownership of the wreck of the H.M.S. TITANIC. The analysis of the not very useful international legal instruments which deal with the ownership of the assets is more than disappointing, lacking Private Law solutions. This work defends that the ownership of the TITANIC should be attributed to the person who can best rescue the goods from the wreck and expose them to all of Humanity. From this perspective, it is North American private international law that is most competitive, as ownership is attributed to the salvor of the assets found in the Titanic wreck.

Keywords: Titanic, private international law, maritime salvage, forum shopping, wrecks, common heritage of humanity.

Sumario: I. Introducción. 1. ALFONSO-LUIS CALVO CARAVACA. Una nave insumergible en las procelosas aguas del Derecho internacional privado. 2. Los derechos reales sobre bienes físicos en supuestos internacionales. A) La regla *lex rei sitae*. Enunciación y alcance. B) La regla *lex rei sitae*. Justificación económica. II. Bienes situados en espacios geográficos problemáticos. 1. Competencia judicial internacional. A) Foros de competencia internacional en Derecho internacional privado europeo y español. B) Foros de competencia internacional en Derecho internacional privado norteamericano. 2. Ley aplicable. Aspectos previos. A) Determinación del territorio del Estado. B) Supuestos no regulados por el art. 10.1 CC. C) Bienes situados en aguas internacionales, espacio aéreo internacional y espacio ultraterrestre. 3. Ley aplicable a los pecios y restos de naufragios. A) Los arts. 373-375 LNM 2014. B) Las reglas especiales desplazadas por los arts. 373-375

LNM. III. La propiedad de los restos del R.M.S. TITANIC. 1. La odisea del TITANIC. A) El R.M.S. TITANIC. B) La noche de la tragedia. C) El descubrimiento del pecio. D) El silencioso expolio del TITANIC. 2. Litigación sobre la propiedad del pecio del R.M.S. TITANIC. Aspectos preliminares. A) Carácter internacional del supuesto. B) Compañías de seguros y pago a las víctimas. C) Interesados en reclamar la propiedad de los restos del TITANIC. D) Convenios internacionales de posible aplicación. a) Convenios internacionales multilaterales sobre Derecho marítimo y patrimonio subacuático. La propiedad del pecio: cuestión no regulada. b) El Convenio internacional entre los Estados Unidos y el Reino Unido sobre el pecio del TITANIC de 6 noviembre 2003. 3. Litigación ante tribunales españoles. A) Criterios de competencia judicial internacional. B) Los arts. 273-375 LNM 2014. Aspectos previos. a) Desplazamiento y no aplicación del art. 10.1 CC. b) Los arts. 373-375 LNM: normas materiales especiales. c) Los preceptos reguladores del salvamento marítimo: el art. 368 LNM. C) Regla general: principio de conservación de la propiedad sobre el pecio y los bienes transportados. a) Derechos de propiedad (inexistentes) en favor de la White Star Line. b) Derechos de propiedad de los pasajeros y tripulación del TITANIC. C) Regla especial: los propietarios disponen del pecio de la nave y de los bienes transportados. D) Regla especial: los propietarios abandonan el pecio de la nave y los bienes transportados en favor del asegurador. E) Regla especial: abandono en favor del salvador. Art. 368 LNM. F) Reglas especiales de atribución de la propiedad al Estado español. a) Adquisición automática de la propiedad en favor del Estado español en el caso de bienes situados en aguas interiores o aguas territoriales de España. b) Bienes situados en la zona económica exclusiva española o el alta mar y que sean propiedad de ciudadanos españoles. c) Buques de Estado españoles y extranjeros. G) Recapitulación: la propiedad del TITANIC ante tribunales españoles. 4. Litigación ante tribunales ingleses y norteamericanos. A) Aspectos generales. a) Patrimonio común de la humanidad vs. propiedad privada. b) El Derecho marítimo anglosajón: un caos dentro de un laberinto oscuro. B) Litigación en el Reino Unido. C) Litigación en los Estados Unidos de América. a) *La American rule*. b) La saga judicial por la propiedad del TITANIC. c) Derechos de las compañías aseguradoras sobre el pecio del TITANIC. d) Litigación por los derechos de acceso y filmación del pecio. e) Litigación por la radio MARCONI del TITANIC. IV. Reflexiones finales.

I. Introducción

1. Alfonso-Luis Calvo Caravaca. Una nave insumergible en las procelosas aguas del Derecho internacional privado

1. Personalidad y obra difícilmente pueden separarse en el caso de ALFONSO-LUIS CALVO CARAVACA. Pasión y método, -el célebre consejo que IVÁN PETRÓVICH PÁVLOV dio a sus discípulos-, probablemente son las dos palabras que sintonizan mejor con su labor en el campo del Derecho internacional privado. Pasión y método son, también, las dos cualidades que caracterizan la personalidad de ALFONSO-LUIS CALVO CARAVACA. Maestro de todos los saberes y tonalidades cromáticas del Derecho internacional privado, mentor exigente con puño de hierro y guante de seda, excepcional escritor con un manejo insuperable del castellano, trabajador infatigable, hombre cultísimo en Historia, Literatura, Economía, Filosofía y Derecho, dotado de una mente que todo lo recuerda y poseedor de las difíciles habilidades analíticas precisas para escanciar la más cuidada exégesis jurídica, con un fino sentido del humor lleno de matices, ALFONSO-LUIS CALVO CARAVACA representa, sin duda, la mejor doctrina.

El valor de la contribución de ALFONSO-LUIS CALVO CARAVACA al Derecho internacional privado es incalculable. A la par, su labor como faro que ha guiado la formación de los juristas que han, -hemos-, tenido y tenemos la fortuna de trabajar a su lado, reviste una importancia todavía más elevada.

Su personalidad le ha hecho ser una nave perfectamente preparada para surcar las siempre procelosas, tormentosas y agitadas aguas del Derecho internacional privado. El que esto escribe puede afirmar, sin riesgo a equivocarse, que esa nave, pese a los innumerables azares y dificultades de la vida en general y de la vida universitaria en particular, ha sido y es una nave insumergible. Si el TITANIC hubiera sido bautizado con el nombre de ALFONSO-LUIS CALVO CARAVACA probablemente no se hubiera hundido jamás y habría sido el *iceberg* el que se hubiera partido en dos.

Valgan estas muy modestas páginas como un humilde homenaje al profesor D. ALFONSO-LUIS CALVO CARAVACA, al hombre, al profesor, al maestro, al mentor, a la leyenda, al mito.

2. Los derechos reales sobre bienes físicos en supuestos internacionales

A) La regla *lex rei sitae*. Enunciación y alcance

2. En todos los sistemas nacionales de Derecho internacional privado rige, -con ligeros matices diferenciales-, una misma regla general para concretar la ley reguladora de los derechos reales sobre los bienes físicos. Es la regla *lex rei sitae*. Así se puede apreciar en el art. 10.1 CC del Código civil español, cuyo texto en vigor hoy día dispone que: “*La posesión, la propiedad y los demás derechos sobre bienes inmuebles, así como su publicidad, se regirán por la ley del lugar donde se hallen. La misma ley será aplicable a los bienes muebles*”¹.

3. El art. 10.1 CC recoge, en efecto, la regla *lex rei sitae*, que significa que los derechos reales sobre los bienes, tanto muebles como inmuebles, quedan sometidos, con carácter general, a la Ley del país donde tales bienes se hallan situados. La jurisprudencia acude con frecuencia a la regla citada (SAP Guadalajara 22 septiembre 2020 [liquidación de sociedad conyugal y apartamento en Marruecos]; SAP Málaga 27 mayo 2014 [poder otorgado en Alemania y ejercitado en España tras el fallecimiento del principal en relación con inmuebles sitios en España]; SAP Barcelona 23 enero 2013 [compraventa de inmueble sito en España celebrada por poder en Alemania entre ciudadanos alemanes]; RDGRN 20 enero 2011 [escritura de venta otorgada en Venezuela e inmueble situado en España])².

4. El art. 10.1 CC precisa la ley reguladora de los derechos reales sobre los bienes considerados éstos de modo singular (bienes *uti singuli*). Ello se deduce de la misma letra del precepto, que se refiere, inequívocamente, a los “*bienes inmuebles*” y a los “*bienes muebles*”. Los derechos reales sobre los bienes físicos integrados en un patrimonio jurídico propio, -como una sociedad de gananciales, una herencia, la masa activa de un concurso de acreedores-, se rigen por la ley que regula dicho patrimonio.

¹ La edición original del Código civil español disponía: “*Los bienes muebles están sujetos a la ley de la nación del propietario: los bienes inmuebles, a las leyes del país en que están sitos*”. Esta diferencia entre la ley reguladora de los bienes muebles y la que rige los bienes inmuebles es una creación medieval de la estatutaria italiana y así fue recibida en 1889 por el art. 10.I del Código civil español. Para los estatutarios italianos, los inmuebles quedaban sujetos a la Ley del lugar de su situación (*immobilia regentur lege loci*), pero los bienes muebles, que se consideraban “accesorios de la persona”, quedaban sometidos a la Ley personal del propietario (*mobilia sequuntur personam / mobilia ossibus inhaerent*). Ello se explicaba por el escaso valor que los bienes muebles tenían en el pasado (*res movilis res vilis*), comenta A. REMIRO BROTONS, “Art.10.1 y 2”, *Comentarios al Código Civil y a las Compilaciones forales*, t.I, Edersa, Jaén, 1978, pp. 206-228, esp. pp. 208-209. Esta herencia tardía recibida por el art. 10.1 CC es curiosa, porque entre la estatutaria italiana y la codificación decimonónica, ya la Ley 15, Título 14, Partida III, y la Ley 18, título 20, libro 10 de la Novísima Recopilación recogieron la regla *Lex Rei Sitae*, sin distinción entre muebles e inmuebles. Se explica este regreso al pasado por el auge de la Ley personal debida a P.S. MANCINI. En efecto, La tesis bipolar de la Estatutaria italiana llegó, bajo formulaciones diferentes, a las codificaciones del siglo XIX: Código civil francés de 1804, italiano de 1865 y español de 1889. La STS 6 noviembre 1867, *Revista general de legislación y jurisprudencia*, tomo 16, 1867, p. 340, aplicó, así, la “Ley personal” a los bienes muebles y la Sent. *Chancery Division* 14 octubre 2002, *Garcia and others vs. De Aldama*, [2002 All ER (D) 180 (Oct)], indicó que la transmisión de un manuscrito de “Poeta en Nueva York” de Federico García Lorca y que tuvo lugar en Méjico en 1936, se regía, según el Derecho internacional privado español vigente en 1936, por la Ley española, que era la Ley nacional del propietario transmitente. La aplicación de la Ley personal a las cuestiones reales relativas a los bienes muebles generaba una enorme inseguridad jurídica. En especial, cuando varias personas decían ser propietarias del mismo bien, explica B.L. D’AVOUT, *Droit international privé*, L.G.D.J., 2018, p. 345. Por ello, en 1974, el art. 10.1 CC fue modificado y los derechos reales sobre todo bien, mueble o inmueble, quedaron sujetos a la Ley del país de su situación. En Francia se siguió una evolución similar pues, aunque el *code* francés sólo se refería a la aplicación de la *Lex Rei Sitae* en relación con los inmuebles, la jurisprudencia hizo aplicable también y en fecha bien temprana, la *Lex Rei Sitae* a los bienes muebles (sentencia de la Cour de Cassation Francia 14 marzo 1837, *Steward, Sirey*, 1837, p. 95).

² SAPGuadalajara22septiembre2020[ECLI:ES:APGU:2020:330];SAPMálaga27mayo2014[ECLI:ES:APMA:2014:441]; SAP Barcelona 23 enero 2013 [ECLI:ES:APB:2013:595]; RDGRN 20 enero 2011 [BIMJ de 8 febrero 2012, pp. 12-13].

Las relaciones entre el art. 10.1 CC y estas otras normas de conflicto son extremadamente problemáticas, como analiza J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, a cuyo estudio se remite en este punto³.

5. En teoría, el reenvío recogido en el art. 12.2 CC permitiría que la Ley del país de situación del bien remitiese al Derecho sustantivo español. Sin embargo, doctrina bien fundamentada y sagaz, -como es el caso de H. STRATTON-, estima que el reenvío no debe aceptarse cuando se trata de aplicar el criterio *lex rei sitae*⁴. La letra del art. 10.1 CC, indica E. VITTA, prohíbe implícitamente el reenvío, ya que el precepto persigue una aplicación inflexible a los derechos reales sobre bienes físicos, de la Ley del Estado donde están situados para, así, asegurar la previsibilidad de la ley aplicable a los particulares⁵. En efecto, la mayor parte de las veces, el reenvío traicionaría las expectativas de las partes en relación con la Ley aplicable, que confían en la aplicación de la *lex situs*. En suma, el art. 10.1 CC impide, de modo implícito pero claro, todo reenvío. Éste es un mecanismo que debe emplearse sólo para mejorar la selección de la Ley aplicable y para hacer aplicable la ley más previsible para las partes y no cuando traiciona el principio inspirador de la norma de conflicto, en este caso, del art. 10.1 CC.

6. Como ha sido indicado, el Derecho internacional privado de la UE no contiene ninguna regla sobre la Ley aplicable a los derechos reales y a su publicidad⁶. Por ello, esta cuestión queda enteramente en manos de cada Estado miembro. El art. 345 TFUE (antiguo 295 TCE) indica, en efecto, que “*los Tratados no prejuzgan en modo alguno el régimen de la propiedad en los Estados miembros*”.

B) La regla *lex rei sitae*. Justificación económica

7. La solución *lex rei sitae* se explica por diversas razones muy sólidas. Ello permite comprender por qué esta regla cuenta ya con más de mil años de vida en el Derecho internacional privado occidental. Tanto que ha sido exageradamente entendida como una regla que responde a un principio que es expresión de una verdadera costumbre internacional que apenas cuenta con excepciones. Excepciones rarísimas que sólo deben operar en casos extraordinarios y muy particulares, escribe E. VITTA⁷.

En primer lugar, la regla permite identificar fácilmente la “Ley aplicable al bien”, indican P P. MAYER / V. HEUZÉ⁸. Basta saber cuál es el país de «situación del bien» para detectar la Ley aplicable a las cuestiones reales relativas al mismo. Para averiguar el lugar de situación del bien, basta una «investigación de los hechos». No son precisas «comprobaciones jurídicas», como destaca G. BALLADORE PALLIERI⁹.

En segundo término, la *lex rei sitae* permite a las partes y a los terceros conocer de modo sencillo la Ley aplicable, cuál es la ley estatal reguladora de los derechos reales, según han puesto de relieve T. BALLARINO / A. BONOMI¹⁰. Ello es positivo, visto que los derechos reales afectan y son oponibles «frente a todos» (*erga omnes*). Las transmisiones de propiedad y la constitución de derechos reales sobre bienes físicos son, así, más seguras, al quedar meridianamente claro el contenido del derecho real que se transfiere de un titular a otro. Todos los interesados pueden conocer *ex ante* cuál es la ley reguladora de los derechos reales sobre cualquier bien. La regla *lex rei sitae* conduce a soluciones adecuadas para los particulares implicados, y especialmente los terceros, pues constituye “una conexión racional en términos de efectividad y oportunidad para los sujetos privados”, en palabras de S. CLAVEL¹¹.

³ J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, “Derechos reales”, en A.-L. CALVO CARAVACA / J. CARRASCOSA GONZÁLEZ (directores), *Tratado de Derecho internacional privado*, segunda edición, editorial Tirant Lo Blanch, València, 2022, vol. III, pp. 3608-3620.

⁴ H. STRATTON, «Against renvoi in commercial law», *Journal of Private international law*, 2021, n.3, vol. 17, pp. 524-537.

⁵ E. VITTA, *Diritto internazionale privato*, UTET, Torino, 1973, vol. III, pp. 9-15.

⁶ J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, “Derechos reales”, en A.-L. CALVO CARAVACA / J. CARRASCOSA GONZÁLEZ (directores), *Tratado de Derecho internacional privado*, segunda edición, editorial Tirant Lo Blanch, València, 2022, vol. III, pp. 3608-3620.

⁷ E. VITTA, *Diritto internazionale privato*, UTET, Torino, 1973, vol. III, p. 9.

⁸ P. MAYER / V. HEUZÉ, *Droit international privé*, 11ª ed., Issy-les-Moulineaux, LGDJ, 2014, pp. 470-471.

⁹ G. BALLADORE PALLIERI, *Diritto internazionale privato*, en “Trattato di diritto civile e commerciale”, Giuffrè, Milano, 1974; T. BALLARINO, *Diritto internazionale privato*, Cedam, Padova, 1982, p. 240.

¹⁰ T. BALLARINO / A. BONOMI, *Diritto internazionale privato*, 3ª ed., Cedam, 1999, p. 547.

¹¹ S. CLAVEL, *Droit international privé*, 5ª ed., Hypercours Dalloz, Paris, 2018, p. 460.

En tercer lugar, la regla *lex rei sitae* se recoge en la mayoría de los sistemas estatales de Derecho internacional privado. No ha hecho falta elaborar un convenio internacional que contenga esta regla y que obligue a los distintos Estados partes. El resultado es positivo: se evita el *forum shopping* porque se litigue donde se litigue, la ley aplicable al derecho real sobre un bien concreto será siempre la ley del país de la situación de dicho bien.

En cuarto término, la regla *lex rei sitae* permite el control estatal de los procesos económicos que se verifican sobre los bienes situados en su territorio, aspecto puesto de relieve por M. VIRGÓS SORIANO, L. PERRAU-SAUSSINE y por P. MAYER / V. HEUZÉ¹². Permite, igualmente, la efectividad de la política del Estado relativa a los bienes y que refleja directrices militares, sociales, económicas y políticas. De ese modo, queda garantizado el “efecto útil” de la legislación de un Estado en materia de derechos reales, pues sean quienes sean los propietarios de los bienes y sus circunstancias, los derechos reales sobre los bienes sitos en el territorio de un Estado siempre quedarán sujetos a lo previsto en la Ley de dicho Estado. En el pasado se sostuvo que la aplicación de la *lex rei sitae* para salvaguardar la soberanía del Estado sobre su territorio. En tal sentido, la regla encaja con la tradición territorialista de las primeras normas de conflicto medievales, destinadas a proteger la “soberanía del Estado sobre su territorio”, destaca D. GUTMANN¹³. Una antigua jurisprudencia del TS, con profundas raíces en las Partidas alfonsinas, enfatizó esta “explicación soberanista” de la regla *lex rei sitae* (STS 23 octubre 1873; STS 29 enero 1875; STS 17 octubre 1901; STS 14 diciembre 1901; STS 9 noviembre 1904)¹⁴. Sin embargo, y frente a ello, es preciso anotar dos precisiones.

En primer lugar, como hace notar E. VITTA, en otras ocasiones, los bienes quedan sujetos a la ley de un Estado que no es el Estado en cuyo territorio se hallan. Es el caso de bienes integrados en una herencia o en regímenes matrimoniales. Por tanto, la *lex rei sitae* no ha sido diseñada para proteger los intereses del Estado ni el ejercicio de la soberanía del Estado sobre las cosas que se hallan en su territorio, sino para asegurar a los particulares que los derechos reales quedan sujetos a una Ley de aplicación previsible a tales sujetos, subraya S. CLAVEL¹⁵. Es decir, la *lex rei sitae* obedece a razones prácticas: ofrece una solución segura y veloz y simplifica la aplicación de la Ley, pues las autoridades del lugar de situación aplicarán su propia ley a los derechos reales sobre bienes situados en su territorio, y no un Derecho extranjero, lo que resulta muy conveniente especialmente cuando se trata de inmuebles¹⁶. Se acude a las autoridades que están más próximas a la cosa y éstas aplican su propio Derecho material.

En segundo lugar, aunque algunos autores han insistido en que la regla *lex rei sitae* encuentra su último fundamento en el Derecho Internacional Público, ya que dicho ordenamiento atribuye a cada Estado el monopolio exclusivo del uso de la fuerza y de su soberanía sobre su territorio, como estableció el TPJI en su famosa sentencia de 7 septiembre 1927, *Lotus*-, ello, en realidad, no es exactamente así¹⁷. En efecto, este enfoque no es exacto, ya que dicho principio jurídico del monopolio del uso de la fuerza sobre el territorio no obliga a aplicar la *lex rei sitae* a los derechos reales, pues se limita, simplemente, a prohibir que un Estado despliegue actos de coerción y poder físico sobre el territorio de otro Estado sin su consentimiento, como ha observado abundante y conspícua doctrina¹⁸.

¹² P. MAYER / V. HEUZÉ, *Droit international privé*, 11ª ed., Issy-les-Moulineaux, LGDJ, 2014, pp. 470-471; M. VIRGÓS SORIANO, “Las cosas y los derechos reales”, en J.D. GONZÁLEZ CAMPOS Y OTROS, *Derecho internacional privado, partes especial*, 6ª ed. rev., Eurolex, Madrid, 1995, pp. 241-288, esp. pp. 243-244.

¹³ D. GUTMANN, *Droit international privé*. 6ª ed., Dalloz, Paris, 2009, p. 194. También D. BUREAU / H. MUIR WATT, *Droit international privé*, Tome 2 - *Partie spéciale*, 5ª ed., Paris, puf, 2021, p. 51;

¹⁴ STS 6 junio 1873, *Revista general de legislación y jurisprudencia*, T.28, 1873, p. 155; STS 29 enero 1875, *Jurisprudencia civil*, vol. 31, p. 254; STS 17 octubre 1901, *Revista general de legislación y jurisprudencia*, t. 92, 1901-2, núm. 83; STS 14 diciembre 1901, *Revista general de legislación y jurisprudencia*, T. 92, núm. 143; STS 9 noviembre 1904, *Jurisprudencia Civil*, T. 115, 1904, p. 289.

¹⁵ S. CLAVEL, *Droit international privé*, 5ª ed., Hypercours Dalloz, Paris, 2018, p. 460.

¹⁶ E. VITTA, *Diritto internazionale privato* (tres volúmenes), UTET, Torino, 1973, vol. III, p. 10.

¹⁷ Sentencia del TPJI de 7 septiembre 1927, *Lotus*, *Publications de la CPJI*, Serie A, núm. 10, pp. 18-70.

¹⁸ *Vid. inter alia*, C. STAKER, “Public International Law and the Lex Situs Rule in Property and Foreign Expropriations”, *BYBIL*, 1988, pp. 151-175; L. D’AVOUT, “Embargo international et déni de justice arbitrale (Civ. Ire, 15 janvier 2020, n° 18-18.088)”, *Revue critique de droit international privé*, 2020, 3, pp. 526-538.

II. Bienes situados en espacios geográficos problemáticos

1. Competencia judicial internacional

A) Foros de competencia internacional en Derecho internacional privado europeo y español

8. En el ámbito de la competencia judicial internacional, los problemas que suscitan los litigios relativos a bienes situados fuera de todo espacio sujeto a soberanía estatal no son relevantes. La determinación de los tribunales competentes para decidir sobre derechos reales relativos a bienes situados en espacios indeterminados o en lugares no sujetos a soberanía estatal puede realizarse de modo sencillo. En efecto, existen foros legalmente previstos en el Reglamento Bruselas I-bis y en la LOPJ española que pueden operar perfectamente para otorgar competencia internacional a los tribunales españoles o de otros países¹⁹. Así, por ejemplo, cuando el demandado tiene su domicilio en España (art. 4 RB I-bis), o cuando las partes acuerden litigar ante tribunales españoles (arts. 25-26 RB I-bis), tales tribunales dispondrán de competencia internacional en relación con litigios relativos a derechos reales sobre bienes situados en espacios no sometidos a soberanía estatal, bienes cuyo lugar físico se ignora o bienes sitos en espacios de soberanía disputada. Por ejemplo, en los litigios sobre la propiedad de los restos de galeones españoles hundidos en fondos marinos internacionales, podrán conocer los tribunales del Estado de la Unión Europea donde el demandado tenga su domicilio o ante los cuales las partes han pactado litigar. El legislador europeo no emplea el foro de competencia internacional “lugar de situación del bien litigioso” cuando se trata de litigios relativos a derechos reales sobre dicho bien. La ausencia de este foro no supone que exista laguna legal ni tampoco se produce lesión de la tutela judicial efectiva. Las posibilidades, para el actor, de encontrar un Estado miembro ante cuyos tribunales presentar su reclamación, son, pues, elevadas aunque no pueda litigar ante los tribunales del Estado miembro en cuyo territorio se hallen bienes del pecio con el argumento de que los bienes litigiosos se encuentran en dicho territorio.

9. Parece conveniente, en este momento, llamar la atención sobre el art. 7.7 RB I-bis. El precepto citado contiene un foro para otorgar competencia internacional a los tribunales del Estado miembro en relación con los litigios *relativos al pago de la remuneración reclamada en razón del auxilio o el salvamento*. En estos casos, conoce de estos litigios el juez del Estado miembro en cuya jurisdicción dicho cargamento o flete haya sido embargado para garantizar dicho pago, o habría podido ser embargado a tal fin, pero se ha prestado una caución o cualquier otra garantía (art. 7.7 RB I-bis). Este foro no cubre las controversias relativas a la propiedad de los bienes salvados, sino sólo a aquéllos que afectan al cobro de la recompensa por parte del salvador. Por tanto no puede ser empleado en litigios relativos a derechos reales sobre bienes del pecio, como es el caso de la propiedad de los restos del TITANIC.

B) Foros de competencia internacional en Derecho internacional privado norteamericano

10. Por el contrario, como siempre muy territorialistas, los tribunales norteamericanos sí basan su competencia internacional en la presencia de bienes litigiosos en su territorio. En el caso del TITANIC, el tribunal de distrito de los Estados Unidos para el Distrito Este de Virginia fundó su competencia internacional (*jurisdiction in rem*) para atribuir la propiedad y los derechos de recuperación en su decisión de 7 junio 1994 en el hecho de que la empresa *RMS Titanic*, demandante, había introducido en el State de Virginia una jarra de vino junto con otros objetos procedentes del naufragio²⁰. El tribunal decidió que “cuando la propiedad está fuera del Estado, el tribunal puede adjudicar derechos sobre ellos de manera

¹⁹ Vid. Reglamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (refundición) (DOUE L 351 de 20 diciembre 2012), conocido como Reglamento Bruselas I-bis.

²⁰ *RMS Titanic Inc vs. Haver*, 171 F. 3d 943 (1999) (4th Circuit) USA. E. VARNER, “R.M.S. Titanic: Underwater Cultural Heritage’s Sacrifice”, *Journal of Business Law*, June 2012, en <https://ssrn.com/abstract=2132068>, p. 25.

*limitada, pero no carece de sentido. El tribunal puede resolver la reclamación, garantizar su aplicación dentro de su Estado y esperar que se aplique en otros lugares*²¹. Aplicó el tribunal, claramente, el concepto de “*constructive possession*” del TITANIC, una ficción jurídica que opera cuando parte de las cosas se hallan físicamente en Estado, como era el caso.

2. Ley aplicable. Aspectos previos

A) Determinación del territorio del Estado

11. Cuando el bien o la cosa se encuentra en el territorio de un Estado que dispone de un ordenamiento jurídico, -que es la situación más habitual-, la regla *lex rei sitae* opera sin especiales problemas. Por “territorio del Estado” debe entenderse, en general, el espacio terrestre, aguas interiores, mar territorial y espacio aéreo que se encuentra sobre los anteriores territorios, advierte M. VIRGÓS SORIANO²².

B) Supuestos no regulados por el art. 10.1 CC

12. Debe subrayarse que el art. 10.1 CC designa la ley aplicable a los derechos reales sobre los bienes situados en un “lugar” sometido a la soberanía estatal. Por ello el precepto se refiere, *expressis verbis*, a la “ley del lugar”. Ello provoca dos consecuencias interpretativas que resultan relevantes.

En primer término, el art. 10.1 CC no se aplica, en puridad de sentido, a los bienes situados en espacios no sujetos a la soberanía de un Estado. Por tanto, el art. 10.1 CC sólo presenta una laguna legal si el lugar donde se encuentra la cosa está sujeto a soberanía estatal pero el Estado en cuestión carece de un ordenamiento jurídico. Ello puede suceder en el caso de Estados recién creados que todavía no disponen de un Derecho formado. Por ejemplo, si la República Popular de Donetsk o Cataluña o el Cantón de Cartagena accedieran a la independencia de modo abrupto sin haber podido generar su propio Derecho nacional. Se trataría de “Estados sin ordenamiento jurídico”. En tal caso, el art. 10.1 CC sí presentaría una laguna legal, pues el bien está situado en un territorio sometido a soberanía estatal, pero ese Estado carece de un ordenamiento jurídico. Sería una Ley inexistente de un Estado que sí existe. Para integrar esta laguna debería acudir a otras conexiones.

En segundo lugar, en otras ocasiones, el bien o la cosa se encuentra en un “espacio geográfico indeterminado”, en un lugar concreto cuya soberanía es difícil de precisar o en una zona no sujeta a la soberanía de ningún Estado. En tales supuestos, no es posible concretar cuál es el Estado en cuyo territorio se halla dicho bien. Ello exige una cuidada exégesis jurídica para diferenciar supuestos y proponer soluciones.

C) Bienes situados en aguas internacionales, espacio aéreo internacional y espacio ultraterrestre

13. Determinar la ley aplicable a los derechos reales sobre bienes que se encuentran en Alta Mar, fondos marinos internacionales, en la Antártida, en el espacio ultraterrestre, en el espacio aéreo internacional o en otros cuerpos celestes, -como la Luna o Marte-, es tarea complicada²³. Tarea complicada sí,

²¹ CH. ZYGMUNT TRIAY, *Who is entitled to a shipwreck located in international waters? A contest for the spoils between salvors, the original owners, legitimate heirs, State Governments and the historic preservationists, a dissertation submitted to the Faculty of Law, University of Cape Town, 6 February 2014*, p. 10, notas [17-21]; M.J. AZNAR GÓMEZ / E. VARMER, “The Titanic as Underwater Cultural Heritage: Challenges to its Legal International Protection”, *Ocean Development and International Law*, enero 2013, texto en: https://www.researchgate.net/publication/263716146_The_Titanic_as_Underwater_Cultural_Heritage_Challenges_to_its_Legal_International_Protection.

²² M. VIRGÓS SORIANO, “Las cosas y los derechos reales”, en J.D. GONZÁLEZ CAMPOS Y OTROS, *Derecho internacional privado, partes especial*, 6ª ed. rev., Eurolex, Madrid, 1995, pp. 241-288, esp. p. 246.

²³ Hay más de 750 objetos dejados por el ser humano que se hallan hoy día en la Luna. S. ROMERO, “¿Cuántos ‘cacharros’ hay en la Luna?”, *Muy interesante*, 18 julio 2019, en <https://www.muyinteresante.es/ciencia/29099.html>. Más información sobre los objetos fabricados por el hombre que se hallan en la Luna y en Marte puede encontrarse en: https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Objetos_artificiales_en_la_Luna; https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Objetos_artificiales_en_Marte.

pero necesaria, también, pues cada vez con más frecuencia los bienes físicos se encuentran en estos espacios geográficos no sometidos a soberanía estatal. También es ya habitual que ciertas actividades humanas se lleven a cabo en tales espacios. Así, la copia ilegal de obras protegidas por el Derecho puede tener lugar en estos lugares no sujetos a la soberanía de un Estado. Así lo pone de relieve L. KUSCHEL en el certero análisis de la decisión del LH de Hamburgo y relativa a la vulneración de los derechos de transmisión televisiva de la Copa del Mundo de fútbol que tuvo lugar en un crucero marítimo en Alta Mar²⁴. Del mismo modo, ilustra J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, la empresa rusa *Lavochkin Scientific Production Association*, vendió por 68.500 dólares en diciembre de 1993 el vehículo espacial soviético Lunokhod 2 que se hallaba en la Luna en el momento de su venta, mediante pública subasta organizada por Sotheby's en Nueva York. Su comprador final fue RICHARD GARRIOT, un ciudadano británico hijo de OWEN K. GARRIOTT, que fue astronauta en el Skylab 3 y en el Shuttle misión STS-9. RICHARD GARRIOTT es un famoso empresario de juegos de ordenador y ha viajado al espacio como turista en una nave rusa Soyuz²⁵.

14. En efecto, en el supuesto de que el bien en cuestión se encuentre en un espacio geográfico no sometido a una soberanía estatal, debe afirmarse que el art. 10.1 CC no es aplicable, pues el precepto sólo cubre el caso de bienes situados en espacios sujetos a la soberanía de un Estado. Esta “carencia de regulación” del art. 10.1 CC, -que no una “laguna legal”-, se explica por el hecho, sencillo, de que el legislador consideró que los casos problemáticos sólo surgían en relación con bienes situados en el territorio de un Estado o de otro y que los supuestos en los que los bienes estaban situados en espacios no sometidos a la soberanía estatal eran prácticamente inexistentes o meramente anecdóticos. Escribía ya E. VITTA que, en realidad, tales espacios no sujetos a soberanía estatal “*prácticamente no existen*”²⁶.

15. Pues bien, ante esta carencia de regulación del art. 10.1 CC, no existe una norma escrita que indique la ley aplicable a los derechos reales sobre estos bienes y falta, también, jurisprudencia relevante que proporcione una solución racional y definitiva a estos casos. Dos soluciones, bien expuestas por PH. KAHN, se han propuesto en la doctrina y en la práctica de otros países²⁷.

16. La primera solución consiste en aplicar directamente la *lex fori*. Es ésta la solución que siguen los tribunales norteamericanos e ingleses especialmente cuando se trata de actos ocurridos, bienes situados y colisiones de buques producidas en Alta Mar. Éstos afirman que no existe ningún “conflicto de Leyes”. No hay dos o más Estados cuyas leyes pugnen para ser aplicadas. En consecuencia, no se debe aplicar ninguna “norma de conflicto” para precisar la ley reguladora de los derechos reales sobre bienes situados en un espacio sobre el que no se extiende la soberanía de ningún Estado. Se aplica, pues, la ley sustantiva del país cuyos tribunales conocen del asunto, el Derecho Marítimo del Estado al que pertenece el tribunal que conoce del asunto (*Admiralty Law*)²⁸. También ha defendido esta solución doctrina continental, como es el caso de E. VITTA: visto que la norma de conflicto (*lex rei sitae*) no puede operar, el criterio subsidiario es siempre la *lex fori*, como sucede cuando la norma de conflicto remite a un Derecho extranjero que no ha podido ser probado²⁹.

17. La segunda solución radica en aplicar la Ley estatal del país más vinculado con el litigio. Es la solución defendida por buena parte de la doctrina europea. Ahora bien, justo es admitir que cada tribunal de cada Estado tiene un modo de concretar qué entiende por “vinculación más estrecha”. Las soluciones

²⁴ L. KUSCHEL, “Urheberrechtsverletzung auf Hoher See (LG Hamburg, S. 81)”, *Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts (IPRax)*, 2023, n.1, pp. 42-46.

²⁵ J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Reflexiones creativas, heterodoxas, críticas y divertidas sobre cuestiones de Derecho internacional privado*, Ed. Derecho y Letras - Rapid Centro Color, Murcia, 2022, pp. 151-154.

²⁶ E. VITTA, *Diritto internazionale privato* (tres volúmenes), UTET, Torino, 1973, vol. III, p. 13.

²⁷ PH. KAHN, “Les activités commerciales dans l’espace: quel droit?”, *Nouveaux itinéraires en droit (Hommage à François Rigaux)*, Bibliothèque de la Faculté de droit de l’Université catholique de Louvain, Bruselas, 1993, pp. 247-262.

²⁸ J. FAWCETT / J. M. CARRUTHERS, Chesire, North & Fawcett Private International law, 14ª edición, Oxford University Press, 2008, p. 862: “*All questions of collisions are questions communis iuris and must be decided by the Law maritime*”.

²⁹ E. VITTA, *Diritto internazionale privato*, UTET, Torino, 1973, vol. III, p. 13.

universales no existen y deberá darse preferencia a aquélla que permite concretar la Ley aplicable con un mayor grado de previsibilidad para las partes. De ese modo se logrará aplicar la Ley más próxima con el concreto litigio, lo que exigirá del tribunal y de las partes un análisis *in casu* de la controversia y del supuesto: la conexión se decide “*caso por caso*”, en palabras de M. VIRGÓS SORIANO³⁰. Así, se ha sostenido la aplicación de la Ley nacional del sujeto descubridor, o de la *lex contractus* si el hallazgo se ha producido en ejecución de un contrato internacional o incluso, la ley de la bandera del pecio que antes fue una nave.

18. En el caso de que la Ley española rijan la propiedad de bienes sitos en espacios no sometidos a soberanía estatal, pueden ser aplicables, según los supuestos, los arts. 610-617 CC en caso de “ocupación”, los arts. 351-352 CC en caso de “tesoro” (*inventio thesauri*), o bien la Ley 16/1985 de 25 junio del patrimonio histórico si el bien forma parte del patrimonio histórico español³¹.

19. En la hipótesis de pecios o restos de naufragios, ninguna de las reglas anteriores, -regla “*lex fori*” o regla “vínculos más estrechos”-, es de aplicación para precisar la ley aplicable a la propiedad de los pecios, pues el Derecho marítimo dispone de soluciones específicas, como se expone a continuación (*vid.* para España, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima)³².

3. Ley aplicable a los pecios y restos de naufragios

A) Los arts. 373-375 LNM 2014

20. Un caso específico es el de los bienes situados en aguas internacionales, fondos marinos o aguas territoriales que se califican como restos de naufragios o “pecios”. Un pecio es el “*pedazo o fragmento de la nave que ha naufragado*” o la “*porción de lo que contiene una nave que ha naufragado*”, indica el diccionario de la RAE. La palabra pecio deriva directamente del vocablo bajo latino “*pecium*” y este del celta “*pettia*”, que significa “*pedazo*”, raíz de la que también se generó la palabra “*pieza*” y el verbo “*empezar*”, entre otros. De todos modos, la Ley de navegación marítima española no emplea el término “*pecio*” sino la locución “*buques u otros bienes naufragados o hundidos*”, que se corresponde con dicha palabra y que engloba, -y esto reviste una importancia crucial-, tanto los restos de la nave naufragada como lo que se transportaba en ella. En suma, el régimen jurídico de los derechos reales sobre los pecios se fija, en Derecho español, con arreglo a los arts. 373-375 LNM, como antes se ha indicado.

Con carácter preliminar debe dejarse claro que la llamada “regla de la ocupación”, -que se traduce, simplemente en la máxima “el que encuentra una cosa perdida y más en espacios no sometidos a soberanía de ningún Estado, se la queda como propietario”-, pese a esta muy difundida en todo el mundo, no siempre es exacta. Más bien al contrario, suele ser un lugar común totalmente impreciso y frecuentemente falso³³.

21. Es conveniente subrayar que las normas de Derecho marítimo (*Admiralty Law - Maritime Law*) de cada Estado que regulan la propiedad de los pecios son diferentes las unas de las otras. No existen normas jurídicas contenidas en convenios internacionales o en otros instrumentos legales supranacionales que señalen, de modo uniforme para todos o varios Estados, cuál es la Ley reguladora de la propiedad sobre los pecios y su régimen jurídico específico. Los textos legales internacionales que se han concluido se mueven en el ámbito del Derecho internacional público y han obviado la cuestión de la propiedad de los pecios, observan J.J. KENNY / R.R. HRUSOFF³⁴.

³⁰ M. VIRGÓS SORIANO, “Las cosas y los derechos reales”, en J.D. GONZÁLEZ CAMPOS Y OTROS, *Derecho internacional privado, partes especial*, 6ª ed. rev., Eurolex, Madrid, 1995, pp. 241-288, esp. p. 246.

³¹ BOE núm. 155 de 29 de junio de 1985.

³² BOE núm. 180 de 25 julio 2014.

³³ E. BLAKEMORE, “¿Cómo se encuentran los naufragios y a quién pertenecen?”, en *National Geographic*, <https://www.nationalgeographic.es/historia/como-se-encuentran-los-naufragios-y-a-quien-pertenecen>.

³⁴ J.J. KENNY / R.R. HRUSOFF, “The Ownership of the Treasures of the Sea”, *William & Mary Law Review*, 1967, volume 9

22. En consecuencia, cada Derecho nacional decide, en cada Estado, y con arreglo a sus propios criterios, quién es el propietario de estos bienes que son restos de naufragios o pecios. Por tanto, si se litiga ante tribunales de los Estados Unidos de América, tales tribunales aplicarán las normas norteamericanas sobre la cuestión. Si se litiga ante tribunales españoles, éstos aplicarán los arts. 373-375 LNM. Si, por el contrario, el litigio se sitúa ante autoridades judiciales inglesas, tales autoridades aplicarán el *Admiralty Law* inglés.

23. Este panorama jurídico conduce a un claro e inevitable *forum shopping*: el actor litigará ante los tribunales del Estado cuyo Derecho le resulte más favorable, siempre que las normas de competencia internacional permitan a dichos tribunales decidir la cuestión debatida, como muy bien advierte E. PORTELA VÁZQUEZ³⁵.

B) Las reglas especiales desplazadas por los arts. 373-375 LNM

24. El legislador ha elaborado ciertas reglas especiales para determinar la ley aplicable a los bienes que se hallan en una situación geográfica especialmente compleja o que presentan determinadas características que invitan a su constante movilidad. Así, la Ley aplicable a los derechos reales que recaen sobre buques o aeronaves y los medios de transporte por ferrocarril se fija con arreglo al art. 10.2 CC. La Ley aplicable a los bienes en tránsito se determina mediante el art. 10.1.III CC. Finalmente, la ley aplicable a los medios de transporte por carretera se concreta mediante el art. 10.2 *in fine* CC.

25. Parece conveniente poner de relieve desde este momento, que ninguna de las reglas anteriores es aplicable para concretar la Ley reguladora de la propiedad sobre el pecio del TITANIC. En efecto, todos los Estados, -España incluida-, disponen de normas jurídicas específicas que señalan quiénes son los propietarios de tales bienes o cómo se adquiere tal propiedad con independencia del territorio donde los bienes del pecio están situados: territorio español, territorio extranjero, o aguas internacionales y fondos marinos internacionales. Por tanto, en estos casos, estas normas materiales especiales que fijan el régimen jurídico de los derechos reales sobre los bienes integrantes del pecio hacen inaplicables, en el caso de España, el art. 10.1.I CC (ley aplicable a los bienes inmuebles), el art. 10.1.II CC (ley aplicable a los bienes muebles), el art. 10.III CC (bienes en tránsito), el art. 10.2 CC (Ley aplicable a los medios de transporte) y también cualquier otra solución jurisprudencial o doctrinal, que se revela innecesaria. Dichas normas quedan desplazadas (*lex specialis derogat generali*) por los arts. 373-375 LNM. En relación con la anterior afirmación deben incorporarse ciertas precisiones adicionales.

26. En primer lugar, el mismo barco R.M.S. TITANIC no se considera un “buque” a los efectos del Derecho internacional privado español desde el mismo momento de su naufragio. A partir de tal momento pasa a ser un pecio o barco naufragado, de modo que los derechos reales sobre el mismo quedan regulados por los arts. 373-375 LNM y no por el art. 10.2 CC, precepto que especifica la ley aplicable a los “buques” y a “*todos los derechos que se constituyan sobre ellos*”.

27. En segundo término, los derechos reales sobre las motocicletas, bicicletas o automóviles que transportaba el TITANIC, -que los había, como se puede comprobar en la famosa escena de amor entre Rose

(1967-1968), núm. 2, pp. 383-401, esp. p. 399: “... *the nations of the earth have never been able to agree on a law to govern ownership of the treasures of the sea. True, there are multi-nation agreements on international waters, but these generally deal with the sea as a highway i.e., as a means of transport, not as a source of property or a repository of valuables*”. Texto en <https://scholarship.law.wm.edu/wmlr/vol9/iss2/7>.

³⁵ E. PORTELA VÁZQUEZ, “La convención de la UNESCO sobre la protección del patrimonio subacuático. Principios generales”, *CDT*, octubre 2011, vol. 3, nº 2, pp. 317-337, esp. p. 326: “[*las normas de Derecho internacional privado*] que no tienen por qué compartir criterios provocarán, en consecuencia, que el resultado de las controversias varíe ostensiblemente en función del Estado en que tenga lugar el litigio, especialmente cuando ambos Estados consideren al pecio como elemento integrante de sus patrimonios”.

y Jack en el film de James Cameron, “Titanic”, de 1997-, y que ahora están hundidos bajo el Atlántico, no se rigen por el art. 10.2 CC, que se refiere los “automóviles y otros medios de transporte por carretera”.

28. En tercer lugar, los bienes muebles transportados en el TITANIC no se rigen por el art. 10.1 CC, que remite a la “Ley del lugar donde se hallen”, sino por los citados arts. 373-375 LNM. Ello incluye todo tipo de bien físico, equipamiento del buque, y equipajes de los viajeros³⁶. En Derecho internacional privado español, la Ley nacional del viajero no rige los derechos reales sobre su equipaje³⁷. Tales derechos reales se rigen por la ley del país de situación del mismo y si son objeto de transacción, en aguas internacionales, durante el trayecto, quedarán sujetos a la ley del pabellón del buque, por aplicación analógica del art. 11 CC, como se verá más adelante.

29. En cuarto lugar, los objetos y cosas que se embarcaron en el TITANIC enviados por un remitente y con destino a un receptor en Nueva York deben considerarse parte del pecio desde el momento de su hundimiento en el Atlántico Norte y no como “bienes en tránsito”. En consecuencia, el art. 10.1.III CC, que regula la ley aplicable a “la constitución o cesión de derechos sobre bienes en tránsito”, es inaplicable desde el a noche del 15 abril 1912.

30. En quinto lugar, todos los bienes muebles que pueden ser y/o han sido extraídos del pecio del TITANIC se rigen, desde dicho momento, por la Ley del país en cuyo territorio se encuentren (art.10.1 CC). La única excepción son los derechos reales que pueden recaer sobre las naves transportadas por el TITANIC, como sus botes salvavidas. Éstos deben quedar sujetos a la ley de dicha nave, esto es, a la ley de su pabellón, que es la Ley británica (art. 10.2 *in primis* CC).

iii. La propiedad de los restos del R.M.S. Titanic

1. La odisea del Titanic

A) El R.M.S. Titanic

31. El R.M.S. TITANIC (*Royal Mail Ship Titanic*) fue un buque de transporte de pasajeros y cosas diseñado en 1907 por JOSEPH BRUCE ISMAY, líder de la compañía naviera *White Star Line*, y por LORD WILLIAM PIRRIE, presidente de los astilleros *Harland & Wolff*. Ambos quisieron competir con los nuevos barcos construidos por la naviera *Cunard Line*, el *Lusitania* y el *Mauretania*, que realizaban trayectos entre Europa y Norteamérica. A tal efecto se fabricaron tres grandes naves de dimensiones impresionantes, potencia incomparable y velocidad imbatible en la época de su construcción: el *Olympic*, el *Titanic* y el *Gigantic*, éste posteriormente rebautizado como *Britannic*. Eran el reflejo de los dioses olímpicos, de los titanes que lucharon contra ellos y de los gigantes, tres grandes protagonistas de la mitología griega.

32. El TITANIC fue construido en las instalaciones de *Harland & Wolff* en Belfast, Irlanda del Norte. Se consideró un barco de lujo y con toda la razón. Comenzó a fabricarse el 31 marzo 1909. El importe total del mismo ascendió a 7,5 millones de dólares de 1911, lo que equivale aproximadamente a 172 millones de dólares norteamericanos de 2024. El TITANIC era un barco de pabellón británico (nacionalidad ficticia del buque) y era el barco de pasajeros más grande del mundo el año 1911.

³⁶ A. MARÍN LÓPEZ, “La ley aplicable a los bienes en tránsito en Derecho español”, *REDI*, 1980, vol.XXXII, pp. 81-96.

³⁷ La polémica interminable sobre la ley aplicable al equipaje del viajero, de raíces mancinianas, -que reverdecía en España tras la aportación de A. MARÍN LÓPEZ, “La ley aplicable a los bienes en tránsito en Derecho español”, *REDI*, 1980, vol.XXXII, pp. 81-96-, puede seguirse en la magnífica exposición de A. REMIRO BROTONS, “Art.10.1 y 2”, *Comentarios al Código Civil y a las Compilaciones forales*, t.I, Edersa, Jaén, 1978, pp. 206-228.

El TITANIC fue botado al agua a las 12:13 horas del día 31 mayo 1911 en un acto de relevancia social de primera magnitud. Se realizaron las pruebas de navegación en el Mar de Irlanda el 2 abril 1912.

La construcción del TITANIC fue financiada por la empresa *International Mercantile Marine Company*, propiedad del gran empresario norteamericano J.P. Morgan.

33. El R.M.S. TITANIC partió en su primer viaje desde Southampton (Reino Unido) el 10 abril 1912 con destino a la ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América. A bordo del transatlántico viajaban personas de todo tipo, condición y, en particular, numerosos de inmigrantes de nacionalidades muy distintas: irlandeses, ingleses, británica, escandinavos, italianos y españoles. Estos inmigrantes partieron hacia América para buscar nuevos horizontes vitales. El TITANIC hizo escala en Cherburgo (Francia) y en Queenstown (Irlanda), y después puso proa decidida y orgullosa hacia el norte del Océano Atlántico. Destino: Nueva York.

34. El TITANIC había navegado durante cuatro días cuando, a las 23:40 horas del día 14 de abril de 1912, colisionó con un iceberg que flotaba a la deriva a unos 600 km. al sur de Terranova (Canadá). El choque con el iceberg produjo daños muy graves en el TITANIC. Decenas de metros de su línea de estribor resultaron dañados bajo la línea de flotación del buque. Sus compartimentos estancos se inundaron rápidamente y el agua pasaba de uno a otro de manera inevitable. Como es bien sabido, el TITANIC no pudo mantenerse a flote. Comenzó a hundirse por la sección de proa, de modo que la nave quedó en posición diagonal al mar y se partió en dos. La sección de proa se hundió y la sección de popa quedó en posición totalmente vertical al mar y también se hundió unos diez minutos después. Desde la colisión con el iceberg hasta su total hundimiento transcurrieron dos horas y media. Pasado ese tiempo, el barco yacía en el lecho marino para siempre. Naufragó y se hundió en las heladas aguas del Atlántico Norte ya entrada la madrugada del día 15 abril 1912.

35. El accidente constituyó una inmensa tragedia humana que produjo un impacto social y mediático de impresionantes dimensiones por dos razones principales. En primer lugar, porque el muy elevado número de personas que fallecieron en el accidente. En segundo lugar, porque en todo el planeta se había difundido la idea de que el TITANIC era un barco insubmersible. Un producto de la mente humana capaz de desafiar a las fuerzas de la naturaleza. Es evidente que no fue así. El orgullo de la especie humana y su fe en el progreso tecnológico quedó seriamente afectado.

36. En la nave viajaban 2223 personas, de las que fallecieron 1514. Es cierto que el TITANIC disponía de medidas de seguridad notables para su época. Sin embargo, es también notoriamente conocido que sólo transportaba botes salvavidas para un total de 1178 personas, es decir, para algo más de la mitad de las personas embarcadas. Ésta fue la razón principal que explica por qué a pesar de que la nave tardó más de dos horas en hundirse, perdieron su vida tantas personas. En su época, la tragedia del TITANIC fue el mayor naufragio de la historia en tiempos de paz. Sobrevivieron 700 personas que fueron rescatadas por el transatlántico R.M.S Carpathia, a las 4:00 horas del 15 de abril de 1912.

37. El naufragio del TITANIC provocó la apertura de investigaciones por parte de las autoridades del Reino Unido y de los Estados Unidos. Estas pesquisas pusieron de relieve que era necesario elevar el nivel de seguridad de la navegación marítima y del transporte de personas y mercancías. Como consecuencia de ello, se elaboró en 1914 el importante Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS: *Safety of Life at Sea*). Este convenio internacional ha sido modificado en diversas ocasiones, la última de las cuales tuvo lugar en 1974. En consecuencia, está hoy en vigor el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, hecho en Londres el 1 noviembre 1974, ratificado por España el 16 agosto 1978³⁸. Es aplicable para España desde el 25 mayo 1980.

³⁸ BOE núm. 144 de 16 junio 1980.

C) El descubrimiento del pecio

38. El pecio del TITANIC descansa en el lecho marino, en fondos marinos fuera de toda soberanía estatal, desde la madrugada del 15 abril 1912 y allí continúa en la actualidad. Durante casi cien años se ignoró su concreto paradero. Es cierto que inmediatamente después del trágico accidente, varias familias de las víctimas, de clase acomodada, constituyeron una sociedad y contrataron a una empresa de salvamento marino, la *Merritt and Chapman Derrick and Wrecking Company*, con el objetivo de reflotar el TITANIC. En aquella época se creía que el buque no se había partido en dos y que yacía íntegro de una pieza en el fondo del Atlántico. Esos esfuerzos quedaron en nada. No existía la tecnología submarina precisa para la operación de salvamento y el coste de la misma, además, resultaba astronómicamente elevado³⁹. Ya en los años setenta del pasado siglo, CLIVE CUSSLER, -un escritor y arqueólogo marino norteamericano-, publicó una novela con el título “*¡Rescaten el Titanic!*”, en la que se planeaba reflotar la nave de una sola pieza. La novela fue llevada a la gran pantalla en 1980 (“*Raise the Titanic*”) film que fue inmisericordemente criticado y que obtuvo pobres resultados de taquilla, aunque es una espléndida película de aventuras con buen ritmo y actores de gran nivel⁴⁰. Todo intento de recuperar el pecio quedó en el mundo de los sueños. El TITANIC continuaba en el fondo del océano y se pensaba que jamás se localizaría y nunca podría reflotarse.

39. Sin embargo, explican MARBACH, KATZ & PEDERSEN, el 1 julio 1985, un grupo combinado de científicos del Woods Hole Deep Submergence Lab (D.S.L.), Massachusetts, en los Estados Unidos de América, dirigido por el Dr. ROBERT BALLARD y del Instituto Francés Français de Recherche pour l’Exploitation des Mers (I.F.R.E.M.E.R.), se prepararon para localizar los restos del TITANIC⁴¹. Con el buque francés de investigación marina *Le Suroit*, -que disponía de un muy sofisticado equipo de sonar de barrido lateral submarino-, navegaron hacia la zona del hundimiento del transatlántico. El barco *Le Suroit*, de pabellón francés, proporcionó datos muy importantes para detectar el lugar exacto donde yacía el barco. No obstante, *Le Suroit* abandonó la búsqueda al ser requerido para otras labores en otros lugares. Fue entonces cuando los científicos marinos norteamericanos y algunos científicos franceses se trasladaron al buque de investigación norteamericano *Knorr*. Éste debía localizar los submarinos nucleares estadounidenses y *USS Thresher* y *USS Scorpion*, hundidos también en la zona para verificar que no constituían peligro para la navegación o el ecosistema. La Armada de los EE.UU. financió la operación. ROBERT BALLARD, oceanógrafo de la universidad de Rhode Island (EE.UU.), se percató de que la zona explorada coincidía con el punto donde se hundió el TITANIC y, por ello, solicitó permiso para dar con la nave dentro de la misión militar. Se le concedió dicha autorización, si bien ello se mantuvo en total secreto, de modo que el Profesor BALLARD estaba, oficialmente, buscando dos submarinos nucleares, pero en realidad, perseguía hallar el pecio del TITANIC. Muy temprano, la mañana del 1 septiembre 1985, y tras detectar un enorme cantidad de restos del naufragio esparcidos por una amplia zona, el *Knorr* avistó los restos del TITANIC. Se tomaron fotografías y se filmaron películas. El TITANIC descansaba a 3784 metros de profundidad en las aguas del Atlántico Norte.

D) El silencioso expolio del Titanic

40. Desde su descubrimiento, miles de objetos del barco y mercancías y objetos personales de los pasajeros han sido recuperados por muy numerosas expediciones que han descendido al pecio. Algunos objetos se encuentran en museos y exposiciones y otros han sido vendidos a coleccionistas privados

³⁹ Sobre estos intentos, vid. J.A OLIVEIRA, “Robert Ballard y la búsqueda del Titanic”, 18 marzo 2017, en <https://vadebarcos.net/2017/03/18/robert-ballard-busqueda-titanic/>. En lo que respecta a avances tecnológicos que han hecho posible rescatar los pecios, a partir de los años ochenta del pasado siglo, vid. E. BARROWMAN, “The Recovery of Shipwrecks in International Waters: A Multilateral Solution”, *Michigan Journal of International Law*, n. 231, 8, 1987, pp. 231-246 y texto en <https://repository.law.umich.edu/mjil/vol8/iss1/9>.

⁴⁰ <https://www.filmaffinity.com/es/film645608.html>.

⁴¹ MARBACH, KATZ & PEDERSEN, “The Sea Gives Up a Secret”, *Newsweek*, Sept. 16, 1985, p. 44,.

mediante transacciones particulares o en pública subasta. Se ha hablado de un “silencioso expolio del TITANIC”⁴². Se calcula que más de 6000 objetos han sido retirados del pecio⁴³. El objeto que ha alcanzado, que se sepa, una precio mayor en el mercado es el violín del director de orquesta *Wallace Hartley* y que fue tocado la noche misma del naufragio mientras el buque se hundía, como es ampliamente conocido. Se vendió por 1,46 millones de dólares en 2013, indica O. LAND⁴⁴. También se han extraído trozos de la nave: su mástil principal no está en su lugar, ni tampoco la campana del puente. Además el pecio ha sido dañado por los golpes que le han propinado los submarinos turísticos que, con frecuencia, se han posado sobre el barco o han tratado de penetrar su costado. De hecho, el TITANIC presenta ahora doscientos agujeros en su cubierta. Muchos objetos que yacían sueltos en 1985 y que así se fotografiaron, ya no están en su lugar. Han desaparecido zapatos, vestidos, joyas, piezas de la vajilla del barco, etc.

41. Los restos del TITANIC se encuentran muy deteriorados, en especial su sección de popa (*stern*), mientras que la proa (*bow*) se encuentra en mejor estado, si bien cubierta de óxido y otros restos que ocultan ya su figura. Su previsible desgaste y perjuicio continuo hace temer que el pecio pueda desaparecer totalmente devorado por las bacterias marinas y saqueado sin piedad por los desaprensivos cazadores de tesoros y demás turistas submarinos en pocos años.

Por otro lado, se puede observar que la zona donde yace el barco está repleta de basura, botellas de cristal y de plástico, pesos, cadenas y redes que se emplean en los descensos al pecio y también se pueden ver placas y artefactos conmemorativos que dejan los visitantes. En el año 2001, una pareja contrajo matrimonio en un submarino que se posó sobre la proa del TITANIC⁴⁵. Es un signo de los tiempos.

42. Más de cien años después de su hundimiento, y gracias a diversos *films* de difusión mundial, el hundimiento del TITANIC es un hecho todavía hoy conocido en todo el mundo. Los seres humanos son sensibles ante las tragedias personales y es cierto que el hecho de que se pensara que el TITANIC era un barco prácticamente insubmersible constituye un baño de realidad, un castigo a la presunción del hombre frente a la naturaleza, algo que la Humanidad debe tener siempre presente. El TITANIC sigue, pues, vivo en la conciencia de todos.

2. Litigación sobre la propiedad del pecio del R.M.S. Titanic. Aspectos preliminares

A) Carácter internacional del supuesto

43. La disputa sobre la propiedad y otros derechos relativos a los restos del TITANIC constituye un caso fuertemente internacional, plagado de elementos conectados con distintos Estados del mundo. Nave de pabellón inglés, cuya construcción fue financiada por banqueros norteamericanos. Nave que transportaba pasajeros de múltiples nacionalidades, -entre ellos doce españoles-, y cuyo lugar de partida fue el Reino Unido y tras hacer escala en Francia e Irlanda, se dirigía a Nueva York, Estados Unidos de América, lugar al que nunca arribó. Una nave que fue construida en Irlanda del Norte. Además, el pecio se halla hundido en fondos marinos de aguas internacionales, fuera de la jurisdicción territorial de todos los Estados. El lugar de tierra firme más próximo al pecio es Terranova, en Canadá, que se halla a unas 400 millas del pecio. En consecuencia, vista la presencia de innumerables elementos extranjeros y

⁴² E. KRISTOF, “El silencioso expolio del «Titanic»”, *La Voz de Galicia*, 17 noviembre 2004, https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/galicia/2004/11/17/silencioso-expolio-titanic/0003_3216455.htm.

⁴³ S. GUYONCOURT, “Who owns the Titanic? Controversy over wreck that lies in international Atlantic Ocean waters”, 20 junio 2023, en <https://inews.co.uk/news/world/who-owns-titanic-controversy-wreck-international-atlantic-ocean-waters-2424035>: “RMS Titanic now has sole salvage rights to the wreck and has brought up around 5,000 items since 1994, including suitcases of clothes, china from the dining rooms and an unopened bottle of champagne”.

⁴⁴ O. LAND, “The Titanic wreck: How the world’s most famous maritime tragedy became a billion-dollar industry”, 22 junio 2023, en <https://nypost.com/2023/06/22/how-the-titanic-wreck-became-a-billion-dollar-industry/>.

⁴⁵ A. YANG, “¿Cualquiera puede visitar el Titanic? Cómo funciona esta lucrativa maquinaria turística submarina”, *National Geographic*, 21 junio 2023, en <https://www.nationalgeographic.es/viaje-y-aventuras/2023/06/titanic-como-funciona-lucrativa-industria-turistica-submarina>.

visto, también, que son los particulares los que litigan sobre la propiedad del pecio, la fijación de la Ley aplicable a los derechos reales sobre los restos de la nave y los bienes transportados es una cuestión que debe resolverse con arreglo a las normas de Derecho internacional privado.

B) Compañías de seguros y pago a las víctimas

44. Debe subrayarse que compañías aseguradoras de diferentes países cubrieron los enormes daños derivados del hundimiento y que alcanzaron cifras astronómicas. Diversos bienes se hallaban asegurados: la nave, los equipajes, e incluso los coches que transportaba el TITANIC. Un sujeto llamado William Carter fue indemnizado por una compañía de seguros al producirse una colisión entre su automóvil y un iceberg, lo que constituye un caso único en la historia. El Sr. Carter percibió 5.000 dólares, una auténtica fortuna, tras haber perdido su automóvil *Renault* de 25 caballos de potencia⁴⁶. A ello hay que añadir que numerosos pasajeros, sobre todo de economía acomodada, estaban cubiertos por seguros de vida en favor de sus familiares.

45. Los pagos por la pérdida de la nave fueron de 200 millones de dólares USA al cambio actual y los pagos por la pérdida o destrucción de los objetos de valor transportados alcanzaron cifras también muy elevadas, aproximadamente unos 3 millones y medio de dólares al cambio actual. Al parecer, sólo un tercio mitad del valor total de la nave estaba asegurada, lo que permitió a la *White Star Line* abonar primas reducidas a la conocida *Lloyd's* de Londres, que aseguró la nave⁴⁷. El hecho de que no se asegurase todo el valor del TITANIC se explica porque la *White Star Line* pensaba, como la mayor parte de los expertos en Derecho marítimo de la época, que la nave era insumergible y que nada podría hundirla. Por tanto, según ellos, -error-, el riesgo era bajo y por eso se aseguró sólo una parte del navío. La inmensa mayoría de las setenta compañías aseguradoras implicadas eran inglesas, si bien compañías de seguros norteamericanas también pagaron más de un millón de euros principalmente por seguros de vida de las personas que perecieron en la tragedia. Las aseguradoras pagaron las sumas contratadas con rapidez. Al intervenir numerosas compañías de seguros, el riesgo estaba atomizado, de modo que la mayor parte de tales empresas de seguros, como es obvio, sufrieron en sus balances pero no quebraron⁴⁸.

46. Numerosos pasajeros embarcaron sin seguro de vida y sin seguros sobre sus bienes y lo perdieron todo. Tales sujetos y los familiares de muchos fallecidos se vieron obligados a demandar a la *White Star Line*, a la que culpaban del accidente, por los daños sufridos. Sin embargo, la empresa obtuvo una sentencia judicial inglesa que estimó que la tragedia del TITANIC había sido un accidente marítimo inevitable, sin culpa de la naviera. Ello hizo que ésta tuviera que pagar cantidades modestas a las víctimas. Personas de recursos económicos notables, ante esta injusticia, crearon fondos privados en el Reino Unido y en los Estados Unidos, -gracias a generosas donaciones-, para ayudar a las víctimas del desastre del TITANIC. Famosos personajes de la época contribuyeron con altruismo: el tenor ENRICO CARUSO, la *Football Association* inglesa, la Familia Real británica, la Federación Marítima. Se crearon diversos *trusts* para pagar cantidades a las víctimas sin recursos y los pagos se prolongaron hasta los

⁴⁶ J. GARCÍA BARCALA, “Los pagos en seguro de vida y seguro de accidente del Titanic. No para todos, claro”, 9 octubre 2015, *Blog Ciencia Histórica*, <https://www.cienciahistorica.com/2015/10/09/los-pagos-en-seguro-de-vida-y-seguro-de-accidente-del-titanic-no-para-todos-claro/>.

⁴⁷ M.S. TIMPANY, “Ownership Rights in the Titanic”, *Case Western Reserve Law Review*, volume 37 Issue 1, 1986, pp. 72-102.

⁴⁸ En lo relativo a los seguros contratados por algunos ilustres personajes que viajaban a bordo del TITANIC, *vid.* J. GARCÍA BARCALA, “Los pagos en seguro de vida y seguro de accidente del Titanic. No para todos, claro”, 9 octubre 2015, *Blog Ciencia Histórica*, <https://www.cienciahistorica.com/2015/10/09/los-pagos-en-seguro-de-vida-y-seguro-de-accidente-del-titanic-no-para-todos-claro/>, así como COTIZALIA, “El hundimiento del Titanic costó más de €25 millones a las aseguradoras de la época”, *El Confidencial*, 13 abril 2011, https://www.elconfidencial.com/economia/2011-04-13/el-hundimiento-del-titanic-costo-mas-de-25-millones-a-las-aseguradoras-de-la-epoca_463717/, y A. SOJO, “El hundimiento del Titanic”, septiembre 2017, <https://www.revistalafundacion.com/hundimiento-del-titanic/>.

años 50 del siglo XX⁴⁹. La tripulación del TITANIC recibió lo que establecía la Ley inglesa para casos de accidentes, que era, ciertamente, un montante escaso. Los alcaldes de Southampton y Londres, ciudades de procedencia de la mayor parte de los tripulantes de la nave, crearon un fondo económico para los familiares de los mismos.

C) Interesados en reclamar la propiedad de los restos del Titan

47. En relación con el pecio del R.M.S. TITANIC es evidente que hay sujetos que pueden estar muy interesados en hacerse con la propiedad de dichos restos, expone E. VARNER⁵⁰.

En primer lugar, puede pensarse en la empresa que ha sucedido a la *White Star Line*, originaria propietaria del barco, que fue primero la *Cunard-White Star Line* en 1950 y desde finales de los años 90 del pasado siglo, es la empresa *Carnival Corporation*.

En segundo lugar, pueden estar interesadas las compañías de seguros, que pagaron ingentes cantidades a las víctimas tras el naufragio, pues podría suceder que los propietarios originarios hayan abandonado la nave y los demás bienes en favor de los aseguradores, caso en el cual, la propiedad de los mismo podría haber pasado a éstos.

En tercer lugar, los herederos de las personas que perdieron bienes en la tragedia, que además presentan una querencia sentimental en relación con ciertos objetos personales.

En cuarto término, las empresas y/o particulares que han rescatado elementos del pecio tras haber adelantado grandes cantidades de dinero que son precisas para descender al pecio, como es lógico, también pretenden obtener la propiedad de los objetos rescatados del pecio.

En quinto lugar, podría pensarse también que ciertos Estados pueden estar interesados en reclamar derechos de propiedad sobre el barco y/o su cargamento: Estados Unidos de América, lugar de destino del TITANIC y país cuya nacionalidad ostentaba el descubridor del pecio; el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, lugar de partida del barco, lugar donde se construyó y país cuya bandera enarbolaba el TITANIC; Francia, porque la expedición que localizó el TITANIC estaba compuesta por científicos y oceanógrafos franceses y norteamericanos y uno de los buques que fueron decisivos para encontrar el pecio enarbolaba pabellón francés; y Canadá, pues el TITANIC se halla a 400 millas de Canadá, que es el país cuyas costas están más próximas al pecio y que es el lugar desde donde parten las numerosas expediciones que visitan y exploran los restos.

D) Convenios internacionales de posible aplicación

a) Convenios internacionales multilaterales sobre Derecho marítimo y patrimonio subacuático. La propiedad del pecio: cuestión no regulada

48. La determinación de la Ley aplicable a los derechos reales relativos a los restos del TITANIC y a los bienes que transportaba debe realizarse con arreglo a los convenios internacionales vigentes para el Estado ante cuyos tribunales se litiga.

Cabe afirmar, con carácter preliminar, que existe una regulación de Derecho internacional público que se aplica a naves con valor histórico y cultural y a navíos de Estado. Ciertos convenios internacionales se han concluido al respecto y también existe, indica E. BARROWMAN, un conjunto de reglas de Derecho consuetudinario del Mar, como parte del Derecho internacional público, que rige esos casos⁵¹.

⁴⁹ Información de J. GARCÍA BARCALA, en <https://www.cienciahistorica.com/2015/10/09/los-pagos-en-seguro-de-vida-y-seguro-de-accidente-del-titanic-no-para-todos-claro/>.

⁵⁰ E. VARNER, "R.M.S. Titanic: Underwater Cultural Heritage's Sacrifice", *Journal of Business Law*, June 2012, en <https://ssrn.com/abstract=2132068>, p. 13.

⁵¹ E. BARROWMAN, "The Recovery of Shipwrecks in International Waters: A Multilateral Solution", *Michigan Journal of International Law*, n. 231, 8, 1987, pp. 231-246 y texto en <https://repository.law.umich.edu/mjil/vol8/iss1/9>.

49. En este punto, debe recordarse que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 diciembre 1982, nada indica sobre la propiedad de los pecios y de los bienes transportados⁵². Ello obedece, explica M. J. AZNAR GÓMEZ, a que en el momento de elaboración de la citada convención la arqueología marina no estaba bien consolidada como ciencia y no había alcanzado todavía resultados destacables. Los arts. 149 y 303 del texto legal no abordan el tema del patrimonio subacuático con una óptica propia y las soluciones que ofrecen, como es lógico y obvio, son superficiales, tangenciales y escasamente útiles y ningún criterio claro ofrecen para resolver la cuestión de la propiedad de los elementos del pecio⁵³.

50. Del mismo modo, la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, hecha en París el 2 noviembre 2001, que entró en vigor de forma general y también para España el 2 enero 2009, es un instrumento legal que recoge obligaciones entre los Estados partes y cuyo objetivo es proteger el patrimonio cultural subacuático y evitar su explotación, dispersión y saqueo, como muy bien explica M.J. AZNAR GÓMEZ⁵⁴. Sin embargo, dicha convención nada dispone sobre la propiedad de los pecios encontrados, y es más, se puede afirmar, sin riesgo de error, que no se trata de una laguna de la convención debida a la impericia de sus redactores, sino que es una exclusión específicamente querida por el legislador, indica V.E. BOU FRANCH⁵⁵.

Como ha escrito E. PORTELA VÁZQUEZ, este silencio ha sido visto por algunos expertos jurídicos como una debilidad del texto y una contradicción con el espíritu de la antes citada Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 diciembre 1982⁵⁶.

En todo caso, el silencio de la convención de la UNESCO sobre el tema de la propiedad del pecio se combina con la prohibición de las actividades de salvamento y sobre todo, con la imposibilidad e percibir la recompensa por los objetos extraídos, siempre que puedan ser calificados como “patrimonio subacuático” (art. 4 de la convención): “ninguna actividad relacionada con el patrimonio cultural subacuático a la que se aplica la presente Convención estará sujeta a las normas sobre salvamento y hallazgos, a no ser que: a) esté autorizada por las autoridades competentes, y b) esté en plena conformidad con la presente Convención, y c) asegure que toda operación de recuperación de patrimonio cultural subacuático se realice con la máxima protección de éste”.

Esta combinación reviste un evidente peligro y una obvia contradicción: están prohibidas las reclamaciones de recompensas por salvamento pero, una vez que ello ha ocurrido, la convención no impide a la empresa de salvamento reclamar la propiedad de los objetos recuperados de los fondos marinos. Esta carencia de la convención explica su escasos número de ratificaciones por parte de los Estados y la presencia de una “desconfianza entre los Estados hacia la convención”, observa V.E. BOU FRANCH⁵⁷.

⁵² BOE núm. 39 de 14 febrero 1997.

⁵³ M. J. AZNAR GÓMEZ, *Maritime Claims and Underwater Archaeology: When History Meets Politics Maritime Claims and Underwater Archaeology: When History Meets Politics*, Brill, Leyden, 2021, *passim*.

⁵⁴ M.J. AZNAR GÓMEZ, “La protección jurídica internacional del patrimonio cultural subacuático”, en *Arqueologia nàutica mediterrània* (coord. Miguel Ángel Cau Ontiveros, Francisco Xavier Nieto Prieto), 2009, pp. 35-46.

⁵⁵ V.E. BOU FRANCH, “La convención de la UNESCO sobre la protección del patrimonio cultural subacuático, en La protección jurídico internacional del patrimonio cultural: especial referencia a España / coord. por Félix Vacas Fernández, Pablo Zapatero Miguel; Carlos R. Fernández Liesa (dir.), Jesús José Prieto de Pedro (dir.), 2009, pp. 191-228, esp. p. 196: “Desde la Primera Reunión ele representantes gubernamentales quedó claro que el único punto en el que se consiguió el consenso de todos los participantes fue en que la futura Convención protegería todo el patrimonio cultural subacuático, sin prejuzgar ni entrar a discutir la cuestión del título o los derechos de propiedad sobre el mismo”. También E. PORTELA VÁZQUEZ, “La convención de la UNESCO sobre la protección del patrimonio subacuático. Principios generales”, *CDT*, octubre 2011, vol. 3, nº 2, pp. 317-337.

⁵⁶ E. PORTELA VÁZQUEZ, “La convención de la UNESCO sobre la protección del patrimonio subacuático. Principios generales”, *CDT*, octubre 2011, vol. 3, nº 2, pp. 317-337: “... son la defensa de la propiedad privada y la imposibilidad de intervención de las empresas de salvamento (salvors), algunos de los puntos más negativos y polémicos de los aprobados por la Convención (...) cuando la ambigüedad de la Convención no resuelve las discrepancias que surgirán en relación a la propiedad de los pecios, que ésta decide eludir, a partir de la formulación de un principio, que esconde las opiniones contrarias que emergieron durante las negociaciones previas a su aprobación”.

⁵⁷ V.E. BOU FRANCH, “La convención de la UNESCO sobre la protección del patrimonio cultural subacuático, en La protección jurídico internacional del patrimonio cultural: especial referencia a España, coord. Félix Vacas Fernández, Pablo Zapatero Miguel; Carlos R. Fernández Liesa (dir.), Jesús José Prieto de Pedro (dir.), 2009, pp. 191-228, esp. p. 228.

Desde el 15 abril 2012, la convención podría aplicarse ya al TITANIC, como hacen notar M.J. AZNAR GÓMEZ / E. VARMER. En efecto, han transcurrido ya más de cien años desde su naufragio⁵⁸. Sin embargo, las posibilidades de aplicar esta convención son cercanas al cero absoluto, pues ni Canadá, ni los EE.UU. ni el Reino Unido ni Francia, -los Estados más conectados con la litigación sobre los restos del TITANIC-, son Estados partes en dicha Convención, por lo que sus autoridades no aplican sus disposiciones.

Es interesante, si embargo, destacar que este texto legal trata de evitar que el hallazgo de naves sea empleado por los Estados para extender su espacio territorial, esto es, para hacerse con la “propiedad” de fondos y aguas marinas. Más allá de eso, las cuestiones de propiedad de los buques encontrados se ignoran de modo completo. Por una parte, ello sucede porque el objetivo de la convención es, únicamente, dictar una serie de pautas a los Estados para que organicen la exploración de los pecios de modo racional y respetuoso. Por otra parte, ello se verifica porque la falta de expertos de Derecho internacional privado en su elaboración impidió que la convención tuviera un enfoque de calidad sobre la cuestión. Finalmente, ello es así también porque cada Estado resuelve las cuestiones de propiedad de los pecios a través de criterios legales muy diferentes. Unificar criterios al respecto en un convenio internacional era una tarea casi imposible.

51. El Convenio internacional sobre salvamento marítimo hecho en Londres el 28 abril 1989 se pronuncia, básicamente, sobre el premio o recompensa y los derechos del salvador en relación con el pecio que ha rescatado⁵⁹. En realidad, el convenio sólo establece cómo calcular la recompensa del salvador, que se compone de la “recompensa en sentido estricto” y de la conocida como “compensación especial”, que se puede otorgar cuando el salvador ha evitado daños al medioambiente (art. 14 convenio). Sin embargo, el convenio nada indica sobre una posible adquisición de la propiedad en favor del salvador o de otras personas, entidades o Estados. Silencio total al respecto.

52. En suma, ninguno de los tres convenios internacionales antes citados se ocupa de la propiedad de los pecios⁶⁰. Como ha destacado la antes citada E. BARROWMAN, la regulación de Derecho internacional público que fija el régimen jurídico de los pecios, no proporciona un régimen jurídico a los litigios sobre la propiedad de los bienes de tales pecios cuando se trata de controversias entre particulares o disputas entre Estados y particulares⁶¹.

53. En ciertas ocasiones concretas, -aunque no en el caso del TITANIC-, sí se puede acreditar la existencia de convenios internacionales que se pronuncian sobre determinados aspectos relativos a la propiedad de pecios específicos que han originado litigios internacionales.

Así, por ejemplo, el art. X del Tratado de amistad y relaciones generales entre España y los Estados Unidos de América, de 3 julio 1902, que afirma que “*en los casos de naufragio, averías en el mar ó arribada forzosa, cada Parte deberá conceder á los buques de la otra, ya pertenezcan al Estado ó á particulares, la misma asistencia y protección ó iguales inmunidades que las concedidas á sus propios buques en casos análogos*”. Pues bien, la fragata española de 50 cañones *Juno*, hundida el 25 agosto 1750 en las costas situadas entre Virginia y Maryland, y la fragata española de 34 cañones *La Galga*,

⁵⁸ M.J. AZNAR GÓMEZ / E. VARMER, “The Titanic as Underwater Cultural Heritage: Challenges to its Legal International Protection”, *Ocean Development and International Law*, enero 2013, texto en: https://www.researchgate.net/publication/263716146_The_Titanic_as_Underwater_Cultural_Heritage_Challenges_to_its_Legal_International_Protection. Vid. art. 1.a) de la convención citada: “*Por «patrimonio cultural subacuático» se entiende todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años, tales como: i) los sitios, estructuras, edificios, objetos y restos humanos, junto con su contexto arqueológico y natural; ii) los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural; y iii) los objetos de carácter prehistórico*”.

⁵⁹ BOE núm. 57, de 8 marzo 2005. Texto en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2005-3766.

⁶⁰ BOE núm. 39 de 14 febrero 1997.

⁶¹ E. BARROWMAN, “The Recovery of Shipwrecks in International Waters: A Multilateral Solution”, *Michigan Journal of International Law*, n. 231, 8, 1987, pp. 231-246 y texto en <https://repository.law.umich.edu/mjil/vol18/iss1/9>, esp. p. 233: “*(International Law) however, provide inadequate international standards for the settlement of conflicts of laws and of jurisdictional disputes between states and private parties for all wrecks*”.

hundida el 19 octubre 1802 en las costas de Virginia, fueron descubiertas por una empresa cazatesoros norteamericana que reclamó su derecho de extracción y propiedad sobre los pecios. El Reino de España se opuso a ello ante los tribunales del Estado de Virginia. El tribunal resolvió el caso en favor de España, porque el art. X del Tratado de 1902 obligaba a los tribunales norteamericanos a otorgar a los pecios el mismo tratamiento legal que se establece en la legislación norteamericana a los pecios procedentes de buques norteamericanos. El tribunal constató que, según la Constitución norteamericana, los Estados Unidos sólo pueden renunciar a su propiedad mediante expresa declaración del Congreso al efecto y que al ser los pecios hundidos en las costas de Virginia restos de buques de guerra pertenecientes al Reino de España, España jamás abandonó o renunció a tales bienes. Los pecios continúan hoy bajo las aguas norteamericanas, donde yacen más de 400 españoles.

En el caso del art. XX del Tratado de París de 10 febrero 1763 firmado entre Inglaterra, Francia y España, que puso fin a la Guerra de los Siete Años, algunos juristas quisieron ver una renuncia expresa de España a la propiedad de cualquier buque español hundido en aguas de Norteamérica antes de 1763. Sin embargo, el precepto citado nada dice al respecto, como muy bien dejó claro el 21 julio 2000, el *US 4th Circuit Court of Appeals* al resolver la apelación en los casos *Juno* y *La Galga*.

b) El convenio internacional entre los Estados Unidos y el Reino Unido sobre el pecio del Titanic de 6 noviembre 2003

54. En el caso del TITANIC, como se ha indicado, no existe un convenio internacional multilateral o universal abierto a su firma a todas las naciones que regule la cuestión propiedad del pecio y la asigne a un concreto sujeto o Estado. Existe, eso sí, un convenio internacional firmado y ratificado y en vigor entre los Estados Unidos y el Reino Unido: el llamado *Agreement concerning the Shipwrecked Vessel RMS Titanic*, hecho en Londres el 6 noviembre 2003 y que entró en vigor el 18 noviembre 2019⁶². Su historia es curiosa.

55. Los Estados Unidos de América aprobaron la llamada una ley, la “*RMS Titanic Maritime Memorial Act*” (Ley del memorial marítimo del RMS Titanic) en 1986⁶³. El objetivo de dicha normativa nacional norteamericana era implementar directrices científicas estrictas para la exploración y el salvamento del TITANIC. La Ley fue aprobada por la Cámara de representantes y por el Senado de dicho país con una mayoría muy notable. El Presidente Ronald Reagan promulgó la Ley el 21 octubre 1986. Esta ley establece que los interesados en explorar el pecio deben pedir permiso a las autoridades de los Estados Unidos de América y pagar unas tasas, así como cumplir ciertos standards de seguridad y respeto a los restos hundidos. No obstante sus buenos propósitos, esta ley sólo se puede aplicar por los autoridades norteamericanas, de modo que si una empresa explora el TITANIC pero no es obligada a comparecer ante autoridades de los Estados Unidos, la ley resulta totalmente ineficaz e inefectiva. En todo caso, la ley no aborda las cuestiones de la propiedad del pecio. Su sección 8 indica que: “*Con la promulgación de esta Ley, los Estados Unidos no afirman su soberanía, ni sus derechos o su jurisdicción soberana o exclusiva sobre, ni la propiedad de, ninguna área marina o el R.M.S. Titánic*”⁶⁴. Por otra parte, el texto legal citado ordenaba al Secretario de Estado norteamericano que iniciara consultas con el Reino Unido, Francia, Canadá y otras naciones interesadas en desarrollar directrices internacionales para la investigación, exploración y en su caso, salvamento del R.M.S. TITANIC, que, en definitiva, fijaran reglas de seguridad de las personas involucradas en tales operaciones de rescate y exploración del pecio y que dejaran claro que éste debe ser preservado y no expoliado (sección 5 de la Ley).

56. El Secretario de Estado de los Estados Unidos de América contactó con Canadá, -que es el país, como se ha indicado, cuyo territorio está más próximo al pecio-, con el Reino Unido, -país del pabellón de

⁶² <https://www.gov.uk/government/publications/agreement-concerning-the-shipwrecked-vessel-rms-titanic-ts-no82019>.

⁶³ Texto en: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-100/pdf/STATUTE-100-Pg2082.pdf>

⁶⁴ Section 8: “*Disclaimer of extraterritorial sovereignty. By enactment of this Act, the United States does not assert sovereignty, or sovereign or exclusive rights or jurisdiction over, or the ownership of, any marine areas or the R.M.S. Titanic*”.

la nave y lugar de salida del TITANIC en su primera y última travesía-, y con Francia, -pues el submarino que se empleó hallar el pecio era francés-, para que aprobaran una legislación similar a la norteamericana. El objetivo no se logró. Sin embargo, sí que se celebró un convenio internacional entre el Reino Unido y los Estados Unidos de América, texto directamente inspirado en la ley antes citada. Se trata del mencionado “*Agreement Concerning the Shipwrecked Vessel RMS Titanic*” (“Acuerdo relativo al buque naufragado RMS Titanic”). Sólo esos dos países han ratificado el convenio, que entró en vigor el 18 noviembre 2019.

57. En sus arts. 3, 4 y 5, el convenio: (a) fija una serie de reglas a seguir por los nacionales y personas radicadas en los Estados partes en la exploración del pecio (arts. 3 y 4), mediante un sistema de autorizaciones administrativas a la tales actividades; (b) obliga a los Estados partes a adoptar medidas razonables para garantizar que todos los artefactos recuperados del RMS TITANIC que se encuentren en su territorio “*se conserven y custodien de conformidad con las normas pertinentes y se mantengan juntos e intactos como colecciones de proyectos*”; (c) Fija pautas para la conservación y preservación *in situ* de los restos de la nave.

El convenio sólo se aplica a empresas y particulares radicados en ambos países y sólo se aplica, como es natural, por los tribunales y autoridades del Reino Unido y de los Estados Unidos de América. Fuera de tales países, el convenio carece de toda efectividad, expone O. LAND⁶⁵.

58. Nada dispone el citado convenio, como se ha avanzado, sobre la propiedad de los restos del TITANIC ni de su carga. Por ello, también dicho instrumento legal internacional deja abierto el interrogante: ¿quién es el propietario de los restos del TITANIC?

3. Litigación ante tribunales españoles

59. En el caso de que un litigio sobre la propiedad de algún resto del TITANIC se suscite ante tribunales españoles, debe subrayarse que, vista la carencia de convenios internacionales específicos y de normas de Derecho europeo que regulen el supuesto, se aplicarán las normas de Derecho internacional privado españolas.

A) Criterios de competencia judicial internacional

60. Es perfectamente posible que los tribunales españoles puedan conocer de litigios sobre la propiedad de los restos del TITANIC. Ello es debido a que los foros en materia patrimonial recogidos en el Reglamento Bruselas I-bis son muy generosos⁶⁶.

Así, en el caso de que el demandado tenga su domicilio en España, los tribunales españoles disponen de competencia internacional (art. 4 RB I-bis). Este foro despliega todo su sentido en estos supuestos, porque demandar ante los tribunales españoles si el demandado dispone de su domicilio en España suele significar que el bien del pecio por el que se litiga se halla en territorio español. En efecto, el patrimonio del demandado, con frecuencia, se encuentra en el Estado de su domicilio. En efecto, el sentido originario del foro *actor sequitur* radica en litigar en el Estado donde el bien litigioso se encuentra, como ha sido explicado por J. CARRASCOSA GONZÁLEZ⁶⁷.

⁶⁵ O. LAND, “The Titanic wreck: How the world’s most famous maritime tragedy became a billion-dollar industry”, 22 junio 2023, en <https://nypost.com/2023/06/22/how-the-titanic-wreck-became-a-billion-dollar-industry/>: “Now any salvage by companies or individuals based within the UK and USA will be carried out only with the permission of both countries and will only take place if there is a good educational or cultural reason. This is a new legal barrier which will help better protect the wreck,” maritime law expert Dr. Josh Martin told the outlet at the time”.

⁶⁶ Vid. Reglamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2012 relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (refundición) (DOUE L 351 de 20 diciembre 2012), conocido como Reglamento Bruselas I-bis.

⁶⁷ J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, “Foro del domicilio del demandado y Reglamento Bruselas ‘I-bis 1215/2012’. Análisis crítico de la regla actor sequitur forum rei”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 2019, vol. 11, núm. 1, pp. 112-138.

También son competentes los tribunales españoles si los litigantes pactan de modo expreso (art. 25 RB I-bis) o tácito (art. 25 RB I-bis) que sean tales tribunales los que diriman la controversia sobre tales bienes con total independencia del lugar de situación de los mismos.

Por el contrario, la mera presencia de un bien del pecio del TITANIC en territorio español no permite otorgar competencia internacional a los tribunales españoles con arreglo al Reglamento Brusels I-bis.

61. Por otra parte, en el caso de que el demandado tenga su domicilio en un tercer Estado y el elemento del pecio por cuya propiedad o posesión se litiga se encuentre en territorio español al tiempo de la interposición de la demanda, los tribunales españoles sí disponen de competencia internacional para conocer del litigio (art. 22 *quinquies* letra f) LOPJ).

62. Las razones para litigar en España pueden ser muy variadas. No está de más recordar que en TITANIC viajaban diez pasajeros españoles y que elementos u objetos del pecio pueden hallarse en España con ocasión de exposiciones públicas.

B) Los arts. 273-375 LNM 2014. Aspectos previos

a) Desplazamiento y no aplicación del art. 10.1 CC

63. Ya en el ámbito de la Ley aplicable, resulta preciso subrayar que el art. 10.1 CC no rige esta cuestión. Por tanto, el criterio *lex rei sitae* contenido en el precepto, -criterio que es, además, inservible en este caso por razones obvias-, resulta estéril e inaplicable. En efecto, al tratarse de derechos reales sobre “pecios”, entran en funcionamiento las normas especiales que regulan estos supuestos, normas que desplazan al art. 10.1 CC, que es una regla general (*lex specialis derogat generali*). Las normas aplicables por los tribunales españoles son, así, los arts. 373-375 LNM (Ley 14/2014 de navegación marítima). La Ley de navegación marítima ha derogado la anterior Ley 60/1962, que se ocupaba anteriormente de la cuestión. El Real Decreto 371/2020, de 18 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Extracciones Marítimas regula, exclusivamente, los aspectos administrativos de tales extracciones. No se pronuncia sobre los derechos de propiedad de los elementos del pecio, ya que tales cuestiones se hallan resueltas directamente por la LNM⁶⁸.

b) Los arts. 373-375 LNM: normas materiales especiales

64. Estos arts. 373-375 LNM no son normas de conflicto de leyes que señalen la ley reguladora de la propiedad de los pecios, sino “normas materiales especiales”. Resuelven de un modo directo, como apunta doctrina solvente, la cuestión de saber quién es el titular del dominio sobre los restos de naufragios⁶⁹. Son, además, normas materiales especiales “independientes”, en dicción de A. REMIRO BROTONS, esto es, normas que, para su aplicación, no depende de que una norma de conflicto general señale que es la Ley española la que debe regir el caso⁷⁰. Estas normas se aplican se aplica sea cual fuere el lugar donde se hallan los bienes naufragados: aguas territoriales de un Estado, aguas internacionales o fondos

⁶⁸ BOE núm. 51 de 28 febrero 2020 (https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2020-2837).

⁶⁹ A.E. VON OVERBECK, “Les règles de droit international privé matériel”, *De Conflictu Legunt. Mélanges offerts a R.D.Kollewinj/J.Offerhaus*, Leiden, Sijthoff, 1962, pp. 362-379; M. SIMON-DÉPITRE, “Les règles matérielles dans le conflit de lois”, *Revue critique de droit international privé*, 1974, vol.LXIII, pp. 591-606; E. STEINDORFF, *Sachnormen im internationalen Privatrecht*, Frankfurt, Lostermann, 1958; E. VITTA, “Le droit international privé matériel en droit italien”, *Rivista di Diritto internazionale privato e processuale*, 1973, vol.IX, pp. 830-841.

⁷⁰ A. REMIRO BROTONS, “Reglas de conflicto y normas materiales de Derecho internacional privado”, *Temis* (Facultad de Derecho de la Universidad de Zaragoza), núms.33 a 36, 1973-74 (Symbolae García Arias), pp. 605-646. También A.-L. CALVO CARAVACA, “Las fuentes del Derecho internacional privado”, *RGD*, 1986, pp. 5051-5093; A.-L. CALVO CARAVACA, “Noción y contenido del Derecho internacional privado”, *Revista General de Derecho*, núms.508-509, 1987, pp. 5-31.

marinos. Este ámbito de aplicación en el espacio de las referidas normas materiales se deduce de su propia dicción literal⁷¹.

c) Los preceptos reguladores del salvamento marítimo: el art. 368 LNM

65. Por otra parte, debe dejarse claro que los preceptos de la Ley 14/2014 de navegación marítima relativos al salvamento marítimo (arts. 357-368 LNM) otorgan al salvador una recompensa cuyo importe se fija con arreglo a tales preceptos y no regulan la propiedad de los bienes salvados. Sólo en un caso la propiedad se otorga al salvador: cuando se trata de bienes salvados “*de propiedad desconocida*” (art. 368 LNM). En tal caso, y tras seguir las formalidades recogidas en dicho precepto y pasados seis meses sin haberse podido localizar al propietario, se tasarán los bienes. Si el valor no excediera de tres mil euros, el salvador hará suyos los bienes una vez pagados los gastos del expediente. Si el valor superase la referida cantidad se venderán los bienes en pública subasta, siendo para el salvador, una vez pagados los gastos del expediente, además de dicho importe un tercio de la parte del precio obtenido que exceda de tres mil euros más los gastos en que haya incurrido. El resto, si lo hubiere, se ingresará en el Tesoro Público.

C) Regla general: principio de conservación de la propiedad sobre el pecio y los bienes transportados

66. La regla general de solución de la cuestión de la propiedad sobre los buques u otros bienes naufragados o hundidos es que dicha propiedad “*no se verá afectada por el solo hecho de su naufragio o hundimiento, no produciéndose su abandono sino por voluntad expresa de su titular*” (art. 373 Ley 14/2014). Esta regla opera con independencia del concreto lugar donde se encuentran los bienes naufragados o donde se hubieran hundido las naves en cuestión. La regla parece, *de visu*, privilegiar al propietario: éste conserva su propiedad tras el naufragio, bastante ha tenido ya con deber padecerlo.

Ahora bien, no es oro todo lo que reluce. Como muy bien explica C. SALINAS ADELANTADO, el legislador adopta esta solución también para que el propietario asuma sus obligaciones como tal en relación con un buque que puede generar contaminación medioambiental y problemas a la navegación de otros buques, otros peligros en forma de daños a terceros y especialmente para que el propietario siga sujeto a sus obligaciones de remoción del pecio, que suelen ser onerosas⁷².

Por otra parte, parece correcto interpretar, de nuevo con C. SALINAS ADELANTADO, que la posibilidad de abandono que el precepto concede al propietario es el abandono en favor del asegurador. El abandono sin más para que las cosas pasen a ser *res derelictae* no está contemplado en este art. 373 LNM. Según indican I. ARROYO MARTÍNEZ / J.A. RUEDA MARTÍNEZ, este abandono sin más produciría consecuencias contrarias a los principios fundamentales del Derecho marítimo: dificultaría la navegación marítima, permitiría la elusión dolosa de la responsabilidad en el sector marítimo y podría producir enormes daños a terceros y a bienes comunes⁷³.

67. En consecuencia, en el caso de litigio ante tribunales españoles, la *White Star Lines*, dueña del barco, seguiría siendo propietaria de los restos del TITANIC y los propietarios de los bienes transportados en el transatlántico también siguen siendo propietarios de dichos objetos.

⁷¹ F. RIGAUX / M. VERWILGHEN, “Le champ d’application dans l’espace des règles uniformes de droit privé matériel”, *Rapports belges au VIII Congrès international de droit comparé*, Bruselas, Bruylant, 1970, pp. 217-289.

⁷² C. SALINAS ADELANTADO, *Manual de Derecho Marítimo*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2021, p. 629.

⁷³ I. ARROYO MARTÍNEZ / J.A. RUEDA MARTÍNEZ, *Compendio de Derecho marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, Tecnos, Madrid, 7ª ed., 2022, pp. 352-354.

a) Derechos de propiedad (inexistentes) en favor de la *White Star Line*

68. Para concretar quiénes son los concretos propietarios de los restos de la nave es aplicable el art. 10.2 CC. Ello es así porque, en el momento en el que los propietarios adquieren la nave, el TITANIC era una nave y no un pecio. Por tanto, si surgen dudas sobre la propiedad del buque en favor de la citada naviera inglesa, dicha cuestión se solventará con arreglo a la Ley británica, ya que el TITANIC era un barco inglés: su pabellón era británico y estaba registrado en el Reino Unido. Era una nave de nacionalidad (ficticia) británica⁷⁴.

69. Puede pensarse en la empresa que ha sucedido a la *White Star Line*, originaria propietaria del barco, -que fue primero la *Cunard-White Star Line* en 1950, y desde finales de los años 90 del pasado siglo, la *Carnival Corporation*-, es ahora la propietaria del pecio de la nave. Sin embargo, la *White Star Line* no existe desde 1934. En el acuerdo de fusión entre la *White Star Line* y la *Cunard*, efectuado en 1934, se excluyó expresamente que los restos del TITANIC pasaran a la nueva empresa resultante de la fusión, de la que *Cunard* tenía la mayoría de las acciones. La razón de su exclusión fue, sencillamente, que el pecio se consideró totalmente irrecuperable⁷⁵. La empresa *Cunard* ha declarado que no es propietaria del pecio del TITANIC⁷⁶. En todo caso, como se verá seguidamente, la *White Star Line* perdió la propiedad del pecio del TITANIC en favor de las aseguradoras de la nave. Por tanto, el art. 373 Ley 14/2014 permite afirmar que la *White Star Line* ya no conserva la propiedad sobre el pecio.

b) Derechos de propiedad de los pasajeros y tripulación del Titanic

70. En los que respecta a los bienes de los pasajeros y tripulantes, tales bienes siguen perteneciendo a los mismos por mucho tiempo que haya transcurrido. Si surge la cuestión de saber si tales sujetos eran realmente propietarios de dichos bienes implicados en el naufragio, deberá aplicarse la Ley del lugar donde el bien se encontraba en el momento de su presunta adquisición (art. 10.1 CC: *lex rei sitae*). Así, por ejemplo, si una colección de diamantes se perdió en el naufragio del TITANIC, para saber quién era el propietario de la misma en el momento del naufragio es aplicable la Ley del Estado donde se encontraban los diamantes cuando fueron adquiridos por el sujeto que se supone que era el propietario cuando sucedió la tragedia del TITANIC.

71. En el caso de bienes que se hallaban a bordo del TITANIC y transferidos durante su travesía, la ley inglesa, -Ley del pabellón de la nave-, determinará si el comprador adquirió la propiedad de tales objetos (art. 11.1 CC por analogía), como se explica en el siguiente parágrafo.

⁷⁴ El mejor tratamiento del tema de la nacionalidad de las naves sigue siendo el que le dispensó en sus numerosas publicaciones el gran experto R. JAMBU-MERLIN, "Abordage maritime", *Encyclopedie Dalloz droit international, Paris, 1968-69 (dir. Ph. Franceskakis)*, vol.I, 1968, pp. 6-10; "Assistance et sauvetage maritimes", *Encyclopedie Dalloz droit international, Paris, 1968-69 (dir. Ph. Franceskakis)*, vol.I, 1968, pp. 177-180; Id., "Navigation maritime", *Encyclopedie Dalloz droit international, Paris, 1968-69 (dir. Ph. Franceskakis)*, vol.II, 1969, pp.448-452; Id., "Navire", *Encyclopedie Dalloz droit international, Paris, 1968-69 (dir. Ph. Franceskakis)*, vol.II, 1969, pp.452-460; Id., "Bateau", *Encyclopedie Dalloz droit international, Paris, 1968-69 (dir. Ph. Franceskakis)*, vol.I, 1968, pp. 222-225. Vid. también, entre otros muchos, las esclarecedoras contribuciones al respecto debidas a M. CASTILLO DAUDÍ, "A propósito de las banderas de conveniencia: nacionalidad del buque y obligaciones del estado del pabellón", *Anuario de derecho marítimo*, n.º. 21, 2004, pp. 121-149 y S.M. CARBONE, «Navigazione (Diritto internazionale privato)», en AA.VV., *Enciclopedia del diritto*, Giuffrè, Milano, 1977, vol. XXVII, pp. 695-715.

⁷⁵ CH. MCGREAL, "US court aims to establish ownership of over \$100m in Titanic artefacts", 26 octubre 2009, en <https://www.theguardian.com/world/2009/oct/26/titanic-artefact-case>: "Establishing present-day ownership has led to lengthy complex court cases because the original owners of the British-registered ship have long since gone. The ship belonged to the White Star line but when that company was sold to Cunard the Titanic was not part of the sale because it was already a wreck and considered unrecoverable". También S. RYAN, "Who owns the Titanic, and who can dive at the wreck?", *TheJournal.ie*, 18 septiembre 2023, <https://www.thejournal.ie/who-owns-the-titanic-and-who-can-dive-at-the-wreck-404369-Apr2012/>.

⁷⁶ M.S. TIMPANY, "Ownership Rights in the Titanic", *Case Western Reserve Law Review*, volume 37 Issue 1, 1986, pp. 72-102: "Cunard has specifically stated that it does not own the wreck".

72. En efecto, el art. 10. CC no fija la Ley aplicable a los derechos reales que se hallan a bordo de buques o aeronaves. Ante esta carencia de precisión, debe recordarse que las reglas jurídicas de ciertos convenios internacionales que rigen el estatuto legal de los buques y aeronaves sólo regulan aspectos de Derecho Público, tales como la inmunidad jurisdiccional y/o policial de dichos medios de transporte y la precisión del lugar de comisión de delitos y faltas verificados a bordo de tales buques y aeronaves (*vid.* arts. 92-97 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 diciembre 1982 y elaborada por Naciones Unidas)⁷⁷. En efecto, no existe regla jurídica general expresa sobre la determinación de la Ley aplicable a los actos civiles realizados a bordo de buque o aeronave, tales como la adquisición de un bien que se encuentra en dichos buques o aeronaves. Es, por ello, necesario proporcionar una solución a través del desarrollo judicial de las reglas existentes. Dos grandes enfoques han sido empleados al efecto.

73. En primer término, se ha propuesto seguir una tesis fundada en criterios de Derecho internacional público. Ciertos autores han defendido, en esta línea, que la cosa situada a bordo de buque o aeronave que navega por aguas jurisdiccionales de un Estado se encuentra, desde el punto de vista del Derecho internacional público, en el territorio de dicho Estado. Por tanto, una aplicación literal del art. 10.1 CC conduciría a la aplicación de la Ley de dicho país. Sin embargo, esta solución no parece razonable pues puede no existir una conexión sólida, evidente, clara y perceptible por los particulares, entre ese país y el supuesto a regular. En efecto, el paso de la nave por el territorio de dicho país puede ser puramente casual, transitoria, efímero, circunstancial o meramente anecdótico. Los particulares pueden, incluso no ser conscientes de que navegan por aguas territoriales de un país concreto. De ese modo, la aplicación de la Ley del país de situación real de la cosa se vuelve imprevisible para los particulares y traiciona la idea regulativa básica del art. 10.1 CC, que es la certeza de la Ley aplicable y su fácil previsión para todos. Por otro lado, cuando los bienes se hallan a bordo de una nave que se encuentra en Alta Mar, la regla no puede operar: el Alta Mar es un espacio geográfico sobre el que ningún Estado ejerce su soberanía.

74. En segundo lugar, se ha sugerido seguir otra senda interpretativa edificada sobre la aplicación analógica del art. 11.1.II CC. Más razonable parece seguir esta propuesta, muy bien expuesta por M. VIRGÓS SORIANO⁷⁸. En efecto, puede recurrirse a la “Ley del abanderamiento o matrícula del buque o aeronave”, por aplicación analógica del art. 11.1.II CC. Este precepto indica que la forma de los actos se rige por la Ley del lugar donde tales actos se han otorgado y que cuando dicho lugar sea un buque o aeronave “*durante su navegación*”, tales actos “*se entenderán celebrados en el país de su abanderamiento, matrícula o registro*” y también que los “*navíos y las aeronaves militares se considerarán como parte del territorio del Estado a que pertenezcan*”. Esta solución, diseñada para precisar el lugar donde un acto ha sido otorgado a efectos de la forma jurídica de dicho acto, debe adaptarse al caso concreto en los supuestos de precisión del lugar donde una cosa se encuentra a efectos de concretar la Ley que rige los derechos reales sobre tales bienes. Se basa, expone L. KUSCHEL, en la ficción legal de suponer que, en ciertos casos, los buques y aeronaves deben ser considerados como parte del territorio del Estado cuyo pabellón enarbolan⁷⁹. De este modo, el cuadro de soluciones propuestas es el siguiente: (a) Las cosas situadas a bordo de buques o aeronaves de Estado, -navíos de guerra o dedicados a funciones de Estado-, deben considerarse situadas en el territorio del país cuya bandera enarbola dicho buque, sean cuales sean las aguas donde tales buques se hallaren: (b) Las cosas situadas a bordo de buques o aeronaves privados que navegan por Alta Mar o por aguas de otros Estados, deben considerarse situadas, igualmente, en el territorio del país del pabellón del buque. Es una solución seguida en muchos países, destacan P. MAYER / V. HEUZÉ⁸⁰; (c) Las cosas situadas a bordo de buques o aeronaves privados que se encuentran fondeados en aguas o puertos de un concreto país

⁷⁷ BOE núm. 39 de 14 febrero 1997.

⁷⁸ M. VIRGÓS SORIANO, “Las cosas y los derechos reales”, en J.D. GONZÁLEZ CAMPOS Y OTROS, *Derecho internacional privado, partes especial*, 6ª ed. rev., Eurolex, Madrid, 1995, pp. 241-288, esp. p. 247.

⁷⁹ L. KUSCHEL, “Urheberrechtsverletzung auf Hoher See (LG Hamburg, S. 81)”, *Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts (IPRax)*, 2023, n.1, pp. 42-46, si bien el LG de Hamburgo no siguió la ley de pabellón sino la ley elegida por los litigantes, en flagrante vulneración del art. 8 RR-II.

⁸⁰ P. MAYER / V. HEUZÉ, *Droit international privé*, 11ª ed., Issy-les-Moulineaux, LGDJ, 2014, pp. 470-471.

deben considerarse situadas en el territorio del país del pabellón del buque si la relación del supuesto con el país del puerto es puramente casual o meramente anecdótica, como puede ser el caso de una reparación de urgencia de la nave, por ejemplo; (d) Las cosas situadas a bordo de buques o aeronaves privados que se encuentran fondeados en aguas o puertos de un concreto país deben considerarse situadas en el territorio de dicho Estado si la conexión del supuesto con tal país puerto es previsible o sólida. Es el caso de un buque detenido en el puerto de un Estado durante un tiempo notable y por razones no circunstanciales. Al mismo resultado ha llegado la jurisprudencia inglesa que afirma, con la imaginación propia de los británicos, que una nave en Alta Mar es una “*floating island over which the national law prevailed*”⁸¹.

75. Visto que ya todos los pasajeros y tripulantes del TITANIC han fallecido, sus legítimos herederos son ahora los propietarios de dichos objetos, pues los causantes no habían perdido su propiedad en el momento de su fallecimiento. Para concretar si una persona ha heredado bienes transportados en el TITANIC, es aplicable la Ley nacional del causante en el momento de su fallecimiento si éste se ha producido antes del 17 agosto 2015 (art. 9 CC en su redacción de 1889 / art. 9.8 CC en su redacción de 1974). En el supuesto de causante fallecido después del 17 agosto 2015, es aplicable la ley nacional del causante elegida por éste, en su caso, y en su defecto, la Ley de la residencia habitual del causante en el momento de su fallecimiento (arts. 21 y 22 del Reglamento sucesorio europeo)⁸².

C) Regla especial: los propietarios disponen del pecio de la nave y de los bienes transportados

76. Indica el art. 373 LNM que “*los propietarios de tales bienes podrán disponer de ellos*”. Por tanto, acreditado que una persona vive y es propietaria originaria de los bienes transportados en el TITANIC, o bien es propietaria de dichos objetos porque los ha heredado, dicha persona sigue siendo propietario y puede disponer de tales bienes. Puede vender esos bienes que yacen en el fondo del océano, donarlos o transmitidos a terceros, en cualquier modo admitido en Derecho. Esta libertad de transmisión de estos bienes opera cual fuere el lugar donde se encuentren los bienes naufragados. Porque, naturalmente, los bienes pueden encontrarse todavía en el fondos marinos del Atlántico Norte pero también pueden haber sido recuperados y hallarse, ahora, en un concreto país. Lo relevante de este art. 373 LNM es que deja claro que la persona que era propietaria de los bienes hundidos no pierde su propiedad por el solo hecho del hundimiento ni por el mero paso del tiempo. A partir de ahí, varios datos son relevantes.

77. En primer lugar, en el caso de que los bienes del pecio del TITANIC sean transmitidos a un tercero por su propietario, la Ley aplicable para concretar quién es el nuevo propietario, debe especificarse en sintonía con el art. 10.1 CC. Este precepto se aplica a todo tipo de bien que se haya en el pecio, incluida la misma nave, pues el TITANIC, desde que naufraga, ya no es un “buque” a los efectos del Derecho internacional privado. Por ello, el art. 10.2 CC no es aplicable a la venta de los restos de la nave. Tales restos deben considerarse bienes muebles, razón por la que la cuestión de la transmisión de su propiedad se rige por el art. 10.1 CC.

78. En segundo lugar, si el bien que estuvo integrado en el pecio del TITANIC está situado ahora, tras su extracción, en un concreto país, se aplicará la Ley de ese país (art. 10.1 CC).

79. En tercer lugar, si el bien perteneciente al pecio del TITANIC sigue en el fondo del Atlántico, surge un clásico problema. No existe *lex rei sitae*, pues el bien se ha transmitido cuando estaba en un es-

⁸¹ J. FAWCETT / J. M. CARRUTHERS, *Cheshire, North & Fawcett Private International law*, 14ª edición, Oxford University Press, 2008, p. 861. También, en la doctrina francesa, con el mismo argumento, Y. LOUSSOUARN/P. BOUREL/P. DE VAREILLES-SOMMIÈRES, *Droit international privé*, 11ª ed., Paris, Dalloz, 2020, pp. 557: «*le navire étant considéré soit comme une portion du territoire national*».

⁸² Reglamento (UE) 650/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2012 relativo a la competencia, la ley aplicable, el reconocimiento y la ejecución de las resoluciones, a la aceptación y la ejecución de los documentos públicos en materia de sucesiones *mortis causa* y a la creación de un certificado sucesorio europeo (DOUE L 201 de 27 julio 2012).

pacio no sometido a soberanía estatal: los fondos marinos internacionales. El art. 10.1 CC es, en verdad, inaplicable. Así, por ejemplo, si un superviviente de la tragedia del TITANIC, nacional francés, vendió un cuadro de su propiedad, que yacía con el pecio, a un comprador ruso en virtud de contrato celebrado en Londres, resulta preciso concretar cuál es la Ley en cuya virtud el comprador ruso adquiere, en su caso, la propiedad del cuadro. Debería aplicarse el art. 10.1 CC y la Ley del lugar de situación del bien en el momento de celebración del contrato en cuya virtud se pretende transmitir el bien.

Para solventar la cuestión puede recurrirse a la tesis de la vinculación más estrecha. Parece razonable afirmar que, en estos supuestos, -y como antes se ha adelantado-, el país más vinculado con la cuestión es el Reino Unido: es el país de registro y pabellón del TITANIC y es el país desde donde partió la nave en su primer y último viaje. Vendedor y comprador, y también terceros implicados, no pueden alegar que la aplicación de la Ley británica les resulta “imprevisible”, sino todo lo contrario. Es la ley cuya aplicación al caso es más previsible para todos. La aplicación de otras leyes nacionales debe descartarse. Así, aplicar la Ley nacional o de la residencia habitual del vendedor o del comprador puede ser impredecible para terceros, que se verán afectados por la transmisión de la propiedad sobre los objetos vendidos. La aplicación de la Ley norteamericana no es previsible ni razonable, puesto que el barco tenía como destino Nueva York, es cierto, pero nunca llegó a penetrar en el territorio de los Estados Unidos de América. Tampoco es sensato ni ponderado aplicar la Ley que rige el contrato entre comprador y vendedor del objeto hundido, puesto que los terceros, normalmente, ignorarán cuál es esa ley que, por definición, regula sólo relaciones jurídicas entre los contratantes (*pacta tertiis nec nocent nec prosunt*).

En suma, la Ley británica rige la cuestión de saber si la propiedad de los bienes del pecio ha pasado del propietario original del bien naufragado, al nuevo presunto adquirente.

80. Por lo general, en supuestos comunes, no sofisticados, la ley que rige la transmisión de la propiedad de un bien (*lex rei sitae* ficticia o real) regula también, en general, el carácter transmisible del mismo, como expone la doctrina⁸³. Ahora bien, el art. 373 LNM, -que es una norma material especial de Derecho internacional privado español-, se impone, en este punto, sobre la *lex rei sitae*, ficticia o no. En efecto, una vez que el precepto español citado afirma que “*los propietarios de tales bienes podrán disponer de ellos*”, resulta irrelevante si el Derecho regulador de la nueva transferencia de la propiedad considera que el bien procedente del pecio es “inalienable” o es un bien *extra commercium*. El bien podrá transmitirse porque el Derecho español así lo indica.

D) Regla especial: los propietarios abandonan el pecio de la nave y los bienes transportados en favor del asegurador

81. Indica el art. 373.2 *in fine* LNM que los propietarios de tales bienes podrán disponer de ellos “*y, especialmente, abandonarlos a favor del asegurador cuando proceda*”. En efecto, en el caso de que las mercancías o los restos del barco hayan sido asegurados, las partes en el contrato de seguro podían haber acordado que, en caso de siniestro, los bienes pasen a ser propiedad de la compañía de seguros. Esta regla se aplica sea cual fuere el lugar donde se hallan los bienes asegurados que se transmiten a la empresa aseguradora.

82. En tal supuesto, existe título para la transmisión de la propiedad del bien que se halla en el pecio, -el contrato de seguro es el título-, pero para que se produzca la transferencia de la propiedad de dichos bienes al asegurador, es preciso que tal transferencia se ajuste a la ley que rige los derechos reales sobre tales bienes. Dicha ley puede seguir un sistema de mero consenso o un sistema de título y modo u otro sistema. Dicha Ley, -la ley que regula los derechos reales sobre el bien-, debe admitir que el asegurado pueda, tras el siniestro, transmitir, a la compañía de seguros, la propiedad de los bienes

⁸³ M. VIRGÓS SORIANO, “Las cosas y los derechos reales”, en J.D. GONZÁLEZ CAMPOS Y OTROS, *Derecho internacional privado, partes especial*, 6ª ed. rev., Eurolex, Madrid, 1995, pp. 241-288, esp. pp. 243-244; J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, “Derechos reales”, en A.-L. CALVO CARAVACA / J. CARRASCOSA GONZÁLEZ (directores), *Tratado de Derecho internacional privado*, segunda edición, editorial Tirant Lo Blanch, València, 2022, vol. III, pp. 3608-3620.

asegurados. Como es obvio, la precisión de la ley que rige los derechos reales sobre tales bienes es complicada porque el art. 10.1 CC no es aplicable: la ley del lugar de situación de los bienes (*lex rei sitae*) no puede rige el caso porque tales bienes se encuentran en un espacio no sometido a la soberanía de ningún Estado. Pues bien, este vacío legal debe ser integrado mediante, como antes se ha indicado, de la Ley del país cuya aplicación al caso es más previsible para las partes en el contrato y también para terceros, la ley del país más estrechamente vinculada con la situación jurídica. Pues bien, como anteriormente se ha precisado, el país más vinculado con la cuestión es el Reino Unido: es el país de registro y pabellón del TITANIC y es el país desde donde partió la nave en su primer y último viaje. La Ley británica es la que debe aplicarse para saber si la propiedad de los bienes naufragados puede transmitirse por su propietario original a la compañía de seguros en virtud del mismo contrato de seguro.

83. No obstante lo anterior, el contrato de seguro queda sujeto a la ley reguladora de dicho contrato, a su propia ley (*lex contractus*). Dicha Ley se determina con arreglo a la norma de conflicto española vigente en el momento de la firma del contrato de seguro. En 1912, el Código civil español carecía de tal norma de conflicto en el campo de las obligaciones contractuales. Con arreglo a la jurisprudencia de la época, la Ley del contrato será, normalmente, la ley elegida por los contratantes y en su defecto, la ley del país de celebración del contrato de seguro⁸⁴.

84. En el caso de que la ley española rija el contrato de seguro, debe subrayarse que el abandono de los bienes y la transmisión de la propiedad de los mismos en favor del asegurador no es automática. Es preciso que se pacte en el contrato. Por el contrario, en la Ley inglesa y norteamericana no es necesario que las partes pacten dicho abandono en su contrato de seguro para el caso de naufragio. En tales ordenamientos, si el titular de los bienes renuncia a recuperarlos, la propiedad pasa *ipso jure* al asegurador de los mismos, si existe y si éste acepta asumir tal propiedad. La inmensa mayoría de contratos de seguros sobre los bienes transportados y sobre la nave misma se regían bien por el Derecho norteamericano o bien por el Derecho británico.

85. Con arreglo a lo que expuesto, debe recordarse que el pecio del TITANIC pasó a ser propiedad de las empresas aseguradoras del TITANIC a tenor de la ley inglesa, que regía dicho contrato de seguro, y en concreto, en sintonía con la *British Marine Insurance Act* de 1906⁸⁵. Existía un sindicato de aseguradoras que suscribieron la póliza del TITANIC. A ellos les corresponde la propiedad de los restos de la nave y de su equipamiento.

Sin embargo, las empresas aseguradoras no hicieron nada para reclamar la propiedad de tales restos, pues la posibilidad de recuperarlos físicamente era muy remota, al no disponerse de la tecnología precisa y la extracción de los bienes resultaba, además, extraordinariamente onerosa.

⁸⁴ M. VIRGÓS SORIANO, “Obligaciones contractuales”, en J.D. GONZÁLEZ CAMPOS, *Derecho internacional privado*, parte especial, vol. II, Oviedo, 1984, pp. 295-376, esp. pp. 303-308; J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, “Las primeras normas de conflicto escritas de la Historia. Bolonia, Murcia y Jacobo de las Leyes”, *Accursio DIP Blog*, 9 abril 2015, <http://accursio.com/blog/?p=120>. El texto de las Siete Partidas (texto íntegro) se puede consultar en = https://archive.org/stream/lassietepartidas01castuoft/lassietepartidas01castuoft_djvu.txt. Una versión posterior, más elaborada, se encuentra en J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, “Las primeras normas de conflicto escritas de la Historia. Bolonia, Murcia y Jacobo de las Leyes”, en *Reflexiones creativas, heterodoxas, críticas y divertidas sobre cuestiones de Derecho internacional privado*, Ed. Derecho y Letras - Rapid Centro Color, Murcia, 2022, pp. 1-4. *Vid.* también A. PÉREZ MARTÍN, “Jacobo de las leyes: Ureña tenía razón”, *Anales de Derecho*, nº 26, 2008, pp. 251-273 (texto en <http://revistas.um.es/analesderecho/article/viewFile/113171/107241>); J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, “La ley aplicable a los contratos internacionales. Jacobo de las Leyes y la ley del lugar de celebración del contrato”, en JAVIER CARRASCOSA GONZALEZ / MARIA ASUNCION CEBRIÁN SALVAT / ISABEL LORENTE MARTINEZ, *Libro homenaje al inmarcesible jurista Jacobo de las Leyes. Un jurista del siglo XXI en la época de las Partidas*, Dykinson, S.L. Madrid, 2023, pp. 245-328, con una visión más amplia y europea de las normas de conflicto de leyes en el sector contractual vigentes cuando el TITANIC naufragó en 1912. *Vid.* igualmente, A. MARÍN LÓPEZ, *Derecho internacional privado (Derecho civil internacional)*, 5ª ed., Granada, 1989, pp. 327-337.

⁸⁵ M.S. TIMPANY, “Ownership Rights in the Titanic”, *Case Western Reserve Law Review*, volume 37 Issue 1, 1986, pp. 72-102. *Vid.* British Marine Insurance Act of 1906: “Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods of any apportionable part, of the subject-matter insured, he thereupon becomes entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is thereby subrogated to all the rights and remedies of the assured in and in respect of that subject-matter as from the time of the casualty causing the loss”.

Por otro lado, todas las empresas de seguros que aseguraron el TITANIC desaparecieron hace años, excepto la *De Rougement* y la *Lloyds*. Estas empresas no han reclamado la propiedad de los restos, aunque legalmente, su propiedad sobre los mismos es clara. Como resultado de ello, puede afirmarse que los bienes han sido abandonados por sus legítimos propietarios. Son, ahora, *res derelictae*, cosas abandonadas que carecen, ahora, de dueño conocido.

E) Regla especial: abandono en favor del salvador. Art. 368 LNM

86. En el caso del pecio del TITANIC será muy frecuente que se encuentren en el mismo numerosos “bienes sin dueño”. Bienes cuyos propietarios no pueden ser localizados o identificados. En tales casos de *res derelictae*, -cosas abandonadas, que han tenido propietario, pero que ahora carecen de dueño conocido-, que no *res nullius*, -cosas que nunca han tenido dueño antes-, esto es, cuando se trata de “*bienes salvados de propiedad desconocida*” (art. 368 LNM), deben seguirse las formalidades recogidas en dicho precepto. En dicha línea, pasados seis meses sin haberse podido localizar al propietario, se tasarán los bienes.

Si el valor no excede de tres mil euros, el salvador hará suyos los bienes una vez pagados los gastos del expediente. Por tanto en tal caso, la propiedad corresponde, de modo directo, al salvador.

Si el valor superase esos tres mil euros, se venderán los bienes en pública subasta, siendo para el salvador, una vez pagados los gastos del expediente, además de dicho importe un tercio de la parte del precio obtenido que exceda de tres mil euros más los gastos en que haya incurrido. El resto, si lo hubiere, se ingresará en el Tesoro Público.

87. Por tanto, pueden ser frecuentes los casos en los que el salvador pueda recurrir al art. 368 LNM e instar la venta pública de los bienes salvados del pecio del TITANIC. Ahora bien, la diferencia entre el Derecho inglés y norteamericano frente al Derecho español radica en que en los dos citados ordenamientos jurídicos de *Common Law*, el salvador puede adquirir la posesión y también la propiedad de tales bienes salvados, lo que no sucede en Derecho material español.

F) Reglas especiales de atribución de la propiedad al Estado español

a) Adquisición automática de la propiedad en favor del Estado español en el caso de bienes situados en aguas interiores o aguas territoriales de España

88. El art. 374 LNM afirma que el Estado español adquirirá la propiedad de cualquier buque o bien que se encuentre naufragado o hundido en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles una vez transcurridos tres años desde el naufragio o hundimiento, excepto la de los buques y embarcaciones de Estado que pertenezcan a Estados extranjeros. El análisis de esta norma puede exponerse del siguiente modo.

89. En primer lugar, el art. 374 LNM recoge una regla de adquisición automática, en favor del Estado español, de la propiedad de “cualquier buque o bien que se encuentre naufragado o hundido en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles”.

90. En segundo lugar, el precepto sólo opera en favor del Estado español y sólo cuando el buque o los bienes se encuentren naufragado o hundido en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles.

91. En tercer lugar, el art. 374 LNM dispone que esta regla de adquisición sólo es aplicable “*una vez transcurridos tres años desde el naufragio o hundimiento*”.

92. En cuarto lugar, el citado art. 374 LNM no puede operar cuando se trata de “*buques y embarcaciones de Estado*” correspondientes a Estados extranjeros.

93. En quinto lugar, cabe afirmar que este art. 374 LNM sólo es aplicable mientras los bienes y/o el buque permanezcan “*hundidos en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles*”. Por tanto, si los bienes transportados en el TITANIC se hallan en el lugar del naufragio, la mencionada norma no es aplicable. Si los restos del buque o de los bienes transportados en el mismo son extraídos del pecio y se hallan en España en el momento en el que surge un litigio sobre su propiedad, el art. 374 LNM tampoco es aplicable. Los actos con efectos reales que tengan lugar sobre tales bienes, ahora situados en España se rigen por el Derecho español (art. 10.1 CC: *lex rei sitae*).

b) Bienes situados en la zona económica exclusiva española o el alta mar y que sean propiedad de ciudadanos españoles

94. Expresa el art. 374 LNM que, igualmente, “*el Estado español adquirirá la propiedad de buques o bienes que, a la terminación del plazo mencionado, se encuentren situados en la zona económica exclusiva o en alta mar y sean propiedad de españoles*”. El análisis de esta regla arroja estos datos.

95. En primer lugar, es preciso que los propietarios sean “*españoles*” y pueden ser tanto personas físicas como jurídicas. Tales personas deben haber sido españolas tanto en el momento en el que han transcurrido tres años tras el hundimiento.

96. En segundo lugar, la propiedad sobre estos bienes se determina con arreglo al art. 10.1 CC: ley de lugar donde los bienes se hallaban cuando fueron adquiridos por los propietarios españoles.

97. En tercer lugar, es preciso que hayan transcurrido tres años desde que se produjo el naufragio para que el Estado español adquiriera, *ipso jure, ex lege*, la propiedad de los bienes hundidos.

98. En cuarto lugar, la regla sólo se aplica si los bienes están en el alta mar o fondos marinos o zona económica exclusiva española. No se aplica si están en aguas territoriales de otros Estados, por lo que la regla no interfiere con la soberanía territorial de otras naciones sobre tales aguas.

99. En quinto lugar, la regla constituye una especie de norma de adquisición de la propiedad “por soberanía del Estado sobre los bienes de sus nacionales”. Los bienes siempre claman por su dueño, pues la propiedad incentiva el uso eficiente de las cosas y el Derecho Privado busca la eficiencia. Si el propietario español no está ya interesado en sus bienes y ha dejado transcurrir los tres años a los que se refiere la norma sin que haya solicitado la extracción de los mismos, será el Estado español el que adquiere dichos bienes por una especie de “dominio eminente” sobre dichos bienes. El Estado, así, extiende su soberanía sobre los bienes que sus nacionales ya no utilizan y que se hallan en “tierra de nadie”.

100. En sexto lugar, debe subrayarse que esta regla puede aplicarse al del TITANIC en el supuesto de bienes de los que fueron pasajeros españoles y que se encuentren en el pecio de la nave, que se halla situado, como se ha indicado, en aguas internacionales. Es sabido que diez españoles viajaban en el TITANIC en su travesía primera y última⁸⁶. Siete sobrevivieron y tres fallecieron la noche del hundimiento⁸⁷. Pues

⁸⁶ Vid. J. FLORES, “Los diez españoles del Titanic”, *Muy interesante*, 10 abril 2012, <https://www.muyinteresante.es/curiosidades/23522.html#:~:text=Mar%C3%ADa%20Josefa%20Pe%C3%B1asco%2C%20Fermina%20Oлива,historia%20cinco%20d%C3%ADas%20m%C3%A1s%20tarde>.

⁸⁷ Noticia EFE, “Los diez del Titanic’ las vidas de los españoles que se embarcaron en el aciago transatlántico”, 20 minutos, 5 abril 2012, <https://www.20minutos.es/noticia/1361758/0/los-diez-del-titanic/libro-vidas-espanoles/embarcaron-aciago-transatlantico/>; J. REYERO / C. MOSQUERA / N. MONTERO, “La tragedia de dos españoles del Titanic: «Pepita, que seas muy feliz»”, 3 abril 2012, https://www.abc.es/sociedad/abci-espanoles-titanic-201204010000_noticia.html; P.L. GÓMEZ, “La malagueña que se salvó en el ‘Titanic’”, 15 abril 2018, <https://www.diariosur.es/opinion/malaguena-salvo-titanic-20180415100919-nt.html>; J. REYERO, “Españoles en el barco de los sueños”, 2012, <https://www.elmundo.es/especiales/2012/internacional/titanic/testimonios/10-espanoles.html>. Existe un libro que narra la tragedia de los españoles a bordo del Titanic y la vida posterior de los que sobrevivieron y sus familiares. Se trata de N. MONTERO / J. REYERO / C. MOSQUERA, *Los diez del Titanic: La conmovedora historia de los españoles que vivieron aquel viaje único*, 2023, Editorial LID, colección Viva.

bien, si han transcurrido tres años desde el hundimiento sin que tales propietarios o sus herederos hayan solicitado la extracción de sus bienes, éstos pasan a propiedad del Estado español. Los tres años deben contarse no desde el día del hundimiento del TITANIC, sino desde el día de entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima, esto es, desde el 29 septiembre 2014, momento en el que ya estaba hundido el TITANIC. Es sabido que nadie ha reclamado o solicitado la extracción de los bienes propiedad de españoles que puedan hallarse en el pecio del TITANIC. Por tanto, en el caso de litigación sobre el dominio de los mismos, cabe decir, por sorprendente que parezca, que los bienes de los ciudadanos españoles que se hallan en el pecio del TITANIC son ahora, para las autoridades españolas, propiedad del Estado español.

101. En séptimo lugar, para que esta adquisición automática en favor del Estado español sea posible, es preciso que hayan transcurrido tres años desde el hundimiento. En otras palabras, deben haber pasado tres años sin que el propietario originario haya dispuesto de tales bienes. No opera la regla si en esos tres años el propietario español los ha vendido a un tercero no español. Pero sí resulta aplicable si los bienes han sido transferidos a un nuevo ciudadano español que no los ha rescatado ni ha dispuesto de ellos y los bienes siguen hundidos.

El plazo de los tres años es un plazo de “*prescripción*”. Por otro lado, tal plazo “*se interrumpirá en el momento en que se solicite la extracción, siempre que esta se inicie en el plazo concedido para ello*”. De todos modos, “*volverá a correr si se suspenden los trabajos o termina el plazo concedido para ellos*” (art. 375 Ley 14/2014).

Estos plazos de prescripción son muy breves en comparación con los que establece el Código Civil en su régimen general. El objetivo del legislador es asignar velozmente la propiedad del pecio para que el propietario asuma sus responsabilidades y pueda disponer de sus cosas cuanto antes. El Derecho marítimo exige soluciones más rápidas que el Derecho civil general⁸⁸.

c) Buques de Estado españoles y extranjeros

102. El art. 382 LNM recoge una regla específica relativa a los buques y embarcaciones de Estado españoles o extranjeros naufragados o hundidos.

103. En primer lugar, en lo relativo a buques de Estado españoles, cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, los buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y gozan de inmunidad de jurisdicción. Esta regla (art. 382.1 LNM) es generosa con España, pues se aplica tanto a buques de guerra como a buques de Estado españoles.

El art. 382.1 Ley 14/2014 es una norma de extensión. El precepto hace aplicable la Ley española a buques y embarcaciones de Estado españolas naufragadas o hundidas en aguas extranjeras. En estos casos, esta regla se aplica con preferencia a la Ley extranjera a la que remite el art. 10.1 CC (*Lex specialis derogat generali*). La ley del lugar de situación de la nave es irrelevante. El buque de Estado español está siempre protegido por su inmunidad soberana.

104. En segundo lugar, los restos de buques de guerra extranjeros hundidos o naufragados en espacios marítimos españoles gozan de inmunidad de jurisdicción conforme a lo previsto en el art. 50 LNM. No obstante, las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de los mismos deberán ser acordadas entre los órganos competentes del Estado de su pabellón y el Ministerio de Defensa. En su caso, tales operaciones quedarán sujetas a lo establecido en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001. Esta regla es curiosa: sólo se aplica a “buques de guerra” extranjeros y no a “buques de Estado” de otras naciones, que no disponen de inmunidad

⁸⁸ I. ARROYO MARTÍNEZ / J.A. RUEDA MARTÍNEZ, *Compendio de Derecho marítimo (Ley 14/2014, de Navegación Marítima)*, Tecnos, Madrid, 7ª ed., 2022, pp. 352-354.

soberana extranjera. Por el contrario, como se ha visto, el art. 382 LNM sí otorga tal inmunidad soberana a todo buque de Estado español.

105. En todo caso, es evidente que esta regla no es aplicable al caso del pecio del TITANIC, pues se trataba éste de un transatlántico propiedad privada de la naviera británica *White Star Line*.

G) Recapitulación: la propiedad del Titanic ante tribunales españoles

106. Con arreglo a las normas jurídicas expuestas en el caso de litigación ante tribunales españoles por la propiedad del pecio del TITANIC, por tanto, el cuadro de soluciones es el que sigue.

En primer lugar, los bienes que eran propiedad de pasajeros españoles del TITANIC, son ahora propiedad del Estado español (art. 374.2 LNM).

En segundo término, los bienes que eran propiedad de pasajeros extranjeros y tripulación extranjera siguen siendo propiedad de dichos sujetos y, ahora, de sus legítimos herederos (art. 373.1 LNM). El paso del tiempo no altera este resultado.

En tercer lugar, los bienes propiedad de todos los pasajeros y cubiertos por un seguro legalmente contratado, habrían pasado, por abandono en favor del asegurador, a ser propiedad de éste en aplicación del Derecho inglés (art. 10.I CC: aplicación de la ley inglesa como ley del lugar ficticio de situación de los bienes) (art. 373.2 LNM).

En cuarto lugar, por lo que se refiere a la nave misma, desde el punto de vista del Derecho español, La *White Star Line* conservó su propiedad tras el hundimiento. La propiedad pasó a manos de las aseguradoras del TITANIC con arreglo al Derecho inglés (art. 10.I CC: ley inglesa como ley del lugar ficticio de situación de la nave). Sin embargo, las aseguradoras de la nave nunca dispusieron de la misma y son empresas que desaparecieron hace muchos años. En consecuencia, el TITANIC es, ahora, un bien sin dueño, una *res derelictae*, algo que carece de dueño conocido. Si una empresa lo reflota en todo o en parte, los elementos recuperados deberán ser subastados y dicha empresa, salvadora del pecio, obtendrá su recompensa, pero en lo relativo a bienes de valor superior a 3000 euros, nunca pasarían a ser propiedad de la empresa salvadora.

5. Litigación ante tribunales ingleses y norteamericanos

A) Aspectos generales

107. El hundimiento del TITANIC hizo surgir multitud de cuestiones y controversias jurídicas desde el mismo momento en el que tuvo lugar. Sin embargo, sólo desde 1985, cuando fue posible acceder físicamente a los restos de la nave, se suscitaron diferentes cuestiones legales sobre la propiedad de los restos de la nave y de los objetos que transportaba y también sobre las posibilidades de que fueran comercializados.

a) Patrimonio común de la humanidad vs. propiedad privada

108. Varias corrientes de pensamiento pugnaron por prevalecer. En primer lugar, algunos expertos en Derecho y Arqueología marina estimaban que los restos debían permanecer hundidos, en señal de respeto por los fallecidos y por el buque en general, como un símbolo de una era. En segundo término, otros especialistas apostaban por dejar plena libertad comercial a los que quisieran extraer piezas y venderlas o exhibirlas comercialmente. En tercer lugar, finalmente, un grupo de expertos estimaba que el pecio se estaba deteriorando y que, más pronto que tarde, iba a desaparecer totalmente, de modo que había que reglamentar y ordenar la extracción de los restos hundidos⁸⁹.

⁸⁹ Un recorrido sobre la historia de los cazadores de tesoros en el pecio del TITANIC puede verse en A. YANG, “¿Cualquiera

109. En realidad, ha primado en los Estados Unidos de América, la segunda opción en una versión edulcorada: libertad de extracción de objetos del pecio previa autorización administrativa expedida por autoridades de los EE.UU. con el objetivo de que dicha extracción se realice en un modo ordenado y civilizado para que tales actividades no dañen el pecio.

110. Ello significa que, en el mundo real, en el escenario de la litigación sobre los restos del TITANIC, se ha impuesto el “derecho a la propiedad privada” sobre el concepto de “patrimonio común de la humanidad”. No se trata de una lucha ideológica. Se trata de aceptar que sigue viva la llamada “tragedia de los comunes”.

111. Cuando un bien no tiene propietario, todos intentan aprovecharse de él de modo egoísta y el bien se deteriora velozmente. Ello sucede, precisamente, porque los bienes no tienen un propietario concreto y particular que los defienda mediante las acciones legales que el Derecho concede al propietario. Las ballenas se extinguen porque no tienen un propietario que vele por ellas.

112. Tampoco la titularidad pública suele resolver mucho. En efecto, el Estado es un propietario abstracto, no disfruta del bien y en consecuencia, lo defiende, -si es que lo defiende-, con desinterés, indiferencia, apatía, desgana, tedio y tampoco extrae un beneficio económico justo del objeto.

113. Los bienes escasos, -que en este planeta son casi todos, salvo, quizás, la arena del desierto y el agua del mar-, se preservan mejor a través de la propiedad privada. Esta proposición ya fue avanzada por Aristóteles en su *Política*⁹⁰. Siglos más tarde, este argumento poderoso fue también sostenido por la Escuela de Salamanca, en especial, por LUIS DE MOLINA, que afirmaba que los propietarios particulares tiene mejor cuidado de sus bienes que de los bienes comunes, y, naturalmente, ya en el siglo XVIII por el gran ADAM SMITH.

Haber dejado el TITANIC en el fondo del Atlántico como “patrimonio común de la humanidad” habría supuesto una rápida destrucción del pecio tanto por la acción de la Naturaleza como por las perversas actividades de los piratas cazadores de tesoros subacuáticos y por los actos negligentes de turistas zafios y vulgares.

También es cierto que el elevado precio de la extracción de los objetos de la nave sólo se puede afrontar si se espera un rendimiento económico posterior. Los Estados implicados no han querido afrontar tales gastos porque no esperaban obtener beneficios. Todo lo contrario de las empresas privadas de salvamento, como muy bien expone F. BOOTH⁹¹.

b) Las primeras extracciones de objetos del pecio del Titanic

c) El Derecho marítimo anglosajón: un caos dentro de un laberinto oscuro

114. En primer lugar, cabe apuntar, que la regulación del salvamento es un auténtico caos o un “laberinto legal”, especialmente en los Estados Unidos de América y en el Reino Unido, como ha

puede visitar el Titanic? Cómo funciona esta lucrativa maquinaria turística submarina”, *National Geographic*, 21 junio 2023, en <https://www.nationalgeographic.es/viaje-y-aventuras/2023/06/titanic-como-funciona-lucrativa-industria-turistica-submarina>.

⁹⁰ ARISTÓTELES, *Política*, Libro II, cap. I: “*El sistema propuesto ofrece todavía otro inconveniente, que es el poco interés que se tiene por la propiedad común, porque cada uno piensa en sus intereses privados y se cuida poco de los públicos, si no es en cuanto le toca personalmente, pues en todos los demás descansa de buen grado en los cuidados que otros se toman por ellos, sucediendo lo que en una casa servida por muchos criados, que unos por otros resulta mal hecho el servicio*”.

⁹¹ F. BOOTH, “The Collision of Property Rights and the Cultural Heritage; the Salvors’ and the Insurer’s Viewpoints” en B.T. HOFFMAN (ed), *Art and Cultural Heritage. Law, Policy and Practice*, Cambridge University Press, Nueva York, 2006, pp. 293-299, esp. p. 295: “*If they do have an owner, then what right does the UNESCO, or any other governmental or intergovernmental agency, have to divest the owner of his rights of his property? Whether the owner is the original owner or an insurer that has paid for the loss of the goods and assumed subrogation rights, that owner’s rights deserve the full protection of the law, just as do all property rights*”, muy bien referenciado glosado y citado por E. PORTELA VÁZQUEZ, “La convención de la UNESCO sobre la protección del patrimonio subacuático. Principios generales”, *CDT*, octubre 2011, vol. 3, nº 2, pp. 317-337, esp. p. 328.

denunciado E. BARROWMAN⁹². En realidad, como parte del *jus gentium* internacional, -explica la autora citada-, el Derecho internacional del salvamento, esto es el conjunto de normas jurídicas existentes en el ámbito supranacional, sólo se ocupa de proporcionar una recompensa al salvador y poco más. Nada se dice sobre los derechos concretos sobre la propiedad y posesión de dicho salvador, de los propietarios originarios, de los Estados en cuyos fondos se encuentra el navío y de los descubridores del pecio. Todos esos aspectos quedan sin regulación internacional. En consecuencia, cada Estado los reglamenta, en su caso, como tiene por conveniente.

115. En segundo lugar, cabe apuntar, que la regulación del salvamento es un Debe también hacerse notar que los caracteres del Derecho anglosajón se ponen de manifiesto del modo más notorio en relación con los litigios por la propiedad de los pecios. En efecto, el Derecho anglosajón contiene escasas reglas jurídicas escritas y sí “precedentes judiciales”. Ambos elementos operan como guías para los casos futuros. Los tribunales disponen de un margen de acción extraordinariamente amplio. Deciden con entera libertad y adoptan la solución que es parece más justa tras haber ponderado en su decisión la existencia de las escasas normas jurídicas escritas y el peso de los precedentes judiciales. En consecuencia, puede afirmarse que las soluciones que ofrecen los tribunales del Reino Unido y de los Estados Unidos de América son, por lo general, justas pero también, al mismo tiempo, son impredecibles. Es imposible saber, *ex ante*, y un con grado medio de certeza, qué solución va a brindar un tribunal norteamericano o británico en relación con la propiedad de un pecio. Tanto el Derecho inglés como el Derecho norteamericano han sido siempre muy vacilantes en relación con estas cuestiones y no se puede hallar certeza donde no la hay, como escriben J.J. KENNY / R.R. HRUSOFF⁹³.

116. En tercer lugar, debe destacarse que, en general, el *Common Law* hoy aplicable en el Reino Unido y en los Estados Unidos de América brinda un trato de favor muy especial al salvador (*salvor*) en relación con la propiedad de los bienes recuperados de un pecio.

B) Litigación en el Reino Unido

117. No se conoce que se haya litigado ante tribunales del Reino Unido por la propiedad de los restos del TITANIC. De todos modos, una litigación, en el futuro, ante tribunales británicos es más que posible. Debe recordarse que el TITANIC era una barco de pabellón británico, que las aseguradoras del mismo eran, en su mayoría, británicas, así como muchos pasajeros y tripulación de la nave.

118. En primer lugar, en el Derecho marítimo británico, se respeta la propiedad de los bienes que integran el pecio tal y como estaba antes del hundimiento⁹⁴. El naufragio no altera esa regla. El que era propietario de la nave antes del naufragio sigue siendo el propietario después del mismo. Lo mismo cabe decir de los propietarios de los bienes transportados: conservan su propiedad sobre los mismos.

119. En segundo lugar, en Derecho británico, si los bienes no son reclamados por sus dueños en el plazo de un año y se hallan hundidos en aguas del Reino Unido, pasan a propiedad de la Corona británica o, más bien, la Corona puede reclamar su propiedad sobre los mismos. Es ésta la llamada “*British rule*”: en ausencia del propietario original, los bienes recuperados del mar pertenecen al soberano⁹⁵.

⁹² E. BARROWMAN, “The Recovery of Shipwrecks in International Waters: A Multilateral Solution”, *Michigan Journal of International Law*, n. 231, 8, 1987, pp. 231-246 y texto en <https://repository.law.umich.edu/mjil/vol8/iss1/9>, esp. p. 236-237: “The law of salvage remains of the utmost importance in determining the disposition of property salvaged from all types of shipwrecks. Unfortunately, the law of salvage is in a state of chaos. One commentator calls salvage law a “legal labyrinth”, and this description is justified for several reasons”.

⁹³ J.J. KENNY / R.R. HRUSOFF, “The Ownership of the Treasures of the Sea”, *William & Mary Law Review*, 1967, volume 9 (1967-1968), núm. 2, pp. 383-401, esp. p. 401.

⁹⁴ Para el Reino Unido, *vid.* <https://www.gov.uk/guidance/wreck-and-salvage-law>.

⁹⁵ J.J. KENNY / R.R. HRUSOFF, “The Ownership of the Treasures of the Sea”, *William & Mary Law Review*, 1967, volume

La regla corresponde los tiempos en los que “Britannia dominaba las olas” (*Britannia, rule the waves*), tiempos de la dominación británica de todos los océanos del mundo aunque fue acuñada mucho antes, en el siglo XII: “*as early as the thirteenth century, the King’s ownership of wreck of the sea was established*”⁹⁶. El Estatuto de Westminster de 1275, en efecto, fijó esta regla, conocida como “*the year-and-a-day provision of the Statute of Westminster*”: el propietario tenía un año y un día para reclamar su propiedad y, si no lo hacía, los bienes pasaban la Corona⁹⁷.

La regla fue aplicada, durante años, de modo bastante flexible. Eso explica que, en algunos casos, la propiedad abandonada en el mar, los pecios, se atribuía a la Corona pero también en ciertos supuestos se concedía al descubridor. Tras el famosísimo caso *The Aquila*, la regla de la propiedad en favor de la Corona queda, sin embargo, firmemente establecida y llega hasta el siglo XX sin excepciones relevantes⁹⁸. No se ven afectados por esta regla los bienes que no han sido realmente abandonados por sus propietarios, bienes que les pertenecen en todo momento precisamente por ello, aunque no hayan podido, por diversas razones, acceder a ellos. También queda excluidos de la regla en favor de la Corona el caso de la posesión, que se atribuye al salvador, en espera de que el propietario original o la Corona reclamen tales bienes y paguen la recompensa por el salvamento.

En el Derecho británico actual, la *British rule* ha sido fijada de modo más concreto, como puede verse en distintas leyes británicas: Merchant Shipping Act 1995, Protection of Wrecks Act 1973, Protection of Military Remains Act 1986 y Ancient Monuments & Archaeological Areas Act 1979⁹⁹.

La Merchant Shipping Act 1995 (c. 21) recoge en su Capítulo II una regulación muy concreta sobre los pecios. Su párrafo 239 (*claims of owners to wreck*) indica que el propietario de cualquier bien del pecio que esté en posesión de otra persona, normalmente, el receptor / salvador, dispone de un año para reclamar su propiedad, previo pago del salvamento, honorarios y otros gastos adeudados. También puede solicitar que se venda el pecio y se le entregue el producto de la venta¹⁰⁰.

El párrafo 241 indica que, en relación con los pecios no reclamados, la Corona tiene “*derecho a todos los restos de naufragios no reclamados que se encuentren en el Reino Unido o en aguas del Reino Unido, excepto en lugares donde Su Majestad o cualquiera de sus predecesores reales hayan concedido el derecho a cualquier otra persona*”¹⁰¹.

9 (1967-1968), núm. 2, pp. 383-401, texto en <https://scholarship.law.wm.edu/wmlr/vol9/iss2/7>, al que también se refiere E. BARROWMAN, “The Recovery of Shipwrecks in International Waters: A Multilateral Solution”, *Michigan Journal of International Law*, n. 231, 8, 1987, pp. 231-246 y texto en <https://repository.law.umich.edu/mjil/vol8/iss1/9>, esp. p. 237, nota [30].

⁹⁶ J.J. KENNY / R.R. HRUSOFF, “The Ownership of the Treasures of the Sea”, *William & Mary Law Review*, 1967, volume 9 (1967-1968), núm. 2, pp. 383-401, esp. p. 386, nota [8], texto en <https://scholarship.law.wm.edu/wmlr/vol9/iss2/7>.

⁹⁷ *Statute of Westminster*, 1, Chapter IV: “Concerning wrecks of the sea, it is agreed, that where a man, a dog, or a cat escape quick out of the ship, that such ship nor barge, nor any thing within them, shall be adjudged wreck; but the goods shall be saved and kept by view of the sheriff, coroner, or the king’s bailiff, and delivered into the hands of such as are of the town where the goods were found; so that if any sue for these goods, and after prove that they were his, or perished in his keeping, within a year and a day, they shall be restored to him without delay; and if not they shall remain to the king and be seized by the sheriffs, coroners, and bailiffs, and shall be delivered to them of the town, which shall answer before the justices of the wreck belonging to the king”. Texto en J.J. KENNY / R.R. HRUSOFF, “The Ownership of the Treasures of the Sea”, *William & Mary Law Review*, 1967, volume 9 (1967-1968), núm. 2, pp. 383-401, esp. p. 386. *Vid.* también <https://www.legislation.gov.uk/aep/Edw1/3/5/section/wrapper1>.

⁹⁸ 165 Eng. Rep. 87 (Adm. 1798).

⁹⁹ Texto en: <https://www.gov.uk/guidance/wreck-and-salvage-law>.

¹⁰⁰ Sección 239 de la Merchant Shipping Act 1995 (c. 21): “(1) The owner of any wreck in the possession of the receiver who establishes his claim to the wreck to the satisfaction of the receiver within one year from the time when the wreck came into the receiver’s possession shall, on paying the salvage, fees and expenses due, be entitled to have the wreck delivered or the proceeds of sale paid to him. (2) Where— (a) a foreign ship has been wrecked on or near the coasts of the United Kingdom, or (b) any articles belonging to or forming part of or of the cargo of a foreign ship which has been wrecked on or near the coasts of the United Kingdom are found on or near the coast or are brought into any port, the appropriate consular officer shall, in the absence of the owner and of the master or other agent of the owner, be treated as the agent of the owner for the purposes of the custody and disposal of the wreck and such articles. (3) In subsection (2) above “the appropriate consular officer”, in relation to a foreign ship, means the consul general of the country to which the ship or, as the case may be, the owners of the cargo may have belonged or any consular officer of that country authorised for the purpose by any treaty or arrangement with that country”.

¹⁰¹ Section 241 of the Merchant Shipping Act 1995 (c. 21): “Unclaimed wreck Right of Crown to unclaimed wreck. 241. Her Majesty and Her Royal successors are entitled to all unclaimed wreck found in the United Kingdom or in United Kingdom waters except in places where Her Majesty or any of Her Royal predecessors has granted the right to any other person”.

120. En tercer lugar, en el caso de que el pecio no sea reclamado ni por sus propietarios originarios ni tampoco por la Corona, la sección 243 de la citada Ley indica que el pecio, tras determinados trámites y pesquisas, será vendido y se pagarán los gastos al salvador y, si hubiera remanente se distribuirá entre el Tesoro Público y diversos sujetos que ha participado en el salvamento¹⁰².

121. En cuarto lugar, queda la gran duda de saber cómo se podría proceder en el caso de restos del TITANIC que no estuvieran en el territorio británico, sino que se encontraran todavía en el fondo del Atlántico, en aguas internacionales. No existe regulación legal al efecto en las normas británicas antes citadas para los casos de pecios situados en aguas internacionales o en aguas territoriales de otros Estados. Cabe anotar varias ideas sobre la cuestión. Esta carencia de regulación no significa que los tribunales británicos no puedan conocer de litigios sobre la propiedad de restos del TITANIC que se hallan en fondos marinos internacionales. Ninguna regla lo impide. De hecho, los tribunales británicos son competentes para conocer de litigios por daños ocurridos en Alta Mar incluso si ambos litigantes son extranjeros¹⁰³. En estos casos, los tribunales ingleses aplican siempre Derecho marítimo inglés¹⁰⁴. En consecuencia, son aplicables las mismas reglas antes expuestas. Se reconoce la propiedad del pecio en favor de su propietario originario, que lo puede reclamar en el plazo de un año. Si no lo hace, puede reclamarlo la Corona británica. Si no lo hace, se venderá y se cubrirán los gastos generados por las operaciones de salvamento.

C) Litigación en los Estados Unidos de América

a) La *American rule*

122. Las normas que regulan, en los Estados Unidos de América, el salvamento y la propiedad de los bienes salvados se extraen del antiguo *Common Law* heredado del Reino Unido. Este cuerpo de normas jurídicas fue modificado en un modo muy profundo por la jurisprudencia norteamericana posterior, que han modificado en profundidad lo establecido en el *Common Law*. Pueden verse codificadas, de modo informal pero muy práctico, en el U.S. Navy Salvage Manual¹⁰⁵. Dichas reglas pueden exponerse del siguiente modo.

123. En primer lugar, pese al naufragio, el pecio pertenece al propietario original, que dispone de un plazo para reclamarla: es la herencia directa de la “*year-and-a-day provision*” inglesa. Cuando se acredita que el propietario no ha reclamado sus bienes y/o los ha abandonado por cualquier razón y especialmente porque considera que su recuperación es imposible, o bien cuando el bien no tiene propietario conocido, entonces y sólo entonces se pasa a la siguiente regla. Por tanto, la primera regla estadounidense es igual a la primera regla británica, lo que es lógico porque deriva directamente de ella.

¹⁰² Section 243: “(1) Where, as respects any wreck found in the United Kingdom or in United Kingdom waters and in the possession of the receiver, no owner establishes a claim to it within one year after it came into the receiver’s possession, the wreck shall be dealt with as follows. (2) If the wreck is claimed by any person who has delivered the statement required by section 242 and has proved to the satisfaction of the receiver his entitlement to receive unclaimed wreck found at the place where the wreck was found, the wreck shall, on payment of all expenses, costs, fees and salvage due in respect of it, be delivered to that person. (3) If the wreck is not claimed by any person in accordance with section 242, the receiver shall sell the wreck and pay the proceeds as directed by subsection (6) below, after making the deductions required by subsection (4) below and paying to the salvors the amount of salvage determined under subsection (5) below. (4) The amounts to be deducted by the receiver are - (a) the expenses of the sale; (b) any other expenses incurred by him; and (c) his fees. (5) The amount of salvage to be paid by the receiver to the salvors shall be such amount as the Secretary of State directs generally or in the particular case. (6) The proceeds of sale (after making those deductions and salvage payments) shall be paid by the receiver for the benefit of Her Majesty.”.

¹⁰³ *The Tubantia* [1924] All E.R.Rep. 615: fue el caso de un buque inglés torpedeado por un submarino alemán en 1916 y que trató de reflotarse y rescatarse en 1922. También *Chartered Mercantile Bank of India v. Netherlands India Steam Navigation Company*, 1882-83, 9 Q. B. D. 124; 10 Q. B. D. 531.

¹⁰⁴ J. FAWCETT / J. M. CARRUTHERS, *Cheshire, North & Fawcett Private International law*, 14ª edición, Oxford University Press, 2008, pp. 862-863.

¹⁰⁵ El texto puede leerse en: <https://www.navsea.navy.mil/Portals/103/Documents/SUPSALV/Salvage%20Docs/Salvage%20Manual%20Vol%201%20S0300-A6-MAN-010.pdf>.

124. En segundo lugar, opera un principio opuesto a la *British rule*. Es la “*American rule*” a tenor de la cual, en ausencia del propietario original, la propiedad (*ownership*) del objeto recuperado del pecio no pasa al soberano, -al Estado-, sino que debe ser atribuida al salvador o sujeto que recupera el bien en cuestión¹⁰⁶.

125. La base argumental es clara: el *Common Law* inglés recibido en las colonias norteamericanas en 1776, -inclinado claramente a atribuir al soberano la propiedad del pecio-, fue modificado por las autoridades locales de Norteamérica en favor del descubridor o salvador¹⁰⁷. Su base lógico-jurídica es doble y es curiosa.

En primer término, el soberano estadounidense, -el Estado-, tiene el poder inherente (*inherent power*) de hacer valer la propiedad de las cosas recuperadas del mar, pero dicho soberano, -a diferencia de la Corona inglesa-, nunca lo ha hecho. Por tanto, se carece de precedente judicial norteamericano en el que los objetos de los pecios hayan sido reclamados por el Estado norteamericano, de modo que hasta que el Congreso muestre su intención de apropiarse de tales bienes en nombre del poder soberano, los tribunales de los Estados Unidos continuarán favoreciendo al descubridor.

En segundo término, el razonamiento se apoya también en una muy interesante explicación de tipo fiscal: para que el Estado norteamericano pueda apropiarse de los bienes es necesario que una Ley así lo establezca explícitamente, puesto que la atribución de dicha propiedad constituye una fuente de ingresos en favor del soberano estadounidense, es como un tributo. Así se estableció en el célebre caso *Thompson v. United States* y en el no menos conocido caso *United States v. Tyndale*, en el que se debatió en torno a la propiedad de ciertas monedas encontradas en un cuerpo que flotaba el Alta Mar. El Gobierno de los Estados Unidos reclamó las monedas pero el tribunal indicó que: “*hubiera sido necesario que, dentro de sus poderes constitucionales, el Congreso hubiera tomado el control de los bienes discutidos, pero no lo ha hecho. No existe ninguna Ley ni ninguna práctica establecida que permita que el Tesoro de los Estados Unidos para hacerse con dichos bienes, ni que permita que este tribunal ordene que tales bienes sean entregados al Tesoro*”¹⁰⁸.

Es cierto que en algún caso aislado como el que se observa en el fallado en 1956 por la Corte Suprema de Florida, caso *ex rel. Ervin v. Massachusetts Co*, el tribunal se apartó de la regla *American Rule* y apostó por la *British rule* y dio la propiedad de un buque hundido al Estado y para ello invocó expresamente su versión del *Common Law* inglés originario (*one year and a day, British rule*) como base para la decisión. Se trata, sin embargo, de un caso raro y aislado en el que el Estado de Florida tuvo suerte al invocar el antiguo Derecho inglés y en el que concurrieron otras circunstancias: el presunto salvador nunca llegó a recuperar del todo el pecio, nunca tomó posesión pacífica total del mismo, mientras que los habitantes del lugar sí tomaron posesión del mismo, pues lo utilizaban como punto para pescar¹⁰⁹.

¹⁰⁶ J.J. KENNY / R.R. HRUSOFF, “The Ownership of the Treasures of the Sea”, *William & Mary Law Review*, 1967, volume 9 (1967-1968), núm. 2, pp. 383-401, esp. p. 237, nota [30]: “*The best example of this is the divergence between the so-called “British rule”, which states that in the absence of the original owner, property recovered from the sea belongs to the sovereign, and the “American rule”, which holds that, absent the original owner, property recovered at sea belongs to the finder*”. Texto en <https://scholarship.law.wm.edu/wmlr/vol9/iss2/7>.

¹⁰⁷ *Vid. Pollard’s Lessee v. Hagan*, 44 U.S. (3 How.) 212, 229 (1845) y también *United States v. Tyndale*, 116 F. 820, 823 (1st Cir. 1902). Su exégesis, bien ponderada y históricamente muy bien informada, se encuentra magníficamente expuesta en J.J. KENNY / R.R. HRUSOFF, “The Ownership of the Treasures of the Sea”, *William & Mary Law Review*, 1967, volume 9 (1967-1968), núm. 2, pp. 383-401, esp. p. 399: “... *the nations of the earth have never been able to agree on a law to govern ownership of the treasures of the sea. True, there are multi-nation agreements on international waters, but these generally deal with the sea as a highway i.e., as a means of transport, not as a source of property or a repository of valuables*”. Texto en <https://scholarship.law.wm.edu/wmlr/vol9/iss2/7>, esp. p. 393-394.

¹⁰⁸ 62 Ct. Cl. 516, 524 (1926): “*It seems well settled that when a vessel is derelict or abandoned in the navigable waters of the United States or anywhere else it belongs to that person who finds it and reduces it to possession. Congress could undoubtedly provide that the proceeds of derelict and abandoned vessels in the navigable waters of the United States be paid into the Treasury; but no such law has been passed, and until it is the principles of natural law must prevail*”. *Vid. United States v. Tyndale*, 116 F. 820 (1st Cir. 1902): “*The only propositions before us are: First, that the United States have a superior right to the possession of the fund ... we are of the opinion that it would have been appropriate, and within its constitutional powers, for congress to have taken control of this fund; but it has not done so. There is neither any statute nor any settled practice which requires the treasurer of the United States to receive it, or authorizes us to direct that it shall be received by him*”.

¹⁰⁹ *State ex rel. Ervin v. Massahu:et-ts Co.*, 95 So. 2d 902 (Fla. 1956), *cert. denied.*, 355 U.S. 881 (1957): “*We conclude,*

126. En tercer lugar, debe subrayarse que, en realidad, el Derecho norteamericano no concede al *salvor* un *property right* sobre la cosa en toda su extensión, sino que le otorga el derecho a su posesión y a obtener su recompensa. Ahora bien, en ausencia de reclamación por parte del propietario originario del bien o cuando se desconoce quién es el propietario, en verdad, los tribunales admiten que el *salvor* puede disponer del bien a su antojo. Se le otorga una *in specie reward*, lo que, en términos prácticos, supone que puede disponer de los elementos recuperados como si fueran de su entera propiedad.

127. En cuarto término, frente al “derecho de salvamento”, expuesto hasta aquí, el “derecho de hallazgo” que se regula en el Derecho norteamericano (*the law of finds*) es diferente: el hallador dispone de la posesión del bien encontrado y dispone también de un derecho de *ownership* superior a todos los demás derechos que los terceros pudieran tener, con excepción del propietario originario.

De todos modos, el resultado final es muy similar. Aplicar el derecho de salvamento o el derecho de hallazgo conduce a soluciones muy similares, como afirma con toda razón CH. ZYGMUNT TRIAY¹¹⁰.

Debe ponerse de relieve que, en el caso del TITANIC, los tribunales estadounidenses han aplicado las normas norteamericanas de salvamento y no las del hallazgo¹¹¹.

b) La saga judicial del Titanic en los Estados Unidos de América

128. Una primera operación de extracción de restos del pecio del TITANIC fue llevada a cabo por la empresa *Titanic Ventures Limited Partnership* (TVLP) y por el *Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer* en 1987. Ya en ese año 1987 se recogieron unos 1800 objetos del pecio¹¹².

El año 1992 es un momento clave: los tribunales de los EE.UU. declaran que TVLP como la única empresa autorizada a extraer a la superficie objetos de los restos del TITANIC. De todos modos, al estar el pecio en aguas internacionales, se sabe que exploradores franceses, británicos y rusos han descendido al pecio y han extraído restos del mismo hasta tierra firme.

En 1993, la Oficina de Asuntos Marítimos del Ministerio de Equipo, Transporte y Turismo de Francia indicó que *Titanic Ventures* era la propietaria legítima de los artefactos recuperados. A partir de este momento comienza la litigación sobre el pecio del TITANIC. Una auténtica saga judicial que se desarrolla ante los tribunales de los Estados Unidos de América.

También en el año 1993 *Titanic Ventures* vendió sus acciones a una empresa norteamericana, la *RMS Titanic Inc.*, una filial de la empresa *Premier Exhibitions Inc.* Tras varios procesos judiciales, *RMS Titanic Inc.*, fue reconocida como único y exclusivo titular del derecho al salvamento de los restos del naufragio¹¹³. El tribunal de distrito de los Estados Unidos para el Distrito Este de Virginia le concedió la

therefore, that the wreck of the vessel is a “derelict” which, at common law, would belong to the Crown in its office of Admiralty at the end of a year and a day, under the authority of the English cases above cited; that since the property was resting in the territorial waters of the State of Florida... [i]t belongs to the State in its sovereign capacity”.

¹¹⁰ CH. ZYGMUNT TRIAY, *Who is entitled to a shipwreck located in international waters? A contest for the spoils between salvors, the original owners, legitimate heirs, State Governments and the historic preservationists, a dissertation submitted to the Faculty of Law, University of Cape Town, 6 February 2014, p. 22: “In the Titanic, although the courts applied the law of salvage to the wreck and artefacts, the decision to apply salvage law or the law of finds ultimately did not matter. The end result of applying both legal regimes was the same. Under the law of salvage, if no one claims title to the shipwreck or artefacts, the court can award title to the property under the law of finds to pay the award. As there is no owner of the Titanic to provide the salvage award, the court ordered the sale of the collection in a judicial sale to generate revenue for the salvage award. Accordingly, the court awarded title of the artefacts to RMST. The issue of there being no owner to pay the salvage award is a highly likely scenario with a shipwreck, particularly historical ones. When ships sink, insurers are likely to have paid the shipowners and thus becoming the subrogated owners and then this raises the issue of whether there has been abandonment of the vessel”.*

¹¹¹ E. VARNER, “R.M.S. Titanic: Underwater Cultural Heritage’s Sacrifice”, *Journal of Business Law*, June 2012, en <https://ssrn.com/abstract=2132068>, p. 26.

¹¹² *Ibid.* nota anterior, p. 11.

¹¹³ CH. MCGREAL, “US court aims to establish ownership of over \$100m in Titanic artefacts”, 26 octubre 2009, en <https://www.theguardian.com/world/2009/oct/26/titanic-artefact-case>.

propiedad y los derechos de recuperación el 7 junio 1994 en un fallo que declaró que la empresa era el “*salvador con la posesión*” (*salvor-in-possession*) de los restos del naufragio¹¹⁴. Se trataba, naturalmente, de un salvamento sin contrato (*pure salvage*).

129. Otras empresas y particulares han visitado y han extraído piezas del TITANIC. Es notorio, por ejemplo, el caso de la empresa *Ocean Gate*, que fletó el submarino TITAN, que implosionó en la zona el día 19 junio 2023, lo que ocasionó el fallecimiento de todos los tripulantes y pasajeros del submarino¹¹⁵. Otras empresas como *Blue Marble*, británica, *Bluefish*, norteamericana, y *Deep Ocean Expeditions*, británica, han organizado viajes turísticos al TITANIC y se ignora si han podido, también, retirar trozos del pecio, pero es más que probable que haya sido así. Es posible que en el futuro surjan litigios sobre estas piezas de la nave y demás objetos recuperados del fondo del mar.

130. Frente a ello, *RMS Titanic Inc.* ha solicitado con frecuencia a los tribunales de los EE.UU. ser declarada propietaria de todas las otorgara “*el título de propiedad sobre todos los elementos, incluidos los trozos del mismo TITANIC*” que hubieran sido extraídos por otras empresas, o, en su defecto, una compensación económica por su valor que llegaba, aproximadamente, a los 225 millones de dólares. Un tribunal de distrito de los EE.UU. dictó una orden de fecha 2 julio 2004, por la que desestimó las pretensiones de *RMS Titanic Inc.* en cuando a la propiedad de los bienes. La empresa apeló a la Corte de Apelaciones del Cuarto Circuito de los Estados Unidos. En su decisión de 31 enero 2006, el tribunal aplicó la ley de salvamento marítimo estadounidense al pecio del TITANIC y corrigió la decisión del tribunal de distrito. En suma, el tribunal de apelación afirmó que la empresa *RMS Titanic Inc.* es propietaria legítima de las cosas recuperadas que la autoridad francesa admitió que habían sido salvados por la misma. Tales restos tienen un valor de unos 100 millones de dólares¹¹⁶.

131. Un juez de distrito de los EE.UU. pronunció dos decisiones (12 agosto 2010 y 15 agosto 2011) en las que indicó que *RMS Titanic Inc.* era propietaria de los artefactos recuperados como recompensa por el salvamento (*in specie award*)¹¹⁷. Esta atribución de título de propiedad (*title of ownership*) se realizó en ciertas condiciones (*convenants*): la empresa debía tratar con respeto los bienes recuperados del pecio, debía procurar su correcta conservación, y debía también asegurar su adecuada exposición al público. El 12 agosto 2010, la juez REBECCA BEACH SMITH concedió a *RMS Titanic Inc.* el valor justo de mercado por los artefactos extraídos, pero aplazó el fallo sobre su propiedad y las condiciones para su conservación, posible disposición y exposición hasta que se pudiera llegar a una nueva decisión. Con fecha 15 agosto 2011, la jueza SMITH concedió la titularidad de miles de artefactos del TITANIC a la empresa *RMS Titanic Inc.*, objetos que no estaban incluidos en la lista emitida por un tribunal francés relativa al primer grupo de artefactos rescatados. Dictaminó que los objetos sólo podían venderse a una empresa que respete un largo elenco de condiciones y restricciones. La empresa *RMS Titanic Inc.* puede beneficiarse de los objetos mediante exposiciones públicas, como ha sucedido durante años¹¹⁸.

¹¹⁴ *RMS Titanic Inc vs. Haver*, 171 F. 3d 943 (1999) (4th Circuit) USA. *Vid.* T. SCOVAZZI, “The Application of “Salvage Law and Other Rules of Admiralty””, en R. GARABELLO / T. SCOVAZZI (eds.), *The protection of the underwater cultural heritage: before and after the 2001 UNESCO Convention*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2003.

¹¹⁵ O. LAND, “The Titanic wreck: How the world’s most famous maritime tragedy became a billion-dollar industry”, 22 junio 2023, en <https://nypost.com/2023/06/22/how-the-titanic-wreck-became-a-billion-dollar-industry/>; Redacción NIUS, “El multimillonario británico Hamish Harding, uno de los cinco desaparecidos en el sumergible que iba rumbo a los restos del ‘Titanic’”, Madrid, 19 junio 2023, https://www.niusdiario.es/internacional/america-del-norte/20230619/multimillonario-britanico-hamish-harding-precio-pasajeros-horas-oceangate-asi-funcion-sumergible-turistico-desaparecido-titanic_18_09833200.html.

¹¹⁶ CH. MCGREAL, “US court aims to establish ownership of over \$100m in Titanic artefacts”, 26 octubre 2009, en <https://www.theguardian.com/world/2009/oct/26/titanic-artefact-case>. El texto de la decisión legal puede consultarse en <https://web.archive.org/web/20110916032037/http://pacer.ca4.uscourts.gov/opinion.pdf/041933.P.pdf>.

¹¹⁷ E. VARNER, “R.M.S. Titanic: Underwater Cultural Heritage’s Sacrifice”, *Journal of Business Law*, June 2012, en <https://ssrn.com/abstract=2132068>, p. 13; M. WHITE, “Battle continues on fate of relics from doomed ship Titanic”, 24 marzo 2009, en https://www.lehighvalleylive.com/entertainment-general/2009/03/battle_continues_on_fate_of_re.html;

¹¹⁸ T. MCGLONE, “Norfolk judge awards rights to Titanic artifacts”, 16 agosto 2011, en <https://web.archive.org/web/20120322081942/http://hamptonroads.com/2011/08/norfolk-judge-rules-company-gets-title-titanic-artifacts>.

132. La empresa *RMS Titanic Inc.* vendió buena parte de los objetos personales recuperados del pecio a la empresa *Premier Exhibitions*, una compañía radicada en Atlanta, Estados Unidos de América, que es su empresa-madre y que organiza exposiciones relativas al TITANIC por todo el mundo con gran éxito de crítica y público¹¹⁹.

133. En suma, en el caso de litigación ante los tribunales de los Estados Unidos de América, el pecio del TITANIC pertenece a sus propietarios originarios. Visto que éstos no lo han reclamado, entonces pertenece a las empresas aseguradoras de tales bienes, si las hubiere. Si éstas no reclaman los bienes o no existiera seguro sobre los objetos recuperados, los bienes son entregados al salvador de los mismos, que se considera como *owner*, propietario, de los mismos. El Estado norteamericano carece de propiedad sobre tales bienes.

c) Derechos de las compañías aseguradoras sobre el pecio del Titanic

134. En Derecho norteamericano, si los bienes transportados y la nave misma estaban cubiertos por un seguro y los propietarios no han realizado ningún acto para recuperar o reclamar sus bienes, tales bienes pasan a propiedad de las empresas aseguradoras sin que sea preciso que dicha transferencia esté prevista en el contrato de seguro. Esta regla es aplicable al pecio del TITANIC. Parece ser que las empresas aseguradoras del TITANIC (*The Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association*), reclamaron la propiedad de ciertos bienes recuperados por la empresa *RMS Titanic Ltd (salvor)*. Las partes alcanzaron un acuerdo extrajudicial para que *RMS Titanic Ltd* conservara la propiedad y las aseguradoras que reclamaron recibieron una fuerte suma de dinero¹²⁰. No obstante los tribunales norteamericanos no aceptaron este argumento al estimar que se trataba de una mera treta procesal no sustentada por pruebas concluyentes con el solo objetivo de obtener la propiedad de los restos¹²¹.

135. En aplicación de las normas de salvamento marítimo norteamericanas, si los propietarios originales y si las empresas aseguradoras, en su caso, no reclaman la propiedad de los objetos del pecio, el salvador (*salvor*) adquiere el derecho de posesión y también de propiedad de las piezas recuperadas. Éstas se consideran como “cosas perdidas” (*res derelictae*), cosas que han tenido dueño pero que ya no lo tienen.

Vistos los costes de recuperación de los bienes, muy elevados, lo que ha sucedido en los litigios suscitados en los Estados Unidos de América es que los propietarios no han reclamado sus bienes para no tener que afrontar los costes del salvamento. En este sentido, la mayor parte de los tribunales norteamericanos que han intervenido en estos casos han atribuido la posesión y también la propiedad o el derecho a disponer de los objetos recuperados a las empresas de salvamento que han recuperado objetos del pecio. Por tanto, la solución última que ofrece el Derecho norteamericano en relación con la propiedad de los bienes del pecio difiere de la que adoptaría un tribunal español con arreglo a la Ley española. En Derecho español, los bienes que tienen un valor de más de tres mil euros nunca pasan a ser propiedad

¹¹⁹ S. RYAN, “Who owns the Titanic, and who can dive at the wreck?”, 12 septiembre 2023, en <https://www.thejournal.ie/who-owns-the-titanic-and-who-can-dive-at-the-wreck-404369-Apr2012/>.

¹²⁰ “The insurance company which had covered Titanic and which paid out compensation after the vessel sank challenged *RMS Titanic Ltd*, claiming that it owned property from the wreck because it had paid out over them. *The Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association* reached an undisclosed settlement with the company in 2007”, como indica S. RYAN, “Who owns the Titanic, and who can dive at the wreck?”, *TheJournal.ie*, 18 septiembre 2023, <https://www.thejournal.ie/who-owns-the-titanic-and-who-can-dive-at-the-wreck-404369-Apr2012/>. También O. LAND, “The Titanic wreck: How the world’s most famous maritime tragedy became a billion-dollar industry”, 22 junio 2023, en <https://nypost.com/2023/06/22/how-the-titanic-wreck-became-a-billion-dollar-industry/>: “*Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association*, which was undertaken by the *White Star Line*, claimed that it owned property from the vessel because it paid out for them (...) the two companies reached an undisclosed settlement in 2007, the outlet explained”. Y también E. VARNER, “R.M.S. Titanic: Underwater Cultural Heritage’s Sacrifice”, *Journal of Business Law*, June 2012, en <https://ssrn.com/abstract=2132068>, p. 12.

¹²¹ E. VARNER, “R.M.S. Titanic: Underwater Cultural Heritage’s Sacrifice”, *Journal of Business Law*, June 2012, en <https://ssrn.com/abstract=2132068>, p. 14. *R.M.S. Titanic, Inc. v. Wrecked & Abandoned Vessel*, 531 F. Supp. 2d 691, 691-93 (E.D. Va. 2007).

de la empresa de salvamento, sino que deben ser vendidos, en última instancia, en pública subasta. Por el contrario, en Derecho estadounidense, como se ha visto, los elementos recuperados se han entregado en propiedad a las empresas que los han extraído a título de “*in specie award*”.

d) Litigación por los derechos de acceso y filmación del pecio

136. La empresa *RMS Titanic Inc.* también ha solicitado a los tribunales norteamericanos que le fuera concedido una especie de derecho de acceso exclusivo al pecio del TITANIC y un derecho exclusivo a fotografiar y filmar el pecio. En 1999, el Tribunal de Apelaciones del Cuarto Circuito de los Estados Unidos indicó que la ley de salvamento norteamericana no permitía obtener derechos exclusivos para visitar y fotografiar los restos de un naufragio. El tribunal puso de relieve, muy correctamente, que el TITANIC está situado en un lugar ajeno a toda jurisdicción, en aguas internacionales y que por eso no puede limitarse su acceso. Señaló, también, que si *RMS Titanic Inc.* tiene el derecho a salvar objetos del pecio pero sólo eso, de modo que no tiene el derecho a impedir su visita o a que sea fotografiado o filmado. La empresa intentó impedir que JAMES CAMERON filmara el pecio e incluyese la grabación en su famosa y oscarizada película de 1997, pero los tribunales dieron la razón al director cinematográfico y éste grabó imágenes del Titanic que pueden verse en la película¹²².

e) Litigación por la radio Marconi del Titanic

137. Muy relevante ha sido la litigación por el derecho a extraer la radio original de MARCONI que transportaba el TITANIC, la radio desde la que se enviaron los mensajes de socorro que no tuvieron un final feliz¹²³. La sentencia *R.M.S. TITANIC, INC., Successor-in-interest to Titanic Ventures, limited* dictada por el Tribunal de Distrito de Virginia Este (EE.UU.), Norfolk Division, de fecha 18 mayo 2020 arranca del hecho de que la empresa *RMS Titanic* fue nombrada “salvador en posesión” de los restos del TITANIC en 1994 y que ha cumplido con la ley en sus numerosas inmersiones al pecio¹²⁴. Declara el tribunal que el aparato de radio Marconi tiene un importante valor histórico, educativo, científico y cultural por ser el aparato utilizado para hacer llamadas de socorro mientras el TITANIC se hundía y que tal aparato se está deteriorando gravemente en la Suite Marconi y podrían perderse de modo definitivo. *RMS Titanic* presentó un plan de recuperación del dispositivo Marconi y de los objetos asociados al mismo y el tribunal no aprobó, de modo que la empresa fue autorizada a cortar el casco del Titanic del modo menos agresivo, sólo lo necesario para acceder a la Suite Marconi y separar del pecio el dispositivo inalámbrico Marconi y los artefactos asociados. La extracción de la radio no pudo ejecutarse en la fecha prevista (2020) debido al COVID-19, pero la empresa sigue estando autorizada a dicha extracción. Ello ha generado una nueva derivación del litigio, pues el Gobierno de los EE.UU. sostiene que la empresa debe solicitar y obtener una nueva autorización para llevar a cabo la expedición y la extracción de la radio. Pronto se sabrá el resultado. Porque el TITANIC puede que se haya hundido hace más de cien años, pero continúa su navegación infinita por los tribunales de Justicia.

¹²² S. RYAN, “Who owns the Titanic, and who can dive at the wreck?”, 12 septiembre 2023, en <https://www.thejournal.ie/who-owns-the-titanic-and-who-can-dive-at-the-wreck-404369-Apr2012/>.

¹²³ Texto en: <https://casetext.com/case/rms-titanic-inc-v-wreched-abandoned-vessel>. Sobre el caso y al reacción contraria del Gobierno de los EE.UU. puede verse: ABC, “EE. UU. emprende acciones legales para detener una expedición para recuperar objetos del Titanic en 2024”, 31 agosto 2023, <https://www.abc.es/cultura/emprende-acciones-legales-detener-expedicion-recuperar-objetos-20230831115305-nt.html>.

¹²⁴ CH. MCGREAL, “US court aims to establish ownership of over \$100m in Titanic artefacts”, 26 octubre 2009, en <https://www.theguardian.com/world/2009/oct/26/titanic-artefact-case>: “A Virginia court today began a hearing to decide the fate of thousands of artefacts recovered from the wreck of the Titanic estimated to have a monetary value of more than a \$100m (£61m) but described by American officials seeking to protect the find as “historical treasure” as worth far more than a dollar figure”.

IV. Reflexiones finales

138. El TITANIC es una cápsula del tiempo. Encerrados en su interior yacen diversos secretos que recuerdan al jurista grandes verdades de Derecho internacional privado, que se mantienen firmes frente al paso del tiempo bajo las heladas aguas del Atlántico Norte.

Primera. Se carece de una regulación internacional sobre la propiedad de los bienes que integran un pecio. Los convenios existentes sólo se ocupan de aspectos de Derecho Público relativos a los restos de naufragios. Sin embargo, este enfoque resulta insuficiente, porque los bienes escasos se protegen mejor con la propiedad privada que con la propiedad pública o con la idea de “patrimonio común de la Humanidad”. La tragedia de los comunes sigue viva. Al final, la litigación sobre la propiedad privada de los pecios es inevitable, porque si el TITANIC tiene un dueño estará convenientemente protegido.

Segunda. El Derecho internacional privado es un sistema de soluciones de carácter relativo. El Reino Unido, los Estados Unidos de América y España disponen, cada uno, de su propio sistema de Derecho internacional privado. En consecuencia, litigar ante unos u otros tribunales cambia el resultado final sobre la propiedad de los objetos del pecio del TITANIC.

Tercera. El Derecho internacional privado español otorga al Estado español la propiedad de los bienes del pecio del TITANIC que pertenecían a ciudadanos españoles y que nadie ha reclamado. El resto de los bienes pertenecen a sus propietarios originarios, que pueden haberlos abandonado a las empresas aseguradoras. Si nadie reclama los bienes, no se atribuye al salvador la propiedad de los bienes. Éstos se venderán en pública subasta.

Cuarta. El Derecho internacional privado británico reconoce la propiedad del pecio en favor de su propietario originario. Si dicho sujeto no reclama sus objetos, pueden ser reclamarlos por la Corona británica. Si ello tampoco sucede, se venderán y se cubrirán los gastos generados por las operaciones de salvamento. El salvador no adquiere la propiedad de los bienes recuperados.

Quinta. El Derecho internacional privado norteamericano indica que si los propietarios originales y si las empresas aseguradoras, en su caso, no reclaman la propiedad de los objetos del pecio, el salvador (*salvor*) adquiere la posesión y la propiedad de las piezas recuperadas, que se consideran “cosas perdidas” (*res derelictae*).

Sexta. Para cumplir el sueño de los grandes juristas italianos que crearon el Derecho internacional privado en el siglo XII es preciso que éste pueda realizar apropiadamente su función. Es una tragedia que el Derecho internacional privado siga siendo, en buena medida, Derecho nacional y que, precisamente por ello, las soluciones al asunto de la propiedad del pecio del TITANIC varíen de Estado a Estado. Esa situación incita a la carrera a los tribunales, al *Forum Shopping* y a las conductas procesales estratégicas, puyes todo depende cuáles sean los tribunales que conozcan del asunto.

139. Un homenaje a la figura de ALFONSO-LUIS CALVO CARAVACA siempre se quedará pequeño. Sin embargo, el poliédrico análisis de la propiedad del pecio del TITANIC muestra una utilidad singular, pues, por su complejidad, representa un desafío muy elevado para todo experto en Derecho. La carrera académica y personal de ALFONSO-LUIS CALVO CARAVACA prueba que, para un jurista motivado que cuenta con la fuerza del estudio constante como su aliado, no hay ningún desafío que resulte imposible. El esfuerzo y la motivación, la pasión y el método conducen, siempre, a la victoria como destino final.