

Comentario del Observatorio de Derecho Internacional con relación al Galeón San José

El pasado 5 de diciembre de 2015, el presidente colombiano, Juan Manuel Santos, anunció públicamente el encuentro del Galeón San José en territorio colombiano. Este pecio de bandera española traía carga principalmente de Perú, y atravesaba la costa Caribe colombiana cuando fue hundido por una embarcación inglesa, en 1708.

¿A quién pertenece el pecio? ¿Quién puede hacer el rescate? ¿De qué tipo de bienes estamos hablando? ¿Hay lugar a algún tipo de reclamación internacional en relación con la embarcación y su carga?

Estos son algunos de los cuestionamientos que pueden presentarse ante este tipo de situaciones, de las que surgen varios aspectos de interés. En el plano jurídico, son dos los cuerpos normativos principales a los que debe acudir para explorar las respuestas relacionados con estos asuntos y que tienen puntos de contacto con la cultura, el patrimonio, la propiedad, el ‘rescate’ o salvamento de embarcaciones y su carga, así como con la intervención que se haga sobre ellos.

Lo primero que debe afirmarse es que tanto el derecho marítimo (no derecho del mar), también conocido como ‘derecho de almirantazgo’, como las disposiciones de patrimonio cultural sumergido o subacuático (según la posición que se asuma) regulan varios de los aspectos relacionados con este asunto. Tangencialmente, el derecho del mar (que hace parte del derecho internacional público a diferencia del derecho marítimo que es más cercano al derecho internacional privado) cobra importancia en este tema a efectos de la ubicación del pecio a partir de las delimitaciones dadas por este derecho.

En esta medida, las discusiones encaminadas a dar respuesta a los referidos interrogantes girarán entre el derecho de almirantazgo y el del patrimonio cultural sumergido, principalmente. Refiriéndose el primero a la regulación de las relaciones y situaciones que tienen su origen en las actividades marítimas en aguas navegables y que ha sido desarrollado por las cortes de almirantazgo desde un contenido tanto sustancial como procedimental, especialmente en los países del *common law*; y el segundo, en términos de la Convención de la Unesco, a “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”.¹

Ahora bien, ambos cuerpos normativos tienen un componente doméstico y otro internacional. A nivel internacional, en materia de salvamento de embarcaciones, existe el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989; de manera más reciente el patrimonio cultural subacuático busca ser regulado por la Convención sobre Patrimonio Cultural Subacuático de 2001. A su vez, a nivel interno, si bien Colombia no cuenta con una normatividad específica en materia de derecho marítimo, tanto el Código de Comercio como el Código Civil regulan actividades y figuras propias de este derecho. Así, encontramos actividades como la asistencia y el salvamento de bienes, que para efectos internos implican auxiliar a otra nave “en peligro de pérdida” o “una vez ocurrido el siniestro”, respectivamente, y la figura de especies náufragas regulada por el Código Civil, que serán aquellas que encontrándose en situación de naufragio se consideran que tienen un dueño aparente o conocido. Específicamente en materia de patrimonio cultural sumergido (PCS), en el año 2013 se expidió en Colombia la Ley 1675 de 2013, que regula distintos aspectos de este tipo de patrimonio. Como Colombia no es Estado parte de la Convención de la Unesco de 2001, no existe disposición normativa distinta a la interna que regule el PCS cuando este se encuentra en territorio colombiano.

Aspecto que cobra relevancia cuando se evidencia la posibilidad de que un tercer Estado busque una reclamación sobre la embarcación y su carga. Este podría ser el caso de España, de cuya bandera es el Galeón. Si bien a la fecha no existe certeza sobre la intención de reclamación, sí hay dos puntos evidentes que se deben tener en cuenta. Por un lado, España ha tendido a través de la historia a reclamar los navíos de su bandera que se han encontrado sumergidos. Esta reclamación no se ha basado en un criterio de territorio o de hallazgo, sino que principalmente ha girado en torno al criterio de la nacionalidad de la embarcación. Así lo hizo en el caso de ‘Las Mercedes, que fue encontrada por una compañía de salvamento estadounidense cerca al estrecho de Gibraltar. En este caso, si bien el alegato fue acogido en las cortes de Estados Unidos en razón a la existencia de un acuerdo bilateral entre ambos Estados, el punto definitorio fue la nacionalidad de la embarcación; criterio de determinación central establecido en el referido

¹ Convención de la Unesco sobre el Patrimonio Cultural Subacuático, artículo 1.1, literal a.

acuerdo. Por otro lado, es claro que, en relación con Colombia, no existe ninguna posibilidad jurídica de que el Galeón San José y su carga deban ser entregados a otro Estado. No solo Colombia no hace parte de ningún tratado multilateral que regule la materia, ni cuenta con un acuerdo bilateral con posibles Estados interesados, sino que su legislación interna dispone que todo bien que constituya patrimonio cultural sumergido que se encuentre ubicado dentro del territorio colombiano le pertenece a este Estado y tiene las características de inalienable, imprescriptible e inembargable.

Finalmente, queda el cuestionamiento respecto a actividades de exploración, hallazgo, rescate o ‘salvamento’ e intervención que pueden recaer sobre la embarcación y su cargamento. Tratándose de bienes que constituyan PCS (no necesariamente toda la carga del Galeón San José tiene esta naturaleza jurídica), conforme a la Ley 1675 de 2013 y su Decreto Reglamentario 1698 de 2014, estas actividades requieren autorización por parte del Estado; en caso de que el hallazgo sea fortuito, se establece el deber de informar oportunamente a la autoridad civil o marítima más cercana. En esta medida, se evidencia nuevamente que la regulación al respecto recae exclusivamente en el Estado colombiano y se rige bajo su normatividad interna. Sin embargo, se mantiene un interrogante respecto a los posibles derechos que pueden ostentar compañías estadounidenses, como Sea Search Armada, que desde la década de los ochenta vienen afirmando el hallazgo del Galeón. La batalla jurídica que ha mantenido esta compañía contra el Estado colombiano se ha presentado en tres escenarios distintos, en Colombia, en Estados Unidos y en el Sistema Interamericano de Protección de Derechos Humanos (SIDH). Actualmente, el pleito ante el SIDH sigue pendiente y, por lo tanto, a la fecha resta esperar si el caso llegará ante la Corte Interamericana de Derechos Humanos, y si la compañía buscará otra instancia de reclamación ante el ‘reciente’ hallazgo.

Andrea Mateus Rugeles
Profesora de Carrera Académica
Miembro del Observatorio de Derecho Internacional