Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid, vol. 19, 2015, pp. 47-77

1. INTERNACIONALIZACIÓN DE LA PROTECCIÓN DE LOS BIENES CULTURALES

PATRIMONIO CULTURAL SUBACUÁTICO ESPAÑOL ANTE TRIBUNALES EXTRANJEROS O INTERNACIONALES: LOS CASOS DE LA *MERCEDES* Y DEL *LOUISA*

Mariano J. AZNAR GÓMEZ (1)

Resumen

Diversos asuntos clave han sacudido en la última década la cuestión de la protección del patrimonio cultural subacuático en España. En particular dos –el expolio de la fragata Mercedes frente al Algarve portugués y el expolio desde el buque Louisa en la Bahía de Cádiz– han protagonizado un renovado interés por la protección de un legado arqueológico demasiado olvidado en nuestro país. Ambos casos han sido judicializados: el primero ante los tribunales de los Estados Unidos de América y el segundo ante el Tribunal Internacional para el Derecho del Mar. En ambos casos las decisiones judiciales han sido favorables a España, confirmando en particular dos cuestiones –la aplicación del principio de inmunidad a los buques de Estado hundidos y la competencia soberana del Estado ribereños sobre su mar territorial en la protección del patrimonio cultural subacuático– que refuerzan la posición española en ese ámbito en particular. Sin embargo, aún se requieren más esfuerzos políticos y legislativos en orden a mejorar significativamente la protección del patrimonio cultural subacuático por España en sus aguas y más allá de las mismas.

Palabras clave

Patrimonio cultural subacuático, derecho del mar, inmunidad de jurisdicción, competencias del Estado ribereño, Tribunal Internacional sobre el Derecho del Mar, Derecho internacional.

---

(1) Catedrático de Derecho internacional público y Relaciones internacionales de la Universitat Jaume I de Castellón (maznar@uji.es). El autor de este trabajo ha tenido la suerte y el honor de colaborar con el Gobierno de España en la resolución de ambos casos: en el primero a través de la presentación de informes y opiniones; y en el segundo actuando como Consejero-Abogado ante el Tribunal Internacional de Derecho del Mar. En cualquier caso, las opiniones expresadas en este trabajo lo son a título exclusivamente personal y en modo alguno comprometen al Reino de España.

Este trabajo se ha elaborado en el marco del Proyecto «Bases para articular una respuesta jurídica eficaz contra el expolio arqueológico» (Ref. DER2013-48826-R) del Programa Estatal de Investigación, desarrollo e innovación orientada a los retos de la sociedad, convocatoria 2013.

Key words

Underwater cultural heritage, law of the sea, jurisdictional immunity, rights of the-coastal State, International Tribunal for the Law of the Sea, International Law.

SUMARIO: I. Introducción; II. Los hechos: 1. El asunto *Mercedes*; 2. El asunto *Louisa*. III. Las aportaciones más relevantes de ambos casos: 1. La aplicación del principio de inmunidad: A. Incidencia del asunto de la *Juno* y *La Galga*; B. La confirmación de la posición legal; C. La inmunidad en el asunto *Mercedes*; 2. Las competencias del Estado ribereño: A. Los argumentos de las Partes; B. La decisión del Tribunal. IV. Reflexiones finales.

I. **INTRODUCCIÓN**

La primera década del siglo XXI se ha caracterizado por una revitalización importante de la protección del patrimonio cultural subacuático en España: en el plano político se ha adoptado el Plan Nacional para la protección de dicho patrimonio, acompañado de la redacción de un *Libro Verde* al respecto (2); en el plano jurídico, el 6 de junio de 2005, España ratificó la *Convención UNESCO sobre la protección del patrimonio cultural subacuático*, de 2 de noviembre de 2001 (3); y en el plano judicial hemos asistido a dos procesos en los que España ha tenido que defender internacionalmente sus derechos y obligaciones relativos a la protección de su patrimonio cultural subacuático.

Este trabajo se centra en este último aspecto: en los procesos judiciales alrededor, de un lado, de la destrucción de un pecio –el del *Nuestra Señora de las Mercedes* (la *Mercedes*)– por parte de una compañía cazatesoros y sustanciado ante los tribunales de los Estados Unidos de América; y, de otro, el proceso alrededor de diversas actividades contra el patrimonio cultural subacuático cometidas en aguas jurisdiccionales españolas desde un buque con bandera de San Vicente y las Granadinas –el *M/V Louisa* (el *Louisa*)– y discutido ante el Tribunal internacional de derecho del Mar (TIDM). En ambos casos –conocidos igualmente como «asunto *Odyssey*» y «asunto Bahía», aunque en este trabajo los denominaremos abreviadamente «asunto *Mercedes*» y «asunto *Louisa*»– se están sustanciando procesos penales ante los tribunales de justicia

(2) Véase el texto del *Libro Verde* en el siguiente vínculo electrónico del Ministerio de Cultura: http://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/areas-cultura/patrimonio/mc/libroverde/presentacion.html.

(3) *BOE* de 5 de marzo de 2009. En la fecha de culminación de este trabajo, son 48 los Estados parte en dicha Convención. Sobre la misma puede verse nuestro trabajo «La Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático, de 2 de noviembre de 2001», *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 54(1), 2002, pp. 475-481.

españoles, de los cuales no nos ocuparemos en este trabajo. (4) Nos centraremos exclusivamente en los aspectos más relevantes durante su discusión ante los tribunales estadounidenses y el TIDM respectivamente. Para ello, tras un breve recordatorio de los hechos alrededor de uno y otro caso, expondremos las aportaciones jurídicas más significativas de ambos procesos para concluir con unas reflexiones alrededor del futuro de la protección del patrimonio cultural subacuático español.

Debe tenerse en cuenta que, particularmente en el asunto *Mercedes*, una importante carga argumental opera en el ámbito del *salvage law* y del derecho procesal norteamericano. Tan solo aquellos aspectos relevantes en relación con el Derecho internacional público serán analizados. No entraremos, pues, a analizar cuestiones esencialmente pertenecientes al Derecho internacional privado salvo que incidan directa o tangencialmente con el desarrollo del Derecho internacional público.

II. **LOS HECHOS**

1. EL ASUNTO MERCEDES

Odyssey Marine Exploration, Inc. (*Odyssey* de ahora en adelante) es una empresa norteamericana buscadora de «tesoros» sumergidos. Desde 1995 merodeaba por las costas españolas con información recogida en los archivos navales e históricos, pero también con información recogida y proporcionada por otras fuentes, especialmente británicas. A finales de 2002 se tuvo conocimiento del acuerdo secreto que *Odyssey* había firmado el 27 de septiembre de ese mismo año con el Ministerio de Defensa británico con el objeto de encontrar y recuperar la carga del navío inglés HMS *Sussex*, hundido en 1694 en aguas cercanas al Estrecho de Gibraltar (5).

Odyssey operaba, pues, de acuerdo con el Gobierno británico pero en aguas bajo soberanía o jurisdicción españolas. Debía, por lo tanto, adecuar sus actividades a la legislación española no obstante reconocerse por parte de España que, de tratarse efectivamente de un buque de guerra inglés, el título de propiedad sobre los restos seguiría estando en manos británicas. Sin embargo, junto a diversas «interferencias» entre distintos departamentos ministeriales y autonómicos en España (y acaso aprovechándose de ello), *Odyssey* incumplió sistemáticamente los protocolos arqueológicos y permisos administrativos otorgados hasta que, llegado un determinado momento, no se le volvió a conceder permiso o autorización algu-

(4) Sobre estos procesos, en el asunto *Odyssey* puede verse Ortiz Sánchez, M. y Albert Muñoz, M.M.: «La protección del patrimonio arqueológico subacuático, competencias sancionadoras de la Comunidad Autónoma de Andalucía: Caso Odyssey», *Revista Andaluza de Administraciones Públicas*, núm. 79, 2011, pp. 155-168.

(5) Sobre este tema puede verse Dromgoole, S., «Murky waters for government policy: the case of a seventeenth century British warship and ten tonnes of gold coins», *Marine Policy*, núm. 28, 2004, pp. 189-198; y nuestro trabajo «Algunos problemas jurídicos alrededor del H.M.S. *Sussex*», en Pérez, J. y Pascual, G. (eds.), *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo. Actas V Jornadas Internacionales de Arqueología Subacuática*, Servicio de Publicaciones de la Universitat de València, Valencia, 2007, pp. 537-550.

na. Además, la cuestión se complicó particularmente desde el momento en que *Odyssey* empezó a operar desde el puerto de Gibraltar, con el apoyo de las autoridades de la Roca y del Gobierno británico.

Durante los siguientes años, la compañía cazatesoros siguió incomprensiblemente operando en aguas españolas, escudándose a veces en que operaba en las así llamadas «aguas gibraltareñas», lo cual explica cierta «prudencia» por parte española (6). En todo caso, el *Odyssey Explorer* –buque principal de la compañía– empezó igualmente a operar en aguas más allá de las aguas bajo jurisdicción española (7). De hecho trasladó parte de sus pesquisas a poniente del Estrecho de Gibraltar donde, a comienzos de 2007, empezó a explorar una amplia zona especialmente rica en yacimientos subacuáticos por ser la zona general de aproximación al puerto de Cádiz de las «Flotas de Indias». Operando fundamentalmente en la plataforma continental portuguesa (8), el 18 de mayo de 2007 anunció la extracción y transporte en dos vuelos de 16 de abril y 17 de mayo desde el aeropuerto de Gibraltar al de Tampa (Florida) de una carga aproximada de casi 600.000 monedas (alrededor de 17 toneladas) mayoritariamente de plata y algunas de oro, junto con otros materiales arqueológicos. Previamente, el 9 de abril de 2007, había depositado una demanda ante el tribunal del *Middle District of Florida* en Tampa en la que solicitaba le fueran reconocidos los derechos de hallazgo y salvamento sobre los restos recuperados y trasladados a Florida (9). Denominó la operación con la clave *Black Swan* pero desde el inicio todo apuntaba a que se trataba de los restos de la *Mercedes*.

---

(6) Véase, no obstante, nuestra primera reflexión final *infra* IV(1).

(7) Recordar básicamente que, según las reglas generales del Derecho internacional del mar y nuestro derecho interno, España ejerce jurisdicción sobre el patrimonio cultural subacuático hasta un límite exterior distante 24 millas náuticas contadas desde la línea de base (nuestra zona contigua). A este respecto puede verse nuestro trabajo «The Contiguous Zone as an Archaeological Maritime Zone», *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 29, 2014, pp. 1-51. Sin embargo, nuestra legislación cultural –en particular la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español (*BOE* n.º 155, de 29 de junio de 1985)– extiende exorbitantemente la jurisdicción española hasta el límite exterior de nuestra plataforma continental, esto es, hasta las 200 mn contadas igualmente desde la línea de base (art. 40.1).

(8) *Odyssey* se negó entonces –y aún se sigue negando– a hacer público la localización exacta del hallazgo y saqueo. Las coordenadas exactas solo fueron entregadas en sobre lacrado al juez del Tribunal de Tampa que conoció del asunto, generando –junto con otras actitudes de *Odyssey* y los letrados que la representaron– la queja de España por mala praxis que finalmente hicieron suya los tribunales estadounidenses, condenándoles el 25 de septiembre de 2013 al pago en costas y multa por mala fe y abuso en el litigio por un importe superior a 1 millón de dólares de los EEUU [Doc. 364], disponible electrónicamente en http://law.justia.com/cases/federal/district-courts/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/364/.

Para la fase del proceso ante el Tribunal de Distrito de Tampa, Florida (*District Court*), la totalidad de los documentos citados a continuación se encuentran disponibles electrónicamente en el motor de búsqueda de http://dockets.justia.com/docket/florida/flmdce/8:2007cv00614/197978/. Para su cita abreviada en este trabajo, incluiremos un número (cuando haga falta entre corchetes) que hace referencia a la numeración en ese motor de búsqueda: ej. *Mercedes*, Doc. XXX.

(9) A petición de *Odyssey*, el Tribunal de distrito nombró a la compañía «substitute custodian» de los restos. Decisión de 13 de abril de 2007 [Doc. 8].

Algunos objetos quedaron en Gibraltar, en una oscura maniobra de *Odyssey*, que el juez tuvo que corregir en dos decisiones de 20 de marzo [Doc. 311] y 30 de mayo de 2012 [Doc. 330]. Llamativamente (y como muchos nos temíamos), algunos de los objetos dejados en Gibraltar y no devueltos inicialmente a España evidenciaban aún más la pertenencia de los mismos a la tripulación y el pasaje a bordo de la *Mercedes.*

En efecto: tal y como quedó claro a lo largo del proceso [de hecho las decisiones de los tribunales estadounidenses así lo confirmaron (10)], el yacimiento arqueológico saqueado era el que contenía los restos dispersos de la fragata española *Nuestra Señora de las Mercedes*, hundida el 5 de octubre de 1804 por una escuadra inglesa en la Batalla del Cabo de Santa María. Formando parte de una escuadra al mando del brigadier José de Bustamante y Guerra, la *Mercedes* había zarpado hacia Cádiz el 9 de agosto de ese año desde Montevideo, proveniente del puerto de El Callao. En su hundimiento fallecieron 249 personas y fue causa de la declaración de guerra al Reino Unido por parte de España el 14 de diciembre de 1804 (11).

A lo largo del proceso se personaron la República de Perú –alegando que, de tratarse de la *Mercedes*, la carga de la Corona Española a bordo les pertenecía por «haberse originado en el Perú»– y unos presuntos herederos de aquellos que pusieron caudales a bordo de la *Mercedes* para que la Armada los repatriara a España.

A partir de ese momento, se inició un litigio antes los tribunales estadounidenses que ha generado una abundante literatura –menos científica de lo deseado– y, sobre todo, una redefinición de algunos de los parámetros jurídicos con los que evaluar tales supuestos. Las decisiones de los tribunales estadounidenses han sido, esencialmente, cinco:

– el 3 de junio de 2009, el *Report & Recommendation* dictado por el «Magistrate Judge» Mark A. Pizzo (12);
– el 22 de diciembre de 2009, la sentencia de la Corte de Distrito dictada por el juez Steven D. Merryday (13);
– el 21 de septiembre de 2011, la sentencia de la Corte de Apelación del 11.º Circuito de los Estados Unidos (14);
– el 29 de septiembre de 2011, la misma Corte de Apelación rechazó el recurso *En Banc* presentado por Odyssey (15); y

---

(10) Como la Corte de Apelación del 11.º Circuito tuvo ocasión de afirmar con rotundidad, «the evidence in the record fully supports the finding of the district court that the res is the *Mercedes* for the purposes of sovereign immunity». *Odyssey Marine Exploration, Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel*, 657 F.3d 1159 (11th Cir. 2011) [Doc. 286, p. 30].

(11) Sobre los aspectos históricos y arqueológicos del naufragio, puede verse Blanco Núñez, J.M., «La tragedia de las fragatas de Bustamante y la declaración de guerra contra Inglaterra», *Revista General de Marina*, 2005, pp. 67-78; y Viera de Castro, F.: «O naufragio da fragata española Nuestra Señora de las Mercedes», *Revista Portuguesa de Arqueología*, núm. 1, 1998, pp. 219-230.

(12) Doc. 209. Para asegurar una escrupulosa atención al caso, en Tampa se siguió una especie de «doble instancia» al referir el estudio de toda la documentación y argumentaciones al Magistrado Pizzo, quien finalmente elevaría su informe con recomendaciones al Juez Merryday, autor de la sentencia de la Corte de Distrito.

(13) Doc. 270.

(14) *Odyssey Marine Exploration, Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel*, 657 F.3d 1159 (11th Cir. 2011) [Doc. 286].

(15) Un recurso de *Rehearing* y *En Banc* pretende que la Corte de Apelaciones, compuesta por una quincena de jueces pero que actúa habitualmente en sala de tres jueces, revise la decisión de una de esas salas por parte de toda la Corte cuando se estime que dicha decisión quebraría la unidad jurisprudencial de la Corte. Ello es relevante desde el punto de vista del proceso por cuanto, unido a la «doble instancia» de la Corte de Distrito (la decisión, primero, del Magistrado Pizzo y, después, del juez Merryday), el

– el 24 de mayo de 2012, el Tribunal Supremo de los Estados Unidos rechazó el recurso *In Certiorari* presentado por *Odyssey*, Perú y los supuestos herederos (16).

La decisión –que reconoce el derecho de España a recuperar la carga ilícitamente extraída del fondo marino por parte de *Odyssey*– ya es firme e, incluso antes de que el Tribunal Supremo tomara su decisión, el 25 de febrero de 2012 retornó a España la gran mayoría de la carga expoliada.

2. EL ASUNTO *LOUISA*

El 9 de junio de 2004, dos conocidos cazatesoros basados en España concluyeron con una empresa estadounidense –*Sage Maritime Scientific Research, Inc.* (*Sage* de ahora en adelante)– un acuerdo en el que aparentemente acordaban la exploración y estudio de formaciones geológicas marinas pero que encubría un acuerdo para la búsqueda y comercialización de objetos pertenecientes al patrimonio cultural subacuático localizado en zonas de la Bahía y el Golfo de Cádiz (17). Una vez concluido este acuerdo y a través de una empresa filial, *Sage* adquirió un buque (el M/V *Louisa*), construido en 1962, comprado y operado previamente por diversas empresas como motonave de pasaje y carga, y que había navegado con los pabellones del Reino Unido (de 1962 a 1994) y de Belice (de 1994 a 1999) antes de hacerlo bajo el pabellón de San Vicente y las Granadinas desde 1999 hasta los acontecimientos aquí relatados. El *Louisa* no estaba preparado ni pertrechado (como no lo estaba su tripulación) para llevar a cabo exploraciones geofísicas marinas. Aun así, en agosto de 2004, *Sage* despachó el buque hacia la Bahía de Cádiz adonde arribó el 20 de agosto. A partir del 29 de octubre de 2004, el *Louisa* atracó en el muelle comercial de El Puerto de Santa María (dependiente de la autoridad portuaria de Cádiz) de donde ya no se movió: *Sage* y el personal que operaba el *Louisa* se habían dado cuenta de que el buque tenía mucho calado y poca maniobrabilidad para operar en las aguas donde querían moverse. Por ello, en febrero de 2005, la compañía estadounidense adquirió un segundo barco –el *Gemini III*–, cuyo pabellón nunca se aclaró pero desde el que operaban para la búsqueda de material arqueológico en aguas españolas (18). Para ello, se instalaron a popa unos deflectores a través de los cuales el agua a presión generada por las hélices del barco removía el fondo marino, dejando al descubierto las capas inferiores de dicho fondo sin cautela arqueológica alguna (19).

---

caso ha sido analizado y revisado por cuatro instancias, a la que finalmente se añadió el Tribunal Supremo que no entendió necesario revisar *in certiorari* la sentencia de la Corte de Apelación.

(16) *Odyssey Marine Exploration, Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel*, 657 F.3d 1159 (11th Cir. 2011), cert. denied, 132 S. Ct. 2379 (2012).

(17) El texto de este contrato (así como el resto de documentos citados a continuación) puede verse en la web del Tribunal Internacional para el Derecho del mar (TIDM) disponible en <www.itlos.org>. Para el contrato en particular, véase http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_18_merits/docs_SVG_after_hearing_E_only.pdf.

(18) Al final de cada día, el *Gemini III* quedaba abarloado al costado de estribor del *Louisa*, salvo en algunas jornadas que iba a reparaciones a *Puerto Sherry*, un puerto deportivo cercano a El Puerto de Santa María.

(19) Esta maniobra es bien conocida y utilizada por los cazatesoros en todo el planeta. Las fotos del *Louisa* y el *Gemini III* (con los deflectores instalados) pueden verse en la web del TIDM.

A través de sus socios y colaboradores en España, *Sage* había obtenido por persona interpuesta una serie de permisos de la Dirección General de Costas para llevar a cabo presuntas prospecciones de gas e hidrocarburos en dos zonas bien delimitadas, siempre en aguas interiores o territoriales españolas (20). Las zonas solicitadas eran zonas arqueológicas bien conocidas en donde se encontraban restos, entre otros, de la flota de Marcos del Puerto (1656), hundida en su retorno a España y cargada entonces supuestamente con materiales preciosos. Todo ello, unido a las actividades sospechosas de los buques y las tripulaciones, provocó que se presentara una denuncia el 14 de octubre de 2005 ante el Juzgado de Instrucción nº. 4 de Cádiz y que se iniciara una instrucción criminal al respecto, nutriéndose esta última tanto de las pesquisas de la Guardia Civil como de las investigaciones llevadas a cabo por parte de Centro de Arqueología Subacuática de Andalucía. Como resultado, el Juez predeterminado decidió finalmente la inmobilización y requisa el 1 de febrero de 2006 del *Louisa*, del *Gemini III* así como la detención de sus tripulaciones y otras personas implicadas, bajo la acusación de cometer delitos de expolio y de tenencia ilegal de armas de guerra (21). A bordo se encontraron diversos objetos arqueológicos, material para su búsqueda y extracción, y otros pertrechos que nada tenían que ver con la búsqueda de hidrocarburos pero sí –y mucho– de material arqueológico sumergido.

A partir de ese momento se inició un proceso penal ante los tribunales españoles que a la fecha de entrega de este trabajo aún perdura. Lo llamativo del asunto, empero, ocurrió cuatro años después de la detención del *Louisa.* El 15 de octubre de 2010, San Vicente y las Granadinas informó al TIDM del nombramiento de agente y co-agentes ante dicho Tribunal. El 22 de noviembre de 2010 –esto es, *después* del nombramiento de agentes y co-agentes–, San Vicente y las Granadinas aceptó la jurisdicción del TIDM según el artículo 287 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CNUDM) (22). Al día siguiente (23), San Vicente presentó una demanda contra España acompañada de una solicitud de medidas provisionales *ex* artículo 290(1) CNUDM con las que pretendía que España entregara los barcos y sus pertrechos al Estado de pabellón.

---

(20) El primer permiso data del 5 de abril de 2004 y los siguientes, con ligeras variaciones, de enero a noviembre de 2005. Se pretendió usar otro barco más —el *Maru-K-III*— que, sin embargo, no se autorizó y fue igualmente detenido más adelante.

(21) A bordo del *Louisa*, y sin declarar su existencia a las autoridades portuarias españolas, se encontraron varios fusiles de asalto y otras armas, presuntamente para autodefensa, pero cuya no declaración en puerto supuso también la acusación penal de tenencia ilícita de armas de guerra.

(22) *BOE* núm. 39, de 14 de febrero de 1997. España había depositado su declaración de aceptación de la jurisdicción del TIDM el 19 de julio de 2002 (*BOE* núm. 170, de 17 de julio de 2003).

(23) España, al contario de lo que hizo al aceptar en 1990 la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia (CIJ), no incluyó en su declaración de aceptación de jurisdicción del TIDM una cláusula de exclusión de demandas sorpresivas como la de San Vicente y las Granadinas. Urge, pues, añadir a esta última dicha cláusula en el sentido de excluir «controversias en las que la otra parte o partes hayan aceptado la jurisdicción obligatoria del Tribunal con menos de doce meses de antelación a la fecha de presentación de la solicitud escrita incoando el procedimiento correspondiente ante el Tribunal», tal y como aparece en nuestra Declaración unilateral de aceptación de la jurisdicción obligatoria del Tribunal Internacional de Justicia.

En su demanda final (24), San Vicente y las Granadinas pretendían que el TIDM declarara que España, con la detención del *Louisa*, había violado los artículos 73, 87, 226, 227, 245, 303, 304 y 300 de la CNUDM; que debían devolverse los barcos y su carga; y que España debía indemnizar a San Vicente y las Granadinas con una cantidad cercana a los 40 millones de Euros.

El 23 de diciembre de 2010 el TIDM dictó su providencia sobre medidas provisionales, rechazando la pretensión del demandante, al entender que no se daban las condiciones requeridas para la adopción de tales medidas (25). El 28 de mayo de 2013, finalmente, el Tribunal dictó su sentencia sobre el fondo del asunto entendiendo –como sostenía España– que no tenía jurisdicción para entender de la demanda de San Vicente y las Granadinas (26).

III. **LAS APORTACIONES MÁS RELEVANTES DE AMBOS CASOS**

Dos son las aportaciones más relevantes que ambos casos aportan al acervo jurídico aplicable a la protección del patrimonio cultural subacuático: de un lado, la aplicación del privilegio de la inmunidad a los buques de Estado hundidos (discutido en el asunto *Mercedes*) y, de otro, la confirmación de las competencias del Estado ribereño en la protección del patrimonio cultural subacuático en sus aguas interiores y en su mar territorial (discutido en el asunto *Louisa*).

1. LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE INMUNIDAD

Desde el primer momento del proceso contra *Odyssey* ante los tribunales estadounidenses, el punto fundamental residía en la identificación del pecio como la *Mercedes* pues supondría identificar la *res* como un buque de guerra español hundido sin mediar abandono alguno (27). En este sentido, la posición jurídica de España ya había sido manifestada muy particularmente en un asunto previo, asimismo ventilado ante los tribunales estadounidenses: el caso de la *Juno* y de *La Galga de Andalucía* (28) dos fragatas españolas hundidas en las aguas del esta-

(24) Que, debido al desorden de las pretensiones, habría que resumir en su *petitum* final, pues leer la demanda, memoria y réplica ofrece más dudas que otra cosa.

(25) *Vid.* http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_18_prov_meas/Order_23-12-10_final_E_elec_signed.corr_for_publication.pdf.

(26) *Vid.* http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_18_merits/judgment/C18_Judgment_28_05_13-orig.pdf. «*Sentencia Louisa*» de ahora en adelante.

(27) Remitimos aquí a nuestros trabajos: «Legal Status of Sunken Warships «Revisited»», *SYbIL*, núm. 9, 2003, pp. 61-101; y «Treasure hunters, sunken State vessels and the 2001 UNESCO Convention on the protection of Underwater Cultural Heritage», *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 25, 2010, pp. 209-236.

(28) Sobre este asunto puede verse nuestra nota Aznar Gómez, M.J., «La reclamación española sobre los galeones hundidos frente a las costas de los Estados Unidos de América: El caso de *La Galga* y la *Juno*», *REDI*, n.º 52, 2000, pp. 247-253.

do de Virginia en 1750 (*La Galga*) (29) y 1802 (*Juno*) (30). Esta posición era bien conocida –y compartida– por el propio gobierno de los Estados Unidos y otras potencias marítimas, y ofrecía un precedente jurídico importante a la hora de invocar el principio de inmunidad si se identificaba la *res* como los restos de la *Mercedes.*

A. **Incidencia del asunto de la *Juno* y La *Galga***

En ese asunto, el problema surgió cuando una empresa norteamericana –la *Sea Hunt, Inc.*– obtuvo en 1998 los permisos de salvamento de las fragatas por las autoridades estadounidenses (otorgados por la *Virginia Marine Resources Commission* en aplicación de la *Abandoned Shipwreck Act* de 1987). España se personó ante el Tribunal el 23 de diciembre de 1998. Ese mismo día, el Gobierno de los Estados Unidos se personó con un *amicus brief* tal y como le había sugerido el propio tribunal. La controversia fue finalmente decidida a través de tres decisiones judiciales: la primera sentencia la dictó el 22 de abril de 1999 la *District Court for the Eastern District of Virginia* (31); la segunda sentencia en apelación y definitiva (al ser confirmada *in certiorari* por el Tribunal Supremo el 20 de febrero de 2001) fue dictada por la *U.S. 4th Circuit Court of Appeals* el 21 de julio de 2000 (32).

La pretensión general de España en este caso podría resumirse en los siguientes dos puntos:

– Que ambas fragatas eran y seguían siendo buques de la Armada Española y que, por lo tanto, pertenecían al Reino de España, gozando de las inmunidades reconocidas por el derecho internacional en vigor; y

– Que en ningún caso, tal y como argumentaba la *Sea Hunt*, España había abandonado los pecios.

Si en la primera sentencia la *District Court* de Norfolk aplicó erróneamente el estándar de abandono sentado en la jurisprudencia estadounidense en el asunto

---

(29) El 7 de agosto de 1750, *La Galga de Andalucía* –fragata de 50 cañones, comisionada por la Armada Española en 1732– zarpó del puerto de La Habana escoltando un convoy de buques mercantes con destino al puerto de Cádiz. El 18 de agosto se vio envuelta en una galerna a la altura de las Islas Bermudas que la separó del resto de la flota y después de siete días de tormentas arribó a las costas de la frontera entre los actuales Estados de Virginia y Maryland donde, tras varios intentos infructuosos de salvar la nave, el 25 de agosto se hundió logrando poner a salvo a la mayor parte de la tripulación y pasaje. Una vez en tierra, el capitán de *La Galga* intentó rescatar parte de los restos del buque que, sin embargo, fueron desapareciendo debido al pillaje de las poblaciones costeras y, sobre todo, por el efecto continuado sobre los restos de sucesivas tormentas en la zona.

(30) El 1 de octubre de 1802, la *Juno* –fragata de 34 cañones, comisionada por la Armada Española en 1790– salió del puerto de San Juan de Puerto Rico llevando a bordo al Tercer Batallón del Regimiento de África –además de su propia tripulación– y con destino al puerto de Cádiz. Desde el 19 de octubre de 1802 sufrió las consecuencias de una fuerte tormenta que, finalmente, provocó su hundimiento frente a las costas del actual Estado de Virginia. En el suceso perecieron 432 personas entre miembros de la tripulación, soldados del Tercer Batallón y sus familiares. Al contrario de lo que ocurriera con *La Galga*, no hubo entonces datos ciertos del lugar del hundimiento de la *Juno.*

(31) *Sea Hunt, Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels,* 47 F. Supp. 2d 678 (E.D. Va. 1999).

(32) *Sea Hunt, Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels,* 221 F.3d 634 (4th Cir. 2000), *cert. denied,* 148 L. Ed. 2d 956, 121 S.Ct. 1079 (2001).

Columbus-America (33), en apelación la *Court of Appeals of the Fourth Circuit* rechazó los argumentos de la *District Court*, reconociendo el título del Reino de España sobre los dos pecios y denegando cualquier derecho de salvamento (34), no sin antes subrayar que «sovereign vessels must be treated differently from privately owned ones»; y que «an implied abandonment standard would seem least defensible where, as here, a nation has stepped forward to assert ownership over its sovereign shipwrecks» (35).

B. **La confirmación de la posición legal**

España, y con ella la mayor parte de potencias marítimas, sostiene la posición según la cual el Estado de pabellón conserva intactos e indefinidamente todos los derechos sobre sus buques y aeronaves de Estado hundidos de conformidad con las reglas del derecho internacional e indistintamente del lugar donde se hallen, subrayando asimismo la regla del derecho internacional según la cual los derechos sobre tales buques y aeronaves pueden ser únicamente transmitidos o abandonados según el derecho del Estado de pabellón y que esos derechos no se extinguen por el mero transcurso del tiempo. España confirmó al Gobierno de los Estados Unidos esta posición en la nota número 128 de la Embajada de España en Washington, de 12 de diciembre de 2002 (36). Y cabe señalar que en el inicio del asunto *Mercedes* (cuando aún era el «asunto *Sussex*»), España comunicó y sostuvo ante el Gobierno británico idéntica posición (37).

Debe señalarse, además, que en el asunto de la *Juno* y *La Galga*, los Estados Unidos –a través de la figura procesal del *amicus curiæ*– apoyaron la posición española y en un determinado momento señalaron que «the United States recognizes […] the international law rule that warships and their associated artefacts, whether or not sunken, are entitled to sovereign immunity» y que «title to sunken

(33) *Columbus-America Discovery Group* v. *Atlantic Mut, Ins. Co.*, 974 F. 2d 450 (4th Cir. 1992), *cert. denied,* 507 U.S. 1000 (1993).

(34) La *Court of Appeal* denegó asimismo cualquier recompensa por los gastos ya efectuados por la *Sea Hunt* habida cuenta de que no hizo caso a las advertencias españolas de que no procediera a ninguna acción sobre los pecios. *Sentencia en Apelación* (*supra* n. 31), pp. 647-648, nota 2.

(35) *Ibid.*, p. 641.

(36) Dicha nota rezaba como sigue: «The Embassy of Spain presents its compliments to the Department of State and has the honor to address the matter of Spanish laws and policy regarding the remains of sunken vessels that were lost while in the service of the Kingdom of Spain and/or were transporting property of the Kingdom of Spain. In accordance with Spanish and international law, Spain has not abandoned or otherwise relinquished its ownership or other interests with respect to such vessels and/or its contents, except by specific action pertaining to particular vessels or property taken by Royal Decree or Act of Parliament in accordance with Spanish law. Many such vessels also are the resting place of military and/or civilian casualties.

«The Embassy of Spain accordingly wishes to give notice that salvage or other disturbance of sunken vessels or their contents in which Spain has such interests is not authorized and may not be conducted without express consent by an authorized representative of the Kingdom of Spain». Reproducida en el Federal Reporter, vol. 69, No. 24, 5 de febrero de 2004, p. 5647.

(37) En la nota de prensa del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación de 23 de marzo de 2007, en la que daba cuenta del acuerdo alcanzado con el Reino Unido sobre la identificación del pecio, se afirmara que «[e]n el caso de que se compruebe que el buque es el HMS Sussex, España reconocerá que el pecio, sus pertenencias y contenidos son propiedad del Reino Unido en virtud de las normas de Derecho Internacional aplicables». Nota en archivo del autor.

warships is not lost absent express abandonment by the sovereign» (38). Como la *Court of Appeals* subrayó citando esa posición de los Estados Unidos, estos eran «the owner of military vessels, thousands of which have been lost at sea, along with their crews. In supporting Spain, the United States seeks to ensure that its sunken vessels and lost crews are treated as sovereign ships and honoured graves, and are not subject to exploration, or exploitation, by private parties seeking treasures of the sea» (39).

La posición de los Estados Unidos era muy clara a estos efectos. Tal y como declaró el presidente William J. Clinton el 19 de julio de 2001,

> «Thousands of United States government vessels, aircraft and spacecraft ('State craft'), as well as similar State craft of foreign nations, lie within, and in waters beyond, the territorial sea and contiguous zone. Because of recent advances in science and technology, many of these sunken government vessels, aircraft and spacecraft have become accessible to salvors, treasure hunters and others. The unauthorized disturbance or recovery of these sunken State craft and any remains of their crews and passengers, is a growing concern both within the United States and internationally. In addition to deserving treatment as gravesites, these sunken State craft may contain objects of a sensitive national security, archaeological or historical nature. They often also contain unexploded ordnance that could pose a danger to human health and the marine environment if disturbed, or other substances, including fuel oil and other hazardous liquids, that likewise pose a serious threat to human health and the marine environment if released.
>
> I believe that United States policy should be clearly stated to meet this growing concern. Pursuant to the property clause of Article IV of the Constitution, the United States retains title indefinitely to its sunken State craft unless title has been abandoned or transferred in the manner Congress authorized or directed. The United States recognizes the rule of international law that title to foreign sunken State craft may be transferred or abandoned only in accordance with the law of the foreign flag State. Further, the United States recognizes that title to a United States or foreign sunken State craft, wherever located, is not extinguished by passage of time, regardless of when such sunken State craft was lost at sea.
>
> International law encourages nations to preserve objects of maritime heritage wherever located for the benefit of the public.

---

(38) *Statement of Interest of the United States Department of State,* p. 7, párrafo 17(a) [utilizamos la documentación en el archivo del autor aunque el *Statement* se reproduce en 94 *AJIL* (2000), pp. 678 *et seq.*]. Véase en el mismo sentido el *Statement* de la Secretaría de Defensa norteamericana de misma fecha (documentación en el archivo del autor). Debe señalarse, además, que en el sistema legal estadounidense la opinión del Departamento de Estado sobre cuestiones de derecho internacional es sumamente importante. Como tuvo ocasión de recordar su Tribunal Supremo, «[a]lthough not conclusive, the meaning attributed to treaty provisions by the Government agencies charged with their negotiation and enforcement is entitled to great weight» [*Sumitomo Shoji Arica, Inc. V. Avagliano,* 457 U.S. 176, 184, 185 (1982); y *United States v. Stewart,* 489 U.S. 353, 369 (1989)].

(39) *Sentencia en Apelación* (*supra* n. 31), p. 647.

> Those who would engage in unauthorized activities directed at sunken State craft are advised that such disturbance or recovery should not occur without the express permission of the sovereign, and should only be conducted in accordance with professional scientific standards and with the utmost respect for any human remains.
>
> The United States will use its authority to protect and preserve sunken State craft of the United States and other nations, whether located in the waters of the United States, a foreign nation, or in international waters» (40).

Asimismo, en la *Ronald W. Reagan National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2005* (41), su sección 1401 (del título XIV relativo a los *Sunken Military Craft*) establece que

> «Right, title, and interest of the United States in and to any United States sunken military craft—
>
> (1) shall not be extinguished except by an express divestiture of title by the United States; and
>
> (2) shall not be extinguished by the passage of time, regardless of when the sunken military craft sank» (42).

Esta doctrina jurídica se enmarca en una práctica bien establecida de los Estados Unidos en relación con los buques de guerra hundidos y la aplicación a los mismos del principio de inmunidad soberana (43). De un lado, en su propia práctica legislativa, en particular al redactar la *Abandonment Shipwreck Act* (ASA) de 1987 (44); de otro en su propia práctica internacional: los casos del USS *Panay* en 1938 (45), de un buque propiedad del gobierno estadounidense en 1965 (46), del

---

(40) Public Papers of the Presidents: William J. Clinton, vol. III, p. 2956, reproducido en *Federal Reporter,* vol. 69, No. 24, 5 de febrero de 2004, p. 5647.

(41) H.R. 4200-108th Congress (2004). *Public Law* 108-375, 118 Stat. 1811, de 28 de octubre de 2004.

(42) La Sección 1406(a) establece que «[t]his title and any regulations implementing this title shall be applied in accordance with generally recognized principles of international law and in accordance with the treaties, conventions, and other agreements to which the United States is a party».

(43) *Vid.* 8 *Digest of U.S. Practice in International* (1980), pp. 999 y 1006; y en la doctrina Roach, J.A.: «Sunken Warships and Military Aircraft», *Marine Policy,* núm. 20, 1996, p. 351 ss.

(44) 43 U.S.C. (1987), secc. 2101-06. Al redactarse esta Ley, el Informe de la Cámara de los Representantes explicaba que «[t]he U.S. only abandons its sovereignty over, and title to, sunken U.S. warships by affirmative act; mere passage of time or lack of positive assertions of right are insufficient to establishes such abandonment. The same presumption against abandonment will be accorded vessels within the U.S. territorial sea that, at the time of their sinking, were on the non-commercial service of another State.» H.R. Rep. No. 100-514, reproducido en 1988 U.S.C.C.A.N. 370, p. 381.

(45) *Vid.* sus referencias en Whiteman, *Digest of International Law,* vol. 9, 1986, p. 221-222.

(46) Ante las acciones de salvamento emprendidas por una empresa privada en aguas de Trinidad y Tobago, el Departamento de Estado señalo que «where ownership to vessels or cargoes resided in US Government at time of sinking, the US retains title thereto subject to explicit transfer or abandonment. In the absence of transfer or abandonment of US interests, therefore, salvage of such cargoes or hulks requires US consent» (Secretary of State Rusk to the U.S. Embassy, Port-of-Spain, airgram No. A-27, of 29 April 1965, MS. Department of State, file DEF 19.3 U.S., reproducido en Whiteman, *Digest of International Law,* vol. 9, 1986, p. 221 ss.).

CSS *Alabama* (47) o del buque francés *La Belle* (48) –junto con el ya citado de *La Galga* y la *Juno*– son altamente significativos en la afirmación de la posición jurídica de los Estados Unidos sobre los buques de guerra hundidos, similar a la sostenida por España y otras Potencias.

La práctica de otros Estados es igualmente significativa: junto a diferentes casos en los que se ha discutido el título sobre buques de Guerra hundidos (49), la posición públicamente comunicada, por ejemplo, al Gobierno de los Estados Unidos, es particularmente significativa en el caso que nos ocupa (50). Así, para Francia, «every State craft (*e.g.* warship, naval auxiliary and other vessel, aircraft or spacecraft owned or operated by a State) enjoys sovereign immunities, regardless of its location and the period elapsed since it was reduced to wreckage (general principie of non limitation of rights of States)». Para Alemania, «[u]nder international law, warships and other vessels or Aircraft owned or operated by a State and used only on government non-commercial service («State vessels and aircraft») continue to enjoy sovereign immunity after sinking, wherever they are located». Para Japón, «[a]ccording to international law, sunken State vessels, such as warships and vessels on government service, regardless of location or of the time elapsed remain the property of the State owning them at the time of their sinking unless it explicitly and formally relinquishes its ownership. Such sunken vessels should be respected as maritime graves». Para la Federación Rusa, «[u]nder international law of the sea all the sunken warships and government aircraft remain the property of their flag State. The Government of the Russian Federation retains ownership of any Russian sunken warship, including the warships of the Russian Empire and the Soviet Union, regardless the time they sank». Y para el Reino

(47) Tras declararse sucesor del Gobierno confederado, el Gobierno estadounidense reclamó la titularidad sobre los restos del *Alabama,* hundido en las costas de Cherburgo en 1864. En su nota diplomática de 26 de febrero de 1988, los Estados Unidos recordaban al Gobierno francés «the inherent right of the United States Government in property which vests in it and title to which it has never transferred or abandoned» y que el hecho de que el pecio se hallara en las aguas territoriales francesas, «this in no way extinguishes the ownership right of the United States» [Note to the Embassy of France, of 26 February 1988, Department of State File No. P89 0132-0379, reproducida en *American Journal of International Law,* vol. 85, 1991, pp. 382 ss.]. El 3 de octubre de 1989 ambos Estados concluyeron un Acuerdo para la protección conjunta del pecio (*vid.* su texto en Aznar Gómez, M. J., *La protección del patrimonio cultural subacuático. Especial referencia al caso de España,* Tirant lo Blanch, Valencia, 2004, pp. 519 ss).

(48) Este caso es el opuesto al del *Alabama:* se trata de un buque de guerra francés hundido en 1684 en el mar territorial estadounidense. En el acuerdo firmado por ambos Estados el 31 de marzo de 2003 (*vid.* su texto en Aznar Gómez, *La protección…, supra* n. 47, pp. 526 ss.), se reconoce el título de Francia sobre el pecio. Y con ocasión de la firma del acuerdo, ambos Estados recordaron «an important principle of international law», según el cual «title to identifiable sunken State vessels remains vested in the Sovereign unless expressly abandoned, and is not lost by the passage of time» (Declaración Conjunta: ««U.S.-France La Belle» Agreement Signed», Media Note, Office of the Spokesman, Washington D.C., 1st April 2002).

(49) Entre otros, pueden verse los casos (todos ellos resumidos en nuestra obra referida en la nota anterior) relativos al *Almirante Nakimov,* HMS *Birkenhead,* HMS *Erebus* y HMS *Terror,* varios *U-boats* alemanes en Noruega y Malasia, HMS *Spartan,* o los *Old Dutch Shipwrecks* hundidos en Australia.

(50) Las posiciones oficiales de diversos Estados que a continuación se reproducen pueden verse en *Federal Reporter,* vol. 69, No. 24, 5 de febrero de 2004, pp. 5647 y ss. *Vid.* asimismo Neyland, R.S.: «Sovereign Immunity and the Management of United States Naval Shipwrecks», en http://www.history.navy.mil/branches/org12-7h.htm.

Unido, «[u]nder international law, warships, naval auxiliaries, and other vessels or Aircraft owned or operated by a State and used only on government non-commercial service («State vessels and aircraft») enjoy sovereign immunity. State vessels and aircraft continue to enjoy sovereign immunity after sinking, unless they were captured by another State prior to sinking or the flag State has expressly relinquished its rights. The flag State's rights are not lost merely by the pasage of time. Further, many sunken State vessels and aircraft are maritime graves, which should be respected».

Según esta posición, idéntica –como venimos señalando– a la española y a la estadounidense, el Estado de pabellón, salvo abandono expreso según su propio derecho interno, retiene el título sobre el pecio de un buque de estado hundido indistintamente del lugar donde se encuentre (aguas propias, aguas bajo soberanía o jurisdicción de un tercer Estado o alta mar) e indistintamente del tiempo transcurrido desde su hundimiento.

La práctica convencional también sostiene indubitadamente esta posición. Tanto la *Convención de Bruselas para la unificación de ciertas reglas relativas a la inmunidad de buques de Estado*, de 10 de abril de 1926 (51); la *Convención Europea sobre inmunidad del Estado*, de 16 de mayo de 1972 (52); o la misma *Convención de las Naciones Unidas sobre derecho del mar,* de 10 de diciembre de 1982, abundan en esta posición. Como expresión del derecho general codificado sobre las inmunidades del Estado, el artículo 16.2 de la *Convención de las Naciones Unidas sobre las inmunidades jurisdiccionales de los Estados y de sus bienes*, leído en conjunción con el principio general sentado en el artículo 5, supone la inmunidad de los buques de guerra.

Debe finalmente subrayarse, que la *Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático* de 2001 no altera esta posición jurídica toda vez que su artículo 2.8 establece que

> «[d]e conformidad con la práctica de los Estados y con el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, nada de lo dispuesto en esta Convención se interpretará en el sentido de modificar las normas de derecho internacional y la práctica de los Estados relativas a las inmunidades soberanas o cualquiera de los derechos de un Estado respecto de sus buques y aeronaves de Estado».

C. **La inmunidad en el asunto Mercedes**

Ante este entramado normativo y práctico, en el que parecía quedar claro el estatuto jurídico de los buques de Estado hundidos, ¿qué ocurrió cuando se discutió el asunto *Mercedes*? Debe señalarse, en primer lugar, que los tribunales estadounidenses fijaron su posición esencialmente a tenor de su jurisprudencia interna así como las normas constitucionales e internacionales reconocidas como derecho propio de los Estados Unidos. En segundo lugar, debe advertirse un giro importante en dicha jurisprudencia, que parece abandonar una aproximación más privatista

(51) *Repertorio de Tratados de la Sociedad de Naciones,* vol. 176, p. 199 ss.
(52) *Repertorio de Tratados del Consejo de Europa* núm. 74.

y comercial en los casos en los que se invoca el *salvage law*, dando entrada a principios de interés público e internacional (53).

En el asunto *Mercedes*, como dijimos, los argumentos de España eran básicamente los siguientes (54): (a) que la *res* era sin duda alguna los restos de la *Mercedes*; (b) que la *Mercedes* era una fragata de la Real Armada Española; (c) que España en ningún momento había abandonado sus derechos soberanos sobre dichos restos; (d) que según el Derecho internacional y el derecho interno de los Estados Unidos aplicable al caso, los tribunales estadounidenses debían otorgar a los navíos de Estado extranjeros el mismo trato jurídico que se da a los buques de Estado de los Estados Unidos; y (e) que, como consecuencia, el Tribunal carecía de jurisdicción sobre la *res* según la *Foreign Sovereign Immunity Act* (FSIA (55) (56)).

Tras una fase escrita abundante en documentos, memorias y contra-memorias, el 3 de junio de 2009, el Juez Pizzo hizo público su «Informe y Recomendaciones» (*Report & Recommendations*, R&R a partir de ahora), apoyando completamente las pretensiones jurídicas de España (57). Tras otro periodo abierto por el Juez Merriday para conocer las opiniones de las partes sobre el R&R, el 22 de diciembre de 2009 se dictó sentencia por el Juzgado de Distrito endosando el R&R del Juez Pizzo en su totalidad como «both eminently correct in his evaluation and highly accomplished in his presentation of the proposed result» (58).

El R&R, en primer lugar, concluía claramente que la *res* era la *Mercedes* (59) y de ello avanzaba, en un párrafo muy expresivo, la que sería luego su conclusión final. En dicho párrafo señalaba que:

> «[t]o the casual observer, it might seem odd that a federal court in this district would be tasked with adjudicating salvage claims to the remnants of a

(53) Ello ha generado numerosas críticas en la doctrina norteamericana, tanto en la época cuando se discutían estos casos como más recientemente. *Vid.* entre otros BEDERMAN, D.J, «Rethinking the Legal Status of Sunken Warships», *Ocean Development and International Law,* vol. 31, 2000, pp. 97-125; o Segarra, J.B, «Above Us the Waves: Defending the Expansive Jurisdictional Reach of American Admiralty Courts in Determining the Recovery Rights to Ancient or Historic Wrecks,» *Journal of Maritime Law and Commerce,* vol. 43, 2012, pp 349-391. Aquella tendencia más favorable a la protección del patrimonio cultural subacuático parece haberse extendido, incluso, a casos en los que se discutían los derechos no ya sobre un buque de Estado hundido, sino también sobre un buque comercial, siendo paradigmático el caso del *Titanic*. *Vid.* entre otros AZNAR, M.J. y VARMER, O., «The Titanic as Underwater Cultural Heritage: Challenges to Its Legal International Protection.» *Ocean Development and International Law,* vol. 44, 2013, pp. 96-112.

(54) *Mercedes* Doc. 131. Estos argumentos fueron apoyados por el Gobierno de los Estados Unidos en un *Statement of Interest* (*Mercedes* Doc. 247).

(55) 28 U.S.C. § 1602 ss.

(56) Ello fue lo que hizo que el Juez predeterminado –Steven Merriday– nombrara un *Magistrate Judge* de apoyo –Mark Pizzo– al que le solicitó un primer informe con recomendaciones. Sobre este informe puede verse CARRERA HERNÁNDEZ, J., «El asunto del «Nuestra Señora de las Mercedes»», *Revista de Electrónica de Estudios Internacionales,* núm. 17, 2009, disponible electrónicamente en www.reei.org.

(57) *Mercedes* Doc. 209.

(58) *Mercedes* Doc. 270, p. 2. Dado que la decisión del Juez Merriday hacía suyos los argumentos del juez Pizzo, estos últimos son los verdaderamente interesantes para este trabajo y, en consecuencia (salvo expresamente indicado), son los citados en este trabajo.

(59) R&R, p. 12: «The debris field's location, coins, cannons, and artifacts persuasively match the *Mercedes*'s historical record. That Odyssey, which set out to discover the *Mercedes*, found this mix strewn about in an area a few football fields square where the vessel met its explosive ending makes the conclusion even more compelling. The *res* is the *Mercedes*.»

> centuries-old shipwreck discovered off the European continent in international waters. Two principles –*jus gentium* and constructive *in rem* jurisdiction– explain the case's presence here, and a sensitivity to their rationales when mixed with the traditional notion of comity in the exercise of extraterritorial jurisdiction colors the analytical perspective for deciding Spain's motion to dismiss» (60).

Acaso el argumento más incisivo de *Odyssey* (61) fuera el que la *Mercedes* no viaja «exclusivamente» en viaje no comercial en el momento de su hundimiento en 1804 toda vez que a bordo llevaba no solo carga de la corona sino también de particulares que embarcaban sus objetos (caudales inclusive) a bordo para asegurar su traslado a la Península. Por ello, *Odyssey* argumentaba que al hundirse la *Mercedes* operaba como un navío comercial trasportando carga a la metrópoli y que, en consecuencia, la carga recuperada debería repartirse entre los diferentes demandantes. *Odyssey* pretendía ignorar, sin embargo, que ese transporte llevado a cabo por la Armada en 1804 era un servicio público que igualmente llevaban a cabo otras armadas de la época; y que, además, correspondía a *Odyssey* en cualquier caso demostrar que dicha actividad hacía inaplicable la FSIA al caso, eliminándose así la posibilidad de aplicar el principio de inmunidad como pretendía España (62). Sin embargo, alegando un clásico precedente en la jurisprudencia norteamericana –el asunto *Republic of Philippines v. Pimentel* (63)– el Tribunal de Distrito recordó que «[t]he adjudication of the rights of the private claimants would also necessarily implicate Spain's rights to the property. Such an exercise would frustrate the FSIA's goals and impermissibly prejudice Spain» (64). Más aún, como explicaba el Tribunal, «Odyssey's cargo versus vessel approach also departs from traditional admiralty precepts and subverts the plain reading of [FSIA] § 1609. A vessel and its cargo are inextricably intertwined» (65). Ello era particularmente evidente en la

---

(60) *Ibid.*

(61) En relación a los argumentos de Perú, que pretendía que el Tribunal determinara a quién pertencía la carga a bordo de la *Mercedes*, encontramos una clara respuesta del Tribunal en las pp. 29 y 30 del R&R: «Peru overlooks this Court's tenuous jurisdictional grip over the res. This is not the typical *in rem* action involving a maritime lien on a cargo vessel docked at a port within the district. Here, the *res* lacks any nexus to our nation's sovereign boundaries. Instead of the usual jurisdictional ties, *in rem* jurisdiction has precariously rested on the concepts of *jus gentium* and constructive possession of the wreck, the bases for the Court's initial exercise of authority upon Odyssey's verified complaint. In some practical sense, this jurisdictional grant has been an inchoate one […] The success of Odyssey's lien against Spain's claim of sovereign immunity, not to mention the fate of any claims against the *res*, has always hinged on the wreck's identity or its lack of any discernable identity. With the *Mercedes*'s identity confirmed and her status cloaked with her sovereign's immunity, her jurisdictional mooring line to this district has been severed. *In rem* jurisdiction no longer exists.» (notas internas omitidas)

(62) R&R, p. 16.

(63) 553 U.S. 851 (2008), disponible en https://supreme.justia.com/cases/federal/us/553/06-1204/.

(64) R&R, p. 22. Para el Tribunal «[d]ividing the *Mercedes*'s cargo, either geographically or by ownership rights (private versus government owned) as Odyssey proposes, contradicts *Pimentel*'s teaching by prejudicing Spain's sovereign interests and countering principles of comity». *Ibid.* at 23.

(65) R&R, p. 23. Ello no es evidente solo según el derecho interno norteamerciano sino para el Derecho internacional también: véase a este respecto *The M/V «Saiga» (no. 2) case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea),* Merits, International Tribunal of the Law of the Sea, Judgment of 1 July 1999, § 106 (sosteniendo que el derecho del mar considera «a ship as a unit […] Thus the ship, every

demanda interpuesta por *Odyssey* en la que se solicitaba la sujeción al caso (*warrant of arrest*) de todo el material, esto es, «the Unidentified, Shipwrecked vessel, its apparel, tackle, appurtenances and cargo» (66). Por ello, dado que el navío era una fragata de la Armada Española no abandonada, que *Odyssey* no había podido argumentar excepción alguna a la aplicación de la FSIA y que España no había renunciado en ningún momento a la inmunidad, las conclusiones eran claras para el *Magistrate Judge* en su R&R:

> «[i]t is this comity of interests and mutual respect among nations, whether expressed as the *jus gentium* (an impetus to exercise judicial authority) or as sovereign immunity (an impetus for refraining from the exercise of judicial authority), that warrants granting Spain's motions to vacate the *Mercedes*'s arrest and to dismiss Odyssey's amended complaint» (67).

Conclusiones que hizo propias el Juez Merriday en su sentencia:

> «[t]he ineffable truth of this case is that the *Mercedes* is a naval vessel of Spain and that the wreck of this naval vessel, the vessel's cargo, and any human remains are the natural and legal patrimony of Spain and are entitled in good conscience and in law to lay undisturbed in perpetuity absent the consent of Spain and despite any man's aspiration to the contrary. That the *Mercedes* is now irreparably disturbed and her cargo brought to the United States, without the consent of Spain and athwart venerable principles of law, neither bestows jurisdiction on the United States to litigate conflicting claims of ownership (to all or part of the cargo) nor empowers the United States to compel the sovereign nation of Spain to appear and defend in a court of the United States.» (68)

Se le ordenaba, pues, a *Odyssey* que devolviera a España en diez días y sin ningún tipo de compensación los objetos recuperados y depositados ante el Tribunal. Lógicamente, la ejecución fue suspendida a la espera de posibles apelaciones ya anunciadas por la compañía cazatesoros al día siguiente de la publicación de la sentencia (69). En dichas apelaciones se sostenía básicamente que la *res* no era la *Mercedes* (postura mantenida solo por *Odyssey*), la errónea aplicación de la FSIA por parte de la *District Court* y la igualmente errónea no discriminación entre los restos de la nave y la carga que portaba a bordo en el momento de su hundimiento.

El 11 de septiembre de 2011 la Corte de Apelación del 11er Circuito dictó su sentencia confirmando que la *res* era la *Mercedes* (70), que se había aplicado correctamente la FSIA por el Tribunal de Tampa y que, como consecuencia, debía

---

thing on it, and every person involved or interested in its operations are treated as an entity linked to the flag State. The nationalities of these persons are not relevant»).

(66) *Mercedes* Docs. 3 y 5. En una de las sentencias de la saga sobre el *Titanic* se señalaba que «[t]he propriety of exercising *in rem* jurisdiction over an entire ship wreck within the court's territorial jurisdiction when only part of that wreck is actually presented to a court rests upon the fiction that the res is not divided and that therefore possession of some of it is constructively possession of all». *R.M.S. Titanic, Inc. v. Haver,* 171 F. 3d 943 (4th Cir. 1999), cert. denied, 120 S. Ct. 74 (1999), p. 964, citas internas omitidas.

(67) R&R, p. 33.

(68) *Mercedes* Doc. 270, p. 4.

(69) Tal y como igualmente hicieron Perú y los presuntos descendientes de aquellos que embarcaron a bordo de la *Mercedes* diversos caudales.

(70) *Mercedes* Doc. 286, pp. 22-30.

prosperar el alegato español de inmunidad (71); que la actividad que llevaba a cabo la fragata era «of a sovereign nature» (72) y que, en relación a la divisibilidad entre carga y navío, la *Court of Appeals* estaba

> «persuaded that in the context of a sunken Spanish military vessel, the cargo and the shipwreck are interlinked for immunity purposes. Two reasons support this conclusion: first, other statutes governing shipwrecks, including the Sunken Military Craft Act […], which would govern the salvage claims against the *Mercedes*, treat cargo as part of the shipwreck; and second, the principles of comity discussed in the Supreme Court's decision in *Republic of the Philippines v. Pimentel*, lead us to consider the potential for injury to the interest of the sovereign» (73).

Por todo ello, confirmó la sentencia de la *District Court* de Tampa y afirmó los derechos de España que de ella se deducían.

Odyssey, no cejó en su intento de revertir la decisión y, en primer lugar, recurrió esta sentencia a través de la fórmula del *re-hearing* ante la propia Corte de Apelaciones, que le fue denegado el 29 de noviembre de 2011; y, en segundo lugar, acudiendo *in certiorari* ante la Corte Suprema de los Estados Unidos que, el 14 de mayo de 2012, denegó dicha petición y la sentencia de la Corte de Apelación devino definitivamente firme.

Varias conclusiones pueden deducirse de este caso. En primer lugar, con este precedente, los tribunales de almirantazgo en los Estados Unidos –jurisdicción a la que suelen acudir las empresas cazatesoros– parecen cerrarse a cualquier reclamación contra los buques de Estado hundidos y no abandonados, independientemente del lugar donde se hundieron (aguas estadounidenses, aguas de terceros Estados o aguas internacionales). En segundo lugar, a pesar de la relativa autoridad de esos tribunales estadounidenses dentro del marco jurídico de derecho internacional general [como de cualquier tribunal nacional (74)], tanto la jurisprudencia sentada en el asunto de la *Juno* y *La Galga* como en el caso de la *Mercedes* son precedentes esenciales en cualquier alegación jurídica del Estado que quiera proteger sus buques y aeronaves de Estado hundidas (75). Por último, pero no menos importante, estas decisiones establecen claramente que las empresas privadas no pueden y no deben iniciar operación alguna de recuperación de

---

(71) *Ibid.*, pp. 16-18.

(72) *Ibid.*, p. 37.

(73) *Ibid.*, pp. 43-44.

(74) *P.C.I.J., Case concerning German interests in Polish Upper Silesia,* Merits, series A, no.7, p. 19. No obstante, es innegable la importancia de dicha jurisdicción en el ámbito del *common-law* y el derecho marítimo.

(75) Y en este sentido, aportan un dato más a la regla sobre la inmunidad de los buques y aeronaves hundidos a que se refiere el artículo 2(8) de la Convención UNESCO sobre la protección del patrimonio cultural subacuático de 2001, según el cual, como vimos, «[d]e conformidad con la práctica de los Estados y con el derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, nada de lo dispuesto en esta Convención se interpretará en el sentido de modificar las normas de derecho internacional y la práctica de los Estados relativas a las inmunidades soberanas o cualquiera de los derechos de un Estado respecto de sus buques y aeronaves de Estado». Véase al respecto Resolución adoptada por el *Institut de droit international* en su reunión de Tallin (2015) y los informes adjuntos sobre «The Legal Regime of Wrecks of Warships and Other State-owned Ships in International Law», disponible electrónicamente en http://www.justitiaetpace.org/idiF/annuaireF/2015/IDI_9_Tallin-2015.pdf.

los buques de Estado hundidos sin el consentimiento expreso por parte del Estado de pabellón (y el Estado ribereño, cuando sea necesario). Las empresas cazatesoros deben tomar nota de que no van a recibir ningún *premio* por operaciones no autorizadas, a pesar de la enorme cantidad de dinero invertido en ellos. Al contrario: los Estados que se consideren lesionados podrían iniciar acciones civiles y/o penales contra dichas empresas, como la práctica está demostrando particularmente en el caso de España.

2. LAS COMPETENCIAS DEL ESTADO RIBEREÑO

En el asunto *Louisa*, como vimos, los hechos eran distintos: cazatesoros operando en aguas bajo soberanía española, detención del buque y proceso penal iniciado contra aquellos (aún pendiente), y demanda contra España del Estado de pabellón de dicho buque –San Vicente y las Granadinas– ante el Tribunal Internacional para el Derecho del Mar a la que España tuvo que responder.

Como igualmente vimos, en la demanda ante el TIDM San Vicente y las Granadinas alegaba que España, con la detención del *Louisa* había violado los artículos 73, 87, 226, 227, 245, 303, 304 y 300 de la CNUDM. Lo que nos interesa particularmente en este trabajo son las discusiones alrededor de la presunta violación por parte de España de los artículos 73, 87, 226 y 245 (76), pues son los que particularmente dan pie a la reflexión sobre las competencias del Estado ribereño sobre sus aguas interiores y mar territorial, al igual que la alegada violación por parte de España del artículo 561 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Debe advertirse, como puede comprobarse de la lectura de la Memoria y Réplica de San Vicente y las Granadinas así como de sus alegatos orales –y que comentaremos enseguida–, que el demandante no elaboró en ningún momento un argumento completo y lógico de la aplicabilidad al caso de tales preceptos de la CNUDM más allá de la mera cita de su texto y de pequeños detalles sobre su contenido.

A. **Los argumentos de las Partes**

Como venimos diciendo, San Vicente y las Granadinas alegaba que España, con la detención del *Louisa*, había violado en particular los artículos 73(2), 87, 226 y 245 de la CNUDM. Veamos detenidamente sus argumentos no sin antes recordar por la relevancia en todo lo que sigue que el *Louisa* fue detenido en el muelle de El Puerto de Santa María (Cádiz) donde permanecía voluntariamente atracado por sus propietarios desde el 29 de octubre de 2004, esto es, en las aguas interiores españolas.

---

(76) Para una más completa reflexión sobre el caso, puede verse Escobar Hernández, C.: «España y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar. Especial referencia al caso M/V Louisa», en Martín Pérez de Nanclares, J. (dir.), *España y la práctica del Derecho internacional. LXXV Aniversario de la Asesoría Jurídica Internacional del MAEC,* Escuela Diplomática, Madrid, 2014, pp. 179-222 (la obra completa está disponible electrónicamente en http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/Ministerio/EscuelaDiplomatica/Documents/Coleccion_ED_20_web.pdf).

El artículo 73 de la CNUDM, bajo el título «Ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño» y enmarcado en la Parte V de la Convención sobre la Zona Económica Exclusiva (ZEE), reza como sigue:

> «1. El Estado ribereño, en el ejercicio de sus derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la zona económica exclusiva, podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales.
>
> 2. Los buques apresados y sus tripulaciones serán liberados con prontitud, previa constitución de una fianza razonable u otra garantía.
>
> 3. Las sanciones establecidas por el Estado ribereño por violaciones de las leyes y los reglamentos de pesca en la zona económica exclusiva no podrán incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados, ni ninguna otra forma de castigo corporal.
>
> 4. En los casos de apresamiento o retención de buques extranjeros, el Estado ribereños notificará con prontitud al Estado del pabellón, por los conductos apropiados, las medidas tomadas y cualesquiera sanciones impuestas subsiguientemente.»

Según San Vicente y las Granadinas, el párrafo 2 de dicho artículo obligaría a España «to fix a reasonable bond or other security in respect of arrested vessels and their crew and to release the arrested vessels promptly upon the posting of that bond or security», cosa que entendía no había hecho España violando por ello tal artículo. Y ante la alegación española de que el artículo 73 se refería exclusivamente a la ZEE y no era de aplicación a la detención de un buque en las aguas interiores, San Vicente y las Granadinas sostenía que:

> «[w]hile Article 73 is located in Part V dealing with operation in the Exclusive Economic Zone, Saint Vincent and the Grenadines would highlight the intent of the article. It does not exist to supplant local laws and procedures, but it serves to protect the basic rights of foreign vessels and their crews» (77).

En relación con el artículo 87 de la CNUDM, San Vicente y las Granadinas alegaba que con la detención de su buque se le estaba negando su acceso al alta mar y que por ello la detención del *Louisa* violaba el derecho de ese Estado a la libre navegación consagrada en aquel artículo (78). El artículo 87(1) de la Convención, bajo el título «Libertad de la alta mar», establece a este respecto lo siguiente: «La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta Convención y por las otras normas de derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral: a) La libertad de navegación […]». España, lógicamente, alegó que la detención no se produjo en el alta mar sino en un puerto español (79) y que, consecuentemente, no podía haberse violado el derecho a la libre navegación en el alta mar.

---

(77) Réplica de San Vicente y las Granadinas, p. 25.

(78) *Ibid.*, p. 26.

(79) España igualmente alegó que, de hecho, el *Louisa* no *debería* poder navegar puesto que ya en el momento de su detención no cumplía con la mayoría de los requisitos de navegabilidad que impone

San Vicente y las Granadinas alegaba igualmente que España había violado el artículo 226 de la CNUDM. Este artículo, bajo el título «Investigación de buques extranjeros» y situado en la Sección 7.ª («Garantías») de la Parte XII de la Convención relativa a la «Protección y preservación del Medio Marino», establece en su párrafo 1(a) lo siguiente:

> «Los Estados no retendrán un buque extranjero más tiempo del que sea imprescindible para las investigaciones previstas en los artículos 216, 218 y 220. La inspección física de un buque extranjero se limitará a un examen de los certificados, registro y otros documentos que el buque esté obligado a llevar con arreglo a las reglas y estándares internacionales generalmente aceptados o de cualquier documento similar que lleve consigo; solamente podrá iniciarse una inspección física más detallada del buque después de dicho examen y solo en el caso de que:
>
> i) Existan motivos fundados para creer que la condición del buque o de su equipo no corresponde sustancialmente a los datos que figuran en esos documentos;
>
> ii) El contenido de tales documentos no baste para confirmar o verificar una presunta infracción; o
>
> iii) El buque no lleve certificados ni registros válidos».

Este precepto se refiere, pues, a las medidas de ejecución que un Estado ribereño puede adoptar en relación a la protección del medio ambiente marino presididas por el artículo 192 de la CNUDM. No obstante, en otros de sus absurdos argumentos, San Vicente y las Granadinas manifestaba que:

> «Articles 226 and 227 are *indeed* located in Section 7 of Part XII of the Convention; however, Saint Vincent and the Grenadines would urge that *they should not be read to deal strictly with matters relating to protection of marine environment*. Articles 226 and 227 reflect values in international law that should be given consideration in this case, specifically freedom from undue seizure and inspection, and freedom from discrimination» (80).

España argumentó que el artículo 226 se refiere a los artículos 216 (medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por vertimientos), 218 (garantías contra la descarga procedente de un buque, realizada fuera de las agua interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva del Estado de puerto) y 220 (medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación causada por buques), ninguno aplicable al caso en especie (81).

Finalmente, y a pesar de que San Vicente y las Granadinas no argumentó la violación del artículo 245 de la CNUDM en sus alegaciones finales, llegó a señalar por escrito que al obtener los propietarios del *Louisa* un permiso de prospección (que identificaba con un permiso para llevar a cabo investigación científica marina en el mar territorial español) tenía el expreso consentimiento de España para operar en sus aguas (82). España habría violado el artículo 245 –mantenía San Vicente y

---

la Organización Marítima Internacional, en particular los requeridos por los Convenios SOLAS y MARPOL. Contra-Memoria de España, párrafos 153 y 154; y Dúplica de España, párrafo 53.

(80) Réplica de San Vicente y las Granadinas, p. 27, énfasis añadido.

(81) Contra-Memoria de España, párrafos 155-160; y Dúplica de España, párrafo 52.

(82) Memoria de San Vicente y las Granadinas, párrafo 70.

las Granadinas– porque habría negado tal posibilidad a su barco. España advirtió, sin embargo, que ese artículo recoge un derecho del Estado ribereño –otorgar permisos de exploración marina– y no una obligación. Por ello, difícilmente podría haber violado tal precepto en este caso (83).

Mención aparte merece la alegación del San Vicente y las Granadinas sobre la supuesta violación por parte de España del artículo 561 de su propia Ley de Enjuiciamiento Criminal en su entonces párrafo 1 que advertía que no se podía «entrar y registrar en los buques mercantes extranjeros sin la autorización del Capitán, o, si este la denegare, sin la del Cónsul de su nación» (84). San Vicente y las Granadinas alegaba que, además, ello era contrario al Derecho internacional general. España negaba dicha acusación, alegando tanto su propia práctica judicial como la de otros muchos Estados.

B. **La decisión del Tribunal**

La decisión del Tribunal, en relación con su competencia *ratione materiae*, dio plena satisfacción a las posiciones defendidas por España al entender que no eran aplicables al caso ninguno de esos artículo de las CNUDM alegados por San Vicente y las Granadinas.

En relación con el artículo 73, el Tribunal simplemente recordó que el *Louisa* no había sido detenido en aplicación de la leyes y reglamentos españoles relativos a los recursos vivos en la ZEE sino que lo había sido por presuntas violaciones de la legislación española sobre la protección del patrimonio cultural subacuático y sobre la tenencia y uso de las armas de guerra; y que, en consecuencia, «article 73 of the Convention cannot serve as a basis for the claims submitted by Saint Vincent and the Grenadines in respect of the detention of the M/V «Louisa» and its crew» (85).

En relación con el artículo 87, el Tribunal advirtió que dicho artículo se refiere a las libertades del alta mar y, en particular, a la libertad de navegación que se aplica *en* el alta mar (y en la ZEE *ex* artículo 58 de la CNUDM). Para el Tribunal, «Article 87 cannot be interpreted in such a way as to grant the M/V «Louisa» a right to leave the port and gain access to the high seas notwithstanding its detention in the context of legal proceedings against it» (86); y, como consecuencia, dicho artículo no podía ser alegado en relación a la detención del *Louisa*, ocurrida en un puerto español (87).

En relación con el artículo 226, el Tribunal fue aún más escueto en su análisis para descartar su aplicabilidad al caso. Recordó de nuevo que

> «the M/V «Louisa» was detained in the context of criminal proceedings relating to the alleged violations of Spanish laws on «the protection of the

(83) Contra-Memoria de España, párrafos 161-165; y Dúplica, párrafo 53.

(84) Debe advertirse que dicho párrafo ha sido derogado por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (*BOE* núm. 180, de 25 de julio de 2014).

(85) *Sentencia Louisa,* párrafos 104 y 105.

(86) *Ibid.*, párrafo 109.

(87) El Tribunal pudo así eludir pronunciarse sobre la otra alegación española, esto es, si el buque *debería poder* navegar dada la ausencia de evaluaciones positivas según los convenios SOLAS y MARPOL.

> underwater cultural heritage and the possession and handling of weapons of war in Spanish territory.» Therefore, articles 226 and 227 of the Convention cannot serve as a basis for the claims submitted by Saint Vincent and the Grenadines in respect of the detention of the M/V «Louisa»» (88).

Finalmente, en relación con la supuesta violación por parte de España del artículo 245 de la CNUDM, el Tribunal no pudo evitar recordar de nuevo los hechos indisputados de la presencia y detención del *Louisa* en puerto español:

> «The Tribunal finds that the question of violation of the research permit does not arise since, as noted earlier, the M/V «Louisa» was detained in the context of criminal proceedings for alleged violations of Spanish laws on «the protection of the underwater cultural heritage and the possession and handling of weapons of war in Spanish territory.» Accordingly, the Tribunal is of the view that article 245 of the Convention cannot serve as a basis for the claim submitted by Saint Vincent and the Grenadines that the detention of the M/V «Louisa» violated its right to conduct marine scientific research» (89).

Por último, y en relación con la alegación por parte de San Vicente y las Granadinas de la violación por parte de España de su propia Ley de Enjuiciamiento Criminal en la entrada y registro del *Louisa* en el puerto español, el Tribunal mantuvo claramente una posición ciertamente importante al señalar que

> «there is no provision in the Convention which requires a port State to notify the flag State or to obtain the authorization of the flag State or of the master of a foreign vessel operated for commercial purposes such as the M/V «Louisa» before boarding and searching such a vessel docked at its port. Further, it is not incumbent upon the Tribunal to determine whether Spain has violated article 561 of its Code of Criminal Procedure by boarding the M/V «Louisa» without authorization. The Tribunal considers that the arguments advanced by Saint Vincent and the Grenadines in this regard have no bearing on the question of its jurisdiction» (90).

Ello es importante por cuanto (1) aclara los derechos del Estado de puerto y (2) no entra a valorar (pues no debe ni puede) la posible violación por parte de España de su propia legislación.

Y a ello se suman otras consideraciones que lleva a cabo el TIDM importantes para delimitar algunas de las competencias del Estado ribereño en las aguas bajo su soberanía. En ellas –se advierte– dicha soberanía le permite iniciar cualquier proceso penal ajustado a derecho siendo objeto de escrutinio solo por las instancias nacionales y, en su caso, ante la posible violación de las garantías procesales, el escrutinio de otras instancias jurisdiccionales internacional pero no el Tribunal de Derecho del Mar (91). Refuerza con ello, explícita e implícitamente, el derecho a

---

(88) *Sentencia Louisa,* párrafo 113.
(89) *Sentencia Louisa,* párrafo 117.
(90) *Ibid.*, párrafo 125.
(91) Como advirtió España en su Dúplica (párrafo 37), y ante la pretensión de San Vicente y las Granadinas de trasladar un supuesto caso de violación de garantía procesales (que era en realidad su *petitum* de fondo) ante el Tribunal de Hamburgo, el demandante no había elegido la instancia adecuada. Ya lo había advertido igualmente el juez Cot en su opinión disidente a la providencia sobre medidas provisionales en este mismo caso: «[…] en s'adressant à notre Tribunal, le demandeur s'est trompé d'adresse. Le Tribunal international du droit de la mer n'a aucune compétence pour se saisir d'une

proteger y hacer respetar, entre otras, las reglas aplicables a la protección del patrimonio cultural subacuático.

IV. **REFLEXIONES FINALES**

En los dos asuntos referidos en este artículo nos hallamos ante un expolio del patrimonio histórico español: en un caso situado en la plataforma continental de un tercer Estado (el asunto *Mercedes*) y, en otro, localizado en nuestras propias aguas (el asunto *Louisa*). En ambos, sin embargo, se advierten ciertas disfuncionalidades que ponen en peligro una efectiva protección del patrimonio cultural subacuático español. Algunas de ellas se señalan a continuación.

(1) En primer lugar, podrían advertirse las consecuencias derivadas de la compleja estructura territorial de España derivada del Título VIII de nuestra Constitución. Las Comunidades Autónomas, desde el momento en que el bloque de constitucionalidad les reconoce competencias en materia de patrimonio cultural y protección de los bienes arqueológicos, se convierten en actrices relevantes a la hora de proteger el patrimonio cultural subacuático (92). Sin embargo, surge el problema de la no aclarada distribución competencial toda vez que, de un lado, el Estado retiene competencias generales en la materia y particulares frente al expolio y, de otro, el ejercicio de competencias autonómicas tiene una vocación territorial que, respecto del patrimonio cultural subacuático, chocaría al estar este en zonas marinas donde las competencias autonómicas no están del todo aclaradas (93). Prueba de todo ello lo sufrimos durante el asunto *Mercedes*, aprovechándose la compañía *Odyssey* de cierta incoherencia y falta de colaboración entre las administraciones central y autonómica andaluza, que supuso incluso la adopción por parte del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de un acuerdo por el que se decidía requerir la anulación de la Resolución que concedía los permisos a la *Odyssey* por incompetencia del Gobierno de la Nación para otorgar dichas autorizaciones (94). La Junta de Andalucía llegó a autorizar a su gabinete jurídico para que planteara el correspondiente conflicto de competencias ante el Tribunal Constitucional, dándose traslado de todo ello al Gobierno del Estado de acuerdo con lo establecido en el artículo 63.2 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional.

La respuesta del Gobierno central se dio mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de septiembre de 2001. En este Acuerdo, el Gobierno afirmó que

---

affaire qui ne concerne en rien l'interprétation et l'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.» *M/V «Louisa» (Saint Vincent and the Grenadines v. Spain), Provisional measures, Dissenting Opinion of Judge Cot,* párrafo 27.

(92) Derivado todo ello de los preceptos constitucionales recogidos en los artículos 148(1)(16) según el cual «[l]as Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en materia de Patrimonio monumental de interés de la Comunidad Autónoma»; y 149(1)(28) según el cual el Estado tiene competencia exclusiva sobre la «[d]efensa del patrimonio cultural, artístico y monumental español contra la exportación y la expoliación; museos, bibliotecas y archivos de titularidad estatal, sin perjuicio de su gestión por parte de las Comunidades Autónomas».

(93) Al respecto de este discusión, puede verse Álvarez González, E.M.: *La protección jurídica del patrimonio cultural subacuático en España,* Tirant, Valencia, 2012.

(94) El relato de los hechos puede verse en Aznar Gómez, *La protección…, supra* n. 47, pp. 368-380.

efectivamente correspondía a la Comunidad Autónoma de Andalucía la competencia para el otorgamiento de las autorizaciones de prospecciones y excavaciones arqueológicas. Sin embargo, el Gobierno ponía también de manifiesto que en el caso concurrían «circunstancias extraordinarias, que determinan la aplicación prevalente al presente supuesto del título competencial exclusivo del Estado en materia de relaciones internacionales (art. 149.1.3 CE), lo que justifica la atribución de competencia al Estado para el otorgamiento de dicha autorización». Se refería básicamente a la presencia de los buques de *Odyssey* en las aguas disputadas alrededor de Gibraltar. Aceptada por la Junta de Andalucía la explicación del Gobierno Central, se puso fin al conflicto de competencias, advirtiendo el Gobierno que nada más los buques operaran fuera de dichas aguas, toda la competencia recaería en la Comunidad Autónoma (95).

Esta cuestión pone de manifiesto la necesaria adecuación de nuestro marco jurídico competencial, pero también la imperiosa necesidad de identificar medios y protocolos de actuación para que los expoliadores no puedan beneficiarse de resquicio legal alguno en nuestro ordenamiento. Debe entenderse, además, que según el artículo 40(1) de la Ley 16/1985, «forman parte del Patrimonio Histórico Español los bienes muebles o inmuebles de carácter histórico, susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, hayan sido o no extraídos y tanto si se encuentran en la superficie o en el subsuelo, *en el mar territorial o en la plataforma continental*» (énfasis añadido) (96). Ello supone la vigilancia, control, protección y puesta en valor de una ingente variedad de material arqueológico en amplísimas zonas marítimas, actividades todas ellas que las comunidades autónomas no pueden llevar a cabo a pesar de que algunas –Andalucía y Cataluña en particular– se empeñan en reclamar. A ello cabe sumar, además, una cierta dejadez por parte de las administraciones centrales de cultura y, por el contrario, una hiperactividad del Ministerio de Defensa (en particular, la Armada) reclamando para sí competencias que les exceden (97). Se impone, pues, una insosla-

(95) Así ocurrió cuando *Odyssey* solicitó en octubre de 2000 al Ministerio de Cultura nuevos permisos de exploración en aguas cercanas a Sotogrande y fuera de las aguas disputadas. El Ministerio comunicó a la compañía que para ese caso debía remitirse a la Junta de Andalucía y solicitarle los permisos necesarios para dicha campaña.

(96) El artículo 383(1) de la Ley de Navegación Marítima establece que «[l]a regulación y autorización de actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en la zona contigua española, así como la autorización de actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental se regirán de acuerdo con lo previsto en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001 y demás tratados en los que España sea parte, así como en la legislación específica», advirtiendo su párrafo 2.º que «[e]n todo caso, precisará autorización administrativa la extracción de los objetos arqueológicos o históricos situados en el fondo del mar de la zona contigua española. La recuperación de tales bienes sin la preceptiva autorización será sancionable como infracción cometida en territorio español».

(97) Buena muestra de ello es el debate sostenido a la hora de elaborar la Ley de Navegación Marítima (en cuya redacción este autor participó) y, en particular, su artículo 382(2) que, en su redacción inicial, reservaba por ejemplo las competencias «plenas» de la Armada en la protección de los buques de Estado españoles naufragados o hundidos. En la actualidad, dicho artículo reza como sigue: «Las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos requerirán autorización de la Armada, que ostenta competencias plenas para su protección, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación sobre patrimonio histórico y cultural, en su caso».

yable colaboración entre todas las administraciones públicas (estatales, autonómicas e, incluso, locales) para proveer al Estado de un aparato normativo e institucional adecuado para la eficiente protección del patrimonio cultural subacuático en cumplimiento del mandato recogido en el artículo 46 de nuestra Constitución (98).

(2) Ello debe extenderse también al aparato sancionador que apareje nuestro ordenamiento, hoy no del todo adecuado a lo que internacionalmente hemos asumido en el plano jurídico-convencional: no debemos olvidar que el 17(2) de la Convención UNESCO de 2001 exige a todo Estado parte –y España lo es desde el 2 de enero de 2009– que «[l]as sanciones aplicables respecto de las infracciones deberán ser suficientemente severas para hacer efectivo el cumplimiento de la presente Convención y desalentar la comisión de infracciones cualquiera que sea el lugar, y deberán privar a los infractores de los beneficios derivados de sus actividades ilícitas». Esta obligación de comportamiento aún no ha sido correctamente traspuesta a nuestro derecho interno.

En efecto, debe recordarse el mal tratamiento sancionador que nuestra legislación ofrece en esos supuestos. La Ley 16/1985, del Patrimonio Histórico Español, establece en su artículo 42(3) que:

> «[s]erán ilícitas y sus responsables serán sancionados conforme a lo dispuesto en la presente Ley, las excavaciones o prospecciones arqueológicas realizadas sin la autorización correspondiente, o las que se hubieren llevado a cabo con incumplimiento de los términos en que fueron autorizadas, así como las obras de remoción de tierra, de demolición o cualesquiera otras realizadas con posterioridad en el lugar donde se haya producido un hallazgo casual de objetos arqueológicos que no hubiera sido comunicado inmediatamente a la Administración competente.»

Y según su artículo 76(1)(f), constituyen infracciones administrativas «[l]a realización de excavaciones arqueológicas u otras obras ilícitas a que se refiere el artículo 42(3)» salvo que sean constitutivos de delito. Si esa infracción administrativa fuere «valorable económicamente» –continúa diciendo el párrafo 2.º del mismo artículo 76–, «la infracción será sancionada con multa del tanto al cuádruplo del valor del daño causado». En los demás casos se impondrá una multa de hasta 150.253,03 euros. El problema, tal y como ocurrió en el asunto *Louisa*, es que la valoración económica de los objetos hallados a bordo fue irrisoria (3.500 euros) a pesar de ser realizada por los técnicos del Museo Nacional de Arqueología Subacuática; y nunca se pudo valorar el posible daño al yacimiento subacuático. Es significativo el *cross examination* que el autor de este trabajo mantuvo con uno de los expertos presentados por España ante el Tribunal en dicho asunto: el Dr. James Delgado, Director de Patrimonio Marítimo de la NOAA estadounidense y uno de los más reputados arqueólogos subacuáticos del mundo. Me permito reproducir varios momentos de aquel diálogo:

> «MR AZNAR GÓMEZ: Correct me if I am wrong, but it could be said that the value of these objects, once they have been de-contextualized, cannot be

(98) Algunas propuestas dejamos dichas en nuestro trabajo «España y el patrimonio cultural subacuático: algunos problemas jurídicos», *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada,* núm. 10, 2007, pp. 203-238.

> assessed, but instead the damage to the archaeological site could be invaluable?
>
> MR DELGADO: For these artefacts to have been recovered in this fashion is to have destroyed practically all their value. The only possibility that sometimes exists when you see artefacts recovered is that in certain treasure hunting operations proof of a find is necessary. […]
>
> MR AZNAR GÓMEZ: So it is impossible to translate in monetary value the importance of an archaeological site […]
>
> MR DELGADO: There is no way to characterize this monetarily. It is an irreparable loss when something like this happens» (99).

Este es el problema fundamental con el que se enfrenta la sanción administrativa ante el daño causado a un yacimiento arqueológico: la imposibilidad de evaluación económica y el enorme daño que se puede producir en una actividad sin las necesarias cautelas arqueológicas, cuya reparación va más allá de la indemnización económica. Reparación, además, que tampoco la sanción penal satisface. El artículo 323 de nuestro Código Penal regula la cuestión del siguiente modo:

> «Será castigado con la pena de prisión de uno a tres años y multa de doce a veinticuatro meses el que cause daños en un archivo, registro, museo, biblioteca, centro docente, gabinete científico, institución análoga o bienes de valor histórico, artístico, científico, cultural o monumental, así como en yacimientos arqueológicos.
>
> En este caso, los Jueces o Tribunales podrán ordenar, a cargo del autor del daño, la adopción de medidas encaminadas a restaurar, en lo posible, el bien dañado» (100).

Urge, pues, una necesaria reforma del sistema sancionador español en línea con lo que, como vimos, se exige a España en el artículo 17(2) de la Convención UNESCO de 2001.

(3) Una tercera reflexión general, aun de orden interno y estrechamente vinculado con lo anterior, se referiría a la necesaria formación de especialistas en todos los sectores y niveles profesionales que tengan relación con la protección del patrimonio cultural subacuático. Junto a la necesaria revisión de los planes de estudio con incidencia en la materia, nos referimos ahora al rol particular de jueces y fiscales. En cierto modo, parte de los problemas que terminaron con el asunto

(99) *Verbatim Record* de la audiencia de 9 de octubre de 2012, Doc. ITLOS/PV.12/C18/8, pp. 29 y 30.

(100) A lo que cabría añadir en caso de exportación ilícita de los objetos que constituiría un delito de contrabando. Según el artículo 2(2)(a) de la Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de Represión del Contrabando (*BOE* núm. 297, de 13 de diciembre de 1995), «[c]ometen delito de contrabando, siempre que el valor de los bienes, mercancías, géneros o efectos sea igual o superior a 50.000 euros, los que realicen alguno de los siguientes hechos: […] Exporten o expidan bienes que integren el Patrimonio Histórico Español sin la autorización de la Administración competente cuando esta sea necesaria, o habiéndola obtenido bien mediante su solicitud con datos o documentos falsos en relación con la naturaleza o el destino último de tales productos o bien de cualquier otro modo ilícito». La pena aplicable, según el artículo 3 de la misma Ley será la pena de prisión de uno a cinco años y multa del tanto al séxtuplo del valor de los bienes, impuesta en su mitad superior.

Louisa ante el TIDM se debieron a ciertos desajustes entre la acción de los tribunales de justicia implicados y la administración exterior del Estado (101). Debería, pues, procederse a una mejor instrucción y colaboración de todas las partes implicadas siempre que se produjera decisión alguna relativa a la inspección, control y, en su caso, detención y desvío a puerto de cualquier nave operando en aguas bajo soberanía o jurisdicción españolas si se estimare que puede afectar a la protección del patrimonio cultural subacuático, tanto español como extranjero localizado en nuestras aguas (102). En gran medida esta colaboración sería una más de las pretendidas a las que hacíamos alusión en la anterior consideración de este trabajo.

(4) Todo ello debe enmarcarse, además, en la ordenación de la acción exterior de España relativa a la protección del patrimonio cultural subacuático (103). Siendo una parte destacada y activa del Convenio UNESCO de 2001, España debe acometer dos líneas de acción exterior a cargo de nuestra Administración (104): en el plano multilateral, España debería renovar sus esfuerzos para provocar la gestación en el ámbito mediterráneo de un nuevo acuerdo para el establecimiento de zonas arqueológicas protegidas. El marco ofrecido por la Convención de Barcelona de 1976 y sus protocolos de 1995 y 2008 puede ser un buen punto de apoyo (105).

---

(101) Entre otras cabría mencionar la decisión de entrada y registro del buque, que hubiera sido mejor (aunque no imprescindible, como luego se demostró) acompañarla de las comunicaciones consulares previas correspondientes; las solicitudes de cooperación judicial; o el acomodo de ciertas comunicaciones con los servicios exteriores del Estado así como una mayor interacción por parte del juez predeterminado con dichos servicios, en particular la Asesoría Jurídica Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación.

(102) Debe advertirse, por otro lado, que paulatinamente se han incorporado otros mandatos de la Convención en nuestro ordenamiento jurídico que inciden directamente en esta cuestión de actividades en nuestras aguas. Así, por ejemplo, y en línea con lo sugerido en el artículo 4 de la Convención, en la reciente Ley de Navegación Marítima se consiguió excluir de modo claro por primera vez en España la aplicación del salvamento marítimo a los objetos catalogables como patrimonio cultural subacuático. Su artículo 369, relativa a los «Supuesto de aplicación y relación con el régimen de salvamento» establece en su párrafo 3.º que «[s]alvo previsión expresa en otro sentido en las normas de este capítulo, sus normas no serán de aplicación al patrimonio cultural subacuático, que se regirá por su normativa específica».

(103) Conviene señalar que el 5 de diciembre de 2013, el Gobierno aprobó la Estrategia de Seguridad Marítima Nacional que incluye entre los «riesgos y amenazas» los actos contra el patrimonio cultural subacuático, proponiendo como línea de acción «la acción concertada de los distintos organismos y administraciones competentes, a fin de prevenir daños y evitar actuaciones al margen de la ley, dondequiera que se produzcan» (texto de la Estrategia disponible electrónicamente en http://www.ieee.es/Galerias/fichero/OtrasPublicaciones/Nacional/Estrategia_Seguridad_Maritima_Nacional_2013.pdf).

(104) Sin abandonar cuando corresponda la reclamación judicial internacional o ante tribunales extranjeros, como hasta ahora se ha hecho en los asuntos del *Louisa* ante el TIDM o en los casos de la *Juno, La Galga* o la *Mercedes* ante los tribunales de los Estados Unidos. Igualmente, debe prestarse una atención primordial a las posibles protestas y reclamaciones ante administraciones y gobiernos extranjeros cuando esté en peligro la tutela de nuestro patrimonio cultural subacuático.

(105) Sobre la Convención y sus Protocolos, véase sus textos y demás información disponible electrónicamente en http://www.unepmap.org/. España es parte tanto en el Convenio para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación, de 16 de febrero de 1976 (*BOE* núm. 44, de 21 de febrero de 1978) como en el Protocolo sobre las zonas especialmente protegidas y la diversidad biológica en el Mediterráneo, de 10 de junio de 1995 (*BOE* núm. 302, de 18 de diciembre de 1999) y en el Protocolo relativo a la gestión integrada de las zonas costeras del Mediterráneo (*BOE* núm. 70, de 23 de marzo de 2011). Sobre este último, véase en particular su artículo 13, cuyo párrafo 1.º establece que «[l]as Partes adoptarán, individual o colectivamente, todas las medidas adecuadas para preservar y proteger el patrimonio cultural, en particular el patrimonio arqueológico e histórico de las zonas coste-

En el plano bilateral, España tendría también que iniciar o retomar las negociaciones bilaterales con terceros Estados con los que comparte intereses en la protección del patrimonio cultural subacuático. De un lado, aquellos con costas cercanas o limítrofes; de otro, aquellos otros en cuyas aguas reposan muchos restos de nuestros barcos (106). En el marco revisado de la Convención UNESCO de 2001, en su caso, y manifestando claramente la intención de cooperar en la gestión y aprovechamiento conjuntos del patrimonio estudiado y recuperado, España no debe abdicar de una tarea que dejó incompleta con el abrupto fin de su pasado colonial. Corregir los errores del pasado con una renovada presencia cultural y de desarrollo conjunto de intereses compartidos es uno de los retos de nuestra política exterior en el siglo XXI; y el patrimonio cultural subacuático puede ser testigo del pasado y motivo de cooperación presente y futura.

(5) Finalmente, es imprescindible que la política nacional en relación con el patrimonio cultural subacuático abandone el reducto *ilustrado* de su ordenación y aplicación. Debe convertirse en un interés nacional, esto es, un interés ciudadano y, para ello, es imperativo proceder a la inserción de su conocimiento y estudio en los planes educativos y de formación de técnicos ocupando todos los grados de la enseñanza. La propia Convención UNESCO de 2001, en su artículo 20 señala la obligación de cada Estado parte de adoptar «todas las medidas viables para que el público tome conciencia del valor y de la relevancia del patrimonio cultural subacuático, así como de la importancia que tiene su protección en virtud de esta Convención». Y el artículo 21 advierte de la necesaria cooperación que debe darse entre los Estados parte «para impartir una formación en arqueología subacuática, en las técnicas de preservación del patrimonio cultural subacuático y, conforme a los términos acordados, en la transferencia de tecnologías relacionadas con el patrimonio cultural subacuático».

Ambos campos están hoy ciertamente en precario. Tristemente, el público en general desconoce básicamente la riqueza que España tiene diseminada por todos los mares y que hoy conforma nuestro patrimonio cultural subacuático (107). Para ello la ciudadanía debe tener conocimiento no solo del valor de los objetos encontrados sino de la administración a la que debe dirigirse para su custodia. Desde ese mismo instante, esa administración debe responder diligentemente para hacerse eco de la acción ciudadana de la cual no es sino vicaria en la defensa de los intereses públicos, en este caso –como dice el artículo 46 de nuestra Constitución–

---

ras, incluido el patrimonio cultural submarino, de conformidad con los instrumentos nacionales e internacionales pertinentes».

(106) De hecho, España ya ha concluido dos Memorandos de Entendimiento para la protección de este patrimonio con los Estados Unidos (2010) y con México (2014).

(107) Y no solo la ciudadanía en general: la formación de especialistas requiere de un esfuerzo continuo. A pesar de los esfuerzos que desde el campo arqueológico están llevando a cabo instituciones de todo tipo (incluida en algunos casos las administraciones públicas), el grado de penetración de la formación en arqueología subacuática es reducido. Igualmente urgente es remediar los mecanismos de formación profesional de arqueólogos subacuáticos y técnicos de buceo. Es necesario y urgente, pues, acometer un plan integral de formación en arqueología subacuática. Académicamente debe ser multidisciplinar puesto que inciden demasiados aspectos diversos para encerrar su estudio en el ámbito preciso de una disciplina. Técnicamente ha de ser práctico: la definición del arqueólogo subacuático hoy comúnmente aceptada como aquel arqueólogo que necesita de la técnica del buceo para desplazarse a su lugar de trabajo requiere una formación precisa que amalgame técnicas diversas con el fin último de proteger el patrimonio cultural subacuático.

garantizar la conservación y promoción del enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran.

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez González, E.M., *La protección jurídica del patrimonio cultural subacuático en España*, Tirant, Valencia, 2012.

Aznar Gómez, M.J., «La reclamación española sobre los galeones hundidos frente a las costas de los Estados Unidos de América: El caso de *La Galga* y la *Juno*», *REDI*, n.º 52, 2000, pp. 247-253.

— *La protección del patrimonio cultural subacuático. Especial referencia al caso de España*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2004.

— «Algunos problemas jurídicos alrededor del H.M.S. *Sussex*», en Pérez, J. y Pascual, G. (eds.), *Comercio, redistribución y fondeaderos. La navegación a vela en el Mediterráneo. Actas V Jornadas Internacionales de Arqueología Subacuática*, Servicio de Publicaciones de la Universitat de València, Valencia, 2007, pp. 537-550.

— «The Contiguous Zone as an Archaeological Maritime Zone», *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 29, 2014, pp. 1-51.

— «Treasure hunters, sunken State vessels and the 2001 UNESCO Convention on the protection of Underwater Cultural Heritage», *The International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 25, 2010, pp. 209-236.

— «España y el patrimonio cultural subacuático: algunos problemas jurídicos», *Revista de la Facultad de Derecho de la Universidad de Granada*, n.º 10, 2007, pp. 203-238.

— «La Convención sobre la protección del patrimonio cultural subacuático, de 2 de noviembre de 2001», *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 54(1), 2002, pp. 475-481.

— «Legal Status of Sunken Warships «Revisited»», *SYbIL*, n.º 9, 2003, pp. 61-101.

Aznar, M.J. y Varmer, O., «The Titanic as Underwater Cultural Heritage: Challenges to Its Legal International Protection», *Ocean Development and International Law*, vol. 44, 2013, pp. 96-112.

Bederman, D.J., «Rethinking the Legal Status of Sunken Warships», *Ocean Development and International Law*, vol. 31, 2000, pp. 97-125.

Blanco Núñez, J.M., «La tragedia de las fragatas de Bustamante y la declaración de guerra contra Inglaterra», *Revista General de Marina*, 2005, pp. 67-78.

Carrera Hernández, J., «El asunto del «Nuestra Señora de las Mercedes»», *Revista de Electrónica de Estudios Internacionales*, núm. 17, 2009, disponible electrónicamente en www.reei.org.

Dromgoole, S., «Murky waters for government policy: the case of a seventeenth century British warship and ten tonnes of gold coins», *Marine Policy*, núm. 28, 2004, pp. 189-198.

Escobar Hernández, C., «España y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar. Especial referencia al caso M/V Louisa», en J. Martín Pérez de Nanclares (dir.), *España y la práctica del Derecho internacional. LXXV Aniversario de la Asesoría Jurídica Internacional del MAEC*, Escuela Diplomática, Madrid, 2014, pp. 179-222.

Ortiz Sánchez, M. y Albert Muñoz, M.M., «La protección del patrimonio arqueológico subacuático, competencias sancionadores de la Comunidad Autónoma de Andalucía: Caso Odyssey», *Revista Andaluza de Administraciones Públicas*, núm. 79, 2011, pp. 155-168.

Roach, J.A., «Sunken Warships and Military Aircraft», *Marine Policy*, núm. 20, 1996, p. 351 ss.

Segarra, J.B., «Above Us the Waves: Defending the Expansive Jurisdictional Reach of American Admiralty Courts in Determining the Recovery Rights to Ancient or Historic Wrecks,» *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 43, 2012, pp 349-391.

Viera de Castro, F., «O naufragio da fragata española Nuestra Señora de las Mercedes», *Revista Portuguesa de Arqueología*, núm. 1, 1998, pp. 219-230.